

III-118 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Die Möglichkeiten zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch Absenkung des zulässigen Alkoholgrenzwertes

Parlamentarische Enquete

Dienstag, 2. März 1993

(Stenographisches Protokoll)

Parlamentarische Enquete

Dienstag, 2. März 1993

(XVIII. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates)

Thema

Die Möglichkeiten zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch Absenkung des zulässigen Alkoholgrenzwertes

Tagesordnung

I. Referate von:

1. Direktor Dkfm. Franz M. Bogner, Kuratorium für Verkehrssicherheit: „Alkoholgrenzwerte und Sicherheit in Österreich“
2. Paul Wesemann, SWOV — Institute for Road Safety Research, Niederlande: „Langzeitkontrolle der 0,5 Promille“
3. Dr. med. Reinhard Fous, Bundespolizeidirektion Wien: „Medizinische Aspekte der Alkoholisierung am Steuer“
4. Universitätsprofessor Dr. Gottfried Machata: „Alkoholisierung am Steuer aus der Sicht der Gerichtsmedizin“
5. Dr. Ingo Pfafferott, Bundesanstalt für Straßenwesen, Deutschland: „Trinken und Fahren in Europa“
6. Universitätsprofessor Dr. Otto-Michael Lesch, Universitätsklinik für Psychiatrie, Wien: „Das Trinkverhalten in Österreich — Stellenwert für die Verkehrssicherheit“
7. Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima: „Verkehrssicherheitspaket unter besonderer Berücksichtigung der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Absenkung des Alkoholgrenzwertes“

II. Anschließend Diskussion über die Referate

Inhalt

Referate

Direktor Dkfm. Bogner (S. 6)
Wesemann (S. 10)

Dr. Fous (S. 13)

Universitätsprofessor Dr. Machata (S. 15)

Dr. Pfafferott (S. 17)

Universitätsprofessor Dr. Lesch (S. 20)

Bundesminister Mag. Klima (S. 23)

Geschäftsbehandlung

Antrag der Abgeordneten Hums, Mag. Kukacka und Genossen im Sinne des § 98a Abs. 5 GOG, das Stenographische Protokoll dieser Enquete dem Nationalrat als Verhandlungsgegenstand vorzulegen (S. 52) — Annahme (S. 52)

Diskussion über die Referate

Oberrat Dr. Grundtner (S. 24)

Sektionschef Dr. Miklau (S. 25)

Vizepräsident Ing. Pleichl (S. 27)

Mag. Trybus (S. 28)

Kommerzialrat Kröll (S. 28)

Dr. Ruth (S. 30)

Mag. Soche (S. 31)

Ing. Dr. Kaba (S. 33)

Generalsekretär Dr. Heller (S. 33)

Direktor Dkfm. Bogner (S. 35 und S. 50)

Dr. Fous (S. 36 und S. 49)

Dr. Pfafferott (S. 37)

Abg. Mag. Kukacka (S. 38)

Abg. Vetter (S. 39)

Abg. Schwemlein (S. 41)

Abg. Dr. P i r k e r (S. 41)

Abg. H o f e r (S. 42)

Abg. K i e r m a i e r (S. 43)

Abg. K i r c h k n o p f (S. 44)

Abg. H i l d e g a r d S c h o r n (S. 44)

Abg. I n g. S c h w ä r z l e r (S. 46)

Abg. S t r o b l (S. 46)

Abg. K u b a (S. 47)

Abg. Dr. L u k e s c h (S. 48)

W e s e m a n n (S. 51)

Bundesminister Mag. K l i m a (S. 51)

Beginn der Enquete: 9 Uhr 7 Minuten

Vorsitzende: Präsident Dr. Robert Lichal, Präsidentin Dr. Heide Schmidt, Abgeordneter Franz Hums.

Vorsitzender Präsident Dr. Robert Lichal: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf Sie alle recht herzlich zu der heutigen parlamentarischen Enquete zum Thema „Die Möglichkeiten zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch Absenkung des zulässigen Alkoholgrenzwertes“ begrüßen und willkommen heißen. Ich eröffne hiermit diese Enquete.

Ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, daß das in Österreich ein sehr brisantes Thema ist. Es wird oft sehr leidenschaftlich diskutiert über die Sinnhaftigkeit, über die Notwendigkeit, über die Zweckmäßigkeit einer Herabsetzung der Alkoholwerte. Es gibt dazu unterschiedliche Auffassungen. Es wird etwa darauf verwiesen, daß ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Alkohol am Steuer und den Opfern im Straßenverkehr besteht. Andere Meinungen wiederum erklären diese These für falsch. Faktum ist, daß wir jährlich zirka 1 300 Verkehrsoffer mit tödlichem Ausgang zu beklagen haben. Faktum ist, daß wir über 60 000 Verletzte, zum Teil sehr schwer Verletzte mit bleibender Invalidität, als Folge davon im Straßenverkehr zu verzeichnen haben. Ich glaube daher, daß es recht und billig ist – die Initiative, die ergriffen wurde, ist äußerst begrüßenswert –, einmal in einer parlamentarischen Enquete mit Fachleuten, mit Parlamentariern, die letztlich die Entscheidung über die gesetzlichen Normen zu treffen haben, und zwar auch in bezug auf die Benützung von Kraftfahrzeugen, eine Diskussion abzuführen, in der Für und Wider des Problems ausreichend diskutiert werden.

Es freut mich, daß eine so große Zahl anerkannter Fachleute unserer Einladung sowohl aus dem In- als auch aus dem Ausland Folge geleistet hat. Der Herr Bundesminister wird mir verzeihen, daß er diesmal als letzter genannt wird. *(Bundesminister Mag. Klima: Im Gegenteil! Fachleute haben Vorrang.)*

Ich darf nun die Herren aus dem Ausland recht herzlich willkommen heißen.

Als ersten begrüße ich Herrn Dr. Pfafferott, Bundesanstalt für Straßenwesen, Deutschland, der zum Thema „Trinken und Fahren in Europa“ berichten wird.

Ich darf weiters recht herzlich begrüßen den Herrn Wesemann vom SWOV, Institute for Road Safety Research, Niederlande, der ein Referat

zum Thema „Langzeitkontrolle der 0,5 Promille“ halten wird.

Ich begrüße recht herzlich den in Österreich in dieser Frage sehr engagiert tätigen Direktor Dkfm. Franz Bogner vom Kuratorium für Verkehrssicherheit. Das Thema seines Referats lautet: „Alkoholgrenzwerte und Sicherheit in Österreich“.

Weiters begrüße ich Herrn Dr. Reinhard Fous von der Bundespolizeidirektion Wien, der über „Medizinische Aspekte der Alkoholisierung am Steuer“ referieren wird.

Als nächsten begrüße ich Herrn Universitätsprofessor Dr. Gottfried Machata, der zur „Alkoholisierung am Steuer aus der Sicht der Gerichtsmedizin“ Stellung nehmen wird.

Des weiteren begrüße ich Herrn Universitätsprofessor Dr. Lesch von der Universitätsklinik für Psychiatrie, Wien, der über „Das Trinkverhalten in Österreich – Stellenwert für die Verkehrssicherheit“ ein Referat halten wird.

Last not least begrüße ich Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima, der über das „Verkehrssicherheitspaket unter besonderer Berücksichtigung der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Absenkung des Alkoholgrenzwertes“ referieren wird.

Ich darf Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, nochmals willkommen heißen. Wir haben die Reihenfolge der Referate über Wunsch einiger Fachexperten geändert, weil zum Teil allgemeine, zum Teil sehr spezifische Themen besprochen werden, sodaß es sich als günstig erweisen würde, würden wir mit Herrn Direktor Dkfm. Bogner vom Kuratorium für Verkehrssicherheit beginnen. Ich bitte, diese Umstellung der Tagesordnung beziehungsweise des Ablaufes der heutigen Enquete zur Kenntnis nehmen zu wollen.

Nach Herrn Bogner würde Herr Wesemann, SWOV, sprechen. Als dritter käme Herr Dr. Fous von der Bundespolizeidirektion Wien dran, dann Herr Professor Dr. Machata, dann Herr Dr. Pfafferott aus Deutschland, dann Herr Professor Lesch und zuletzt, wie vorgesehen, der Herr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Ich darf Sie bitten, diese Umstellung zu akzeptieren. Es hat sich als günstig erwiesen, einen Aufbau vom allgemeinen Themenkreis zum speziellen vorzunehmen.

Ich darf jetzt als ersten Referenten Herrn Direktor Dkfm. Franz Bogner vom Kuratorium für Verkehrssicherheit bitten, mit seinen Ausführun-

Vorsitzender Präsident Dr. Robert Lichal

gen zum Thema „Alkoholgrenzwerte und Sicherheit in Österreich“ zu beginnen.

I. Punkt: Referate**„Alkoholgrenzwerte und Sicherheit in Österreich“**

9.12

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner (Kuratorium für Verkehrssicherheit): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Erlauben Sie, daß ich Ihnen zu Beginn meiner Ausführungen einige Daten und Fakten zum Thema „Alkohol und Verkehrssicherheit“, die, wie ich meine, außer Streit stehen, präsentiere.

Die absolute Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ist in den vergangenen zehn Jahren — ich nehme einmal eine Zehnjahresspanne her —, von 1982 bis 1992, von 47 000 auf 42 400, also um etwa 9,8 Prozent, gesunken. In dieser offiziellen Verkehrsunfallstatistik ist der Anteil der Unfälle, bei denen Alkoholbeteiligung festgestellt wurde, von 9 Prozent auf 7,1 Prozent — Sie sehen das in der Graphik (*Redner zeigt ein Diapositiv*) — gesunken, bei den Verletzten von 10,1 Prozent auf 7,6 Prozent und bei den Toten von 15,6 Prozent auf 8,9 Prozent. Diese Zahlen zeigen die Schwere der Unfälle mit Alkoholbeteiligung, da ja bei den Toten und bei den Verletzten weit höhere Prozentsätze festzustellen sind als bei den Unfällen insgesamt.

So gesehen kann ein durchaus positiver Trend festgestellt werden. Dieser Trend ist einerseits auf verschiedene Maßnahmen der Gesetzgebung und der Verwaltung — etwa Führerscheinentzug bei der ersten Alkoholisierung, Einführung der „Alkomaten“ und vieles andere — zurückzuführen, andererseits waren aber auch die Bemühungen bei der Aufklärungsarbeit, bei der Öffentlichkeitsarbeit gegen Alkohol am Steuer — ich nenne da etwa Aktionen wie „Don't drink and drive“, ORF oder „Minus 10 Prozent“ und vieles andere mehr — wichtig. Auch gewisse Zeitgeistströmungen haben sicherlich dazu beigetragen. So ist etwa in gewissen Schichten der Jugend der Alkoholgenuß beim Autofahren nicht mehr ganz so in, wie das noch vor Jahren der Fall war.

Wenn man sich allerdings die internationalen Zahlen anschaut, dann sieht man, daß Österreich sehr schlecht dasteht. Wir liegen insgesamt gesehen bei den Unfällen mit Personenschaden international an vorletzter beziehungsweise vorvorletzter Stelle. Darauf komme ich noch zu sprechen.

Die genannten Werte, was die im alkoholisierten Zustand gemachten Unfälle betrifft, sind al-

lerdings nur Daten aus der offiziellen Statistik. Tatsächlich liegt der Anteil der Unfälle, bei denen Alkohol am Steuer im Spiel war, wesentlich höher, als es die Statistik zeigt. Dies belegen sowohl österreichische als auch ausländische Studien, und wir können mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit damit rechnen, daß der Anteil der durch Alkohol verursachten Unfälle über 20 Prozent liegt. Manche Experten sprechen sogar von 30 bis 50 Prozent. Das gilt insbesondere für die Nachtstunden.

Wenn man bedenkt, daß bei den Schwerstunfällen die sogenannten Alleinunfälle, jene Unfälle, an welchen kein zweites Fahrzeug beteiligt war, etwa 40 Prozent ausmachen und daß bei diesen Unfällen bei Todesfolgen keine Alkoholuntersuchungen an den Toten vorgenommen werden, so sehen wir, daß das Phänomen dieser hohen Dunkelziffer von über 100 Prozent leicht zu erklären ist.

Zu denken muß uns jedoch die Entwicklung im Jahre 1992 geben, als die Anzahl der sogenannten Alkoholunfälle mit Verletzten erstmals nach Jahren wieder ziemlich markant gestiegen ist, und zwar um 6,8 Prozent. Die Zahl der dabei Getöteten erhöhte sich sogar um 8,7 Prozent. Nun wissen wir, daß die Statistik gewissen Schwankungen unterliegt. Trotzdem ist da ein gewisser Trend zu sehen.

Sehen wir uns die Situation international an! Es sterben allein im EG-Raum jährlich rund 50 000 Menschen durch Straßenverkehrsunfälle, und mehr als 10 000 der Toten sind auf die Folgen von Alkohol am Steuer zurückzuführen.

Zu den Fakten: International ist ein deutlicher Trend zu einer Senkung der erlaubten Alkoholgrenzwerte beim Autofahren festzustellen; wir werden heute von Experten noch einiges dazu hören. Einige Länder haben in den vergangenen Jahren den Grenzwert von 0,8 Promille auf 0,5 Promille bereits gesenkt, in Schweden beispielsweise wurde dieser sogar auf 0,2 Promille gesenkt. Die EG-Kommission hat bereits im November 1988 vorgeschlagen, die Blutalkoholhöchstwerte ab 1993 EG-weit auf 0,5 Promille zu senken. Das ist leider nicht passiert. Es wird weiterhin sehr intensiv darüber geredet.

Unter Verkehrssicherheitsexperten und Medizinern besteht bereits seit vielen Jahren weitgehende Übereinstimmung darüber, daß ein Wert von 0,8 Promille als weit überhöht anzusehen ist und eine Absenkung auf zumindest 0,5 Promille — man hat unter Fachleuten auch über 0,4 Promille gesprochen, etwa der Herr Innenminister — dringend geboten wäre.

Die Diskussion in etlichen europäischen Ländern — voran die Bundesrepublik Deutschland —

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner

zeigt jedoch, daß Sicherheitsargumente da und dort auf der Strecke geblieben sind und sich jene Gruppen, die wirtschaftliche Überlegungen in den Vordergrund stellen, bislang — sicher nicht mehr lang — durchsetzen konnten. So ist es zu Beginn dieses Jahres in der Bundesrepublik Deutschland zu einer Anhebung des Alkoholgrenzwertes in den neuen Bundesländern von 0,0 Promille auf 0,8 Promille gekommen. Ich lade alle Damen und Herren ein, sich die Entwicklung in diesen Bundesländern genau anzusehen. Sie ist schrecklich! Das wollte ich dazu nur gesagt haben.

Was sagt nun die Bevölkerung, und was sagen die Kraftfahrer zu einer solchen Senkung des Promillegrenzwertes? — Entgegen manchen Vermutungen, die Bevölkerung und insbesondere die Autofahrer seien mit überwiegender Mehrheit für Grenzwerte um 0,8 Promille, zeigen sämtliche Meinungsumfragen relativ hohe Zustimmungsraten zu einer Absenkung der Alkoholgrenzwerte. So hat beispielsweise eine im Jahr 1990 vom Fessel-Institut durchgeführte Umfrage unter 2 000 Autofahrern eine rund 40prozentige eindeutige Zustimmung zur Absenkung auf 0,5 Promille ergeben und eine 30prozentige Zustimmung zu routinemäßigen Alkoholtests bei Verkehrskontrollen.

Eine Repräsentativumfrage bei 1 000 Österreichern erbrachte eine 50prozentige Zustimmung für eine Senkung des Alkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille und eine 55prozentige Zustimmung für routinemäßige Alkotests. Umfrageergebnisse neueren Datums, sowohl aus der Bundesrepublik Deutschland als auch aus Österreich, zeigen jeweils Zustimmungswerte für eine Grenzwertsenkung um die 50 Prozent, wobei die Anteile bei der Gesamtbevölkerung jeweils etwas höher liegen als bei den Autofahrern, wobei von jenen 50 Prozent, die für eine Absenkung sind, wiederum etwa die Hälfte für 0,5 Promille und die andere Hälfte für 0,0 Promille eintritt.

Ich bin übrigens der Meinung, daß für die Beurteilung dieser Frage sehr wohl die Meinung der Gesamtbevölkerung und nicht nur jene der Autofahrer heranzuziehen ist, weil gerade Nicht-Autofahrer, also Fußgänger, Radfahrer und andere „schwache“ Verkehrsteilnehmer, sehr oft negativ Betroffene von Alkohol am Steuer sind und ihnen daher sehr wohl das Recht zuzubilligen ist, sich an der Meinungsbildung — zumindest gleichberechtigt — zu beteiligen.

Zu diesen Ergebnissen ist noch ein wesentlicher Punkt zu ergänzen, nämlich daß die Bevölkerung ihre Meinung unter dem Eindruck äußert, daß bereits relativ geringe Trinkmengen zu 0,8 Promille Blutalkoholgehalt führen. Die Bevölkerung orientiert sich also an der bekannten „Einglasregelung“ beziehungsweise an einem

Viertel und einem Achtel Wein als Grenzwert für 0,8 Promille, was in gewissen Fällen, wie etwa bei Personen mit sehr geringem Körpergewicht und bei schneller Konsumation, auch durchaus richtig ist und deshalb auch von den Verantwortlichen so publiziert wurde und publiziert wird. Und ich finde das auch richtig so, selbst wenn man weiß, daß etwa bei einem Durchschnittsmann mit 70 oder 80 kg Körpergewicht im Verlaufe eines normalen Trinkvorganges — etwa beim Heurigen — eine weit höhere Alkoholmenge notwendig ist, um die 0,8 Promille zu erreichen.

Jene Damen und Herren, die bei einem solchen wissenschaftlichen Trinkversuch anwesend waren, wissen, wie schlimm es ist, wenn man tatsächlich 0,8 Promille hat, wie man sich fühlt und wie hoch dieser Wert tatsächlich ist.

Dies ist auch der Grund dafür, warum sich Fachleute weitgehend darüber einig sind, daß die 0,8 Promillegrenze eine extrem hohe Grenze ist, bei der sich der Durchschnittsmensch, wenn er sie wirklich erreicht hat, erstens wesentlich beeinträchtigt fühlt und bei der zweitens wesentliche Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit tatsächlich gegeben sind. — Dazu komme ich aber später noch.

Gibt es nun Beispiele von Ländern, in denen der Grenzwert von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt wurde, und welche Auswirkungen waren dabei festzustellen? Wir werden dazu noch detaillierte Auskünfte hören. Ich möchte nur auf einen Punkt hinweisen: Bei einer wissenschaftlichen Tagung über Alkohol am Steuer im vergangenen Oktober in Köln wurde beispielsweise über die Auswirkungen der Senkung von 0,8 Promille auf 0,5 Promille in Australien, und zwar in der Provinz Queensland, ausführlich berichtet.

Dort war bei den mit über 1,5 Promille Alkoholisierten am Steuer eine Reduktion der Anzahl, nach der Senkung, um 12 Prozent und bei den zwischen 0,8 Promille und 1,4 Promille Alkoholisierten eine Abnahme um 8 Prozent festzustellen. Insgesamt konnte in Queensland ein signifikanter Rückgang sowohl der Alkoholfahrten als auch der Unfallzahlen erreicht werden, wobei interessanterweise der größte Effekt bei den 26- bis 35jährigen erreicht werden konnte. Insgesamt ergab sich dort bei den Unfallzahlen ein Rückgang um 26 Prozent bei den Unfällen mit einem Alkoholgehalt von 1 Promille bis 1,5 Promille und ein Rückgang um 46 Prozent bei den Unfällen im hohen Bereich von um die 2 Promille.

Welche sind nun die Argumente, allen voran der Mediziner und der Psychologen, die für eine Absenkung auf 0,5 Promille sprechen? Ich darf das als Nichtmediziner und Nichtpsychologe zusammenfassen. Wir haben im KfV darüber umfangreiche Dokumentationen. Sie werden aber

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner

von den Fachleuten hier noch Genauerer hören — nehme ich an.

Ab 0,5 Promille tritt Kontrollverlust ein. Ab dieser Grenze büßt man zum Beispiel — das ist sehr stark beobachtbar — bereits das Schätzvermögen ein. Es kommt dabei auch zu einer Beeinträchtigung des Leistungsbereiches durch Vergiftung — dazu wird sicher Herr Dr. Fous etwas sagen können —, die bereits bei 0,4 Promille beginnt. Mediziner können nachweisen, daß es ab einer Alkoholisierung von 0,5 Promille zu einer deutlichen Erweiterung der Pupille, einer erhöhten Blendung bei Gegenlicht und zum sogenannten Tunnelblick kommt. Das heißt, man ist nur im mittleren Blickfeld scharf adaptiert, und Ereignisse außerhalb des mittleren Blickfeldes werden weniger oder gar nicht mehr wahrgenommen, also etwa von der Seite kommende Fußgänger, Querverkehr, Radfahrer und dergleichen. Das ist eine Tatsache. Das ist eindeutig erforscht, und die Mediziner hier werden das sicherlich genauer berichten können.

Ab 0,5 Promille tritt ein starker Wahrnehmungsverlust ein, der allerdings für den Betroffenen selbst nicht so wahrnehmbar ist. Es ist also nicht so, wie oft gesagt wird, daß bei einer Herabsetzung der Höchstgrenze auf 0,5 Promille eine Art Bevormundung der betreffenden Personen erfolgt. Es ist eigentlich umgekehrt: Keiner von uns kann wirklich feststellen, ob er ab einem gewissen Grad der Alkoholisierung nicht mehr in der Lage ist, bestimmte Dinge wahrzunehmen. Daher kann man hier nicht von einer Bevormundung sprechen.

Infolge dieses Umstandes kommt es somit zur Überschätzung eigener Fähigkeiten und zu einer Unterschätzung der Gefahren beim Lenken eines Kraftfahrzeuges. Dies wirkt sich auch durch zu späte und falsche Reaktionen aus. So wird einem Hindernis etwa mit gleichbleibender Geschwindigkeit ausgewichen, anstatt vor dem Hindernis rechtzeitig anzuhalten. Das ist in Versuchen vielfach evaluiert worden.

Diesen Tatsachen wurde vom Gesetzgeber, also von Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, auch insofern bereits Rechnung getragen, als beim Führerschein auf Probe vor zwei Jahren die 0,1-Promille-Regelung eingeführt wurde.

Durch Alkoholeinfluß kommt es aber auch zu einem gewissen Maß an Kritiklosigkeit. Diese Kritiklosigkeit äußert sich in Fehlern, etwa bei der Bedienung der Pedale oder bei der Wahl des entsprechenden Tempos.

Als Argumente für eine 0,5-Promillegrenze sind somit anzuführen:

Die Selbstkontrolle wird erleichtert, das Erinnerungsvermögen ist bei 0,5 Promille noch kaum getrübt.

Ferner: Individuelle Schwankungen bei gleicher Trinkmenge — der eine verträgt es so, der andere so — sind bei niedrigerer Promillezahl nicht so stark ausgeprägt.

Drittens: Das sogenannte Herantrinken an eine 0,5-Promillegrenze ist weit weniger gefährlich als bei 0,8 Promille.

Und schließlich der wesentliche Faktor: Methodisch einwandfrei und statistisch ausreichend gesicherte Studien beweisen bei 0,8 Promille ein vierfaches und bei 0,5 Promille ein doppeltes Risiko gegenüber Nüchternheit, also gegenüber 0,0 Promille. Das heißt, von 0,5 Promille auf 0,8 Promille verdoppelt sich das Risiko, einen Unfall durch die Alkoholisierung zu erleiden.

Nächster Punkt, der für 0,5 Promille spricht: Der Bevölkerung wäre die sogenannte Einglasregelung, also eigentlich das, was die Leute jetzt annehmen, trinken zu dürfen, wesentlich plausibler zu machen, als es derzeit der Fall ist.

Letztlich würde auch die Rechtslage für den Bürger klarer werden, denn derzeit klaffen Verwaltungsrecht und Strafrecht auseinander, wodurch das Rechtsempfinden der Bevölkerung irritiert ist. Derzeit ist es ja so, daß eine gerichtliche Verurteilung auch schon unter 0,8 Promille erfolgen kann, was auch des öfteren passiert, was aber nicht alle Leute wissen, hingegen das Verwaltungsrecht eine Alkoholisierung, also eine Fahruntüchtigkeit, erst ab 0,8 Promille als gegeben annimmt. Da gibt es also eine Divergenz, die es eigentlich auszuräumen gilt.

Für die Fahranfänger, die jetzt der Führerschein-auf-Probe-Regelung unterliegen, ist es auch nicht sehr einsichtig, daß sie nur 0,1 Promille haben dürfen und die anderen 0,8 Promille, denn diese Differenz kann durch Erfahrung beziehungsweise durch andere Merkmale eines erfahrenen Kraftfahrers sicher nicht kompensiert werden.

Nun, ich habe bisher in erster Linie über die Frage des Alkoholgrenzwertes gesprochen. Welche sind nun mögliche Maßnahmen, die nach Meinung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit als Paket sinnvoll wären?

An erster Stelle steht sicherlich die Intensivierung der Verkehrsüberwachung. Aus zahlreichen Studien ist ersichtlich, daß die Überwachungsintensität ganz wesentlich als präventive Maßnahme, also als Vorkehrungsmaßnahme, insbesondere bei Alkohol am Steuer anzusehen ist. Die derzeitige „Erwischungswahrscheinlichkeit“, wenn ich das so nennen darf, liegt in Österreich bei

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner

etwa 1 000 bis 2 000. Das heißt, nur jede 1 000. bis 2 000. Fahrt in alkoholisiertem Zustand wird durch die Exekutive entdeckt. Es spielt also das Kalkül des Kraftfahrers, wahrscheinlich nicht erwünscht zu werden, eine große Rolle.

Welche Bedeutung die Überwachung hat, zeigt etwa auch die Entwicklung in den ehemaligen Oststaaten, wo nach der politischen Wende und dem damit beginnenden Nachlassen der Verkehrsüberwachung die Unfallzahlen rasant, bis zu 100 Prozent plus, nach oben gegangen sind.

Zwar ist die Zahl der Alkoholkontrollen in Österreich in den vergangenen Jahren etwas gestiegen, auf 53 000 im vergangenen Jahr, doch ist diese Zahl immer noch ein Tropfen auf dem heißen Stein. So kann man sich etwa ausrechnen, daß jeder der rund 600 Alkomaten, die es in Österreich gibt, nur jeden dritten Tag einmal im Rahmen einer Blaskontrolle zum Einsatz kommt. Das ist eine einfache Rechnung: Tage mal Alkomaten durch die 53 000 Fälle.

Es scheint also weniger an den vorhandenen Geräten als am Personalmangel zu liegen, und hier ist sicher etwas zu tun. Es sind dringliche Maßnahmen zur Verstärkung der Kontrolle, in erster Linie hinsichtlich Alkohol am Steuer und gefahrener Geschwindigkeiten, notwendig, und ich darf gleich sagen, daß die im Entwurf zur 18. StVO-Novelle enthaltene Umwidmung von 50 Prozent der Strafgeelder für zusätzliches Personal zur Verkehrsüberwachung einen wirklichen Hoffnungsschimmer darstellt.

Wesentlich bei der Verkehrsüberwachung ist auch eine Ergänzung der Überwachungstätigkeit lokaler Organe durch überregionale Strukturen, entweder auf Bundes- oder auf Landesebene. Es liegen ja Vorschläge, hier einzugreifen, auf dem Tisch, Vorschläge des ÖAMTC, auch der ÖVP, soviel ich weiß, zu diesen Maßnahmen, die vom Herrn Verkehrsminister schon angekündigt wurden.

Eine Verbesserung ist jedoch auch bei der Qualität der Überwachung notwendig, nämlich Kontrolle an den richtigen, sprich unfallträchtigen, Orten und zu den richtigen Zeiten. Ich glaube, das muß man auch sagen. Was den Alkohol betrifft: vor Gasthäusern, Diskotheken, Bierzelten und vielen ähnlichen Örtlichkeiten.

Gerade für solche Planquadrat-Aktionen — das ist jetzt der nächste Punkt — ist die Möglichkeit der Kontrolle auch ohne begründeten Verdacht — das ist derzeit bekanntlich nicht möglich — unumgänglich. Es zeigt sich nämlich, daß auch durchaus geschulte Exekutivbeamte bei Personen, die im Umgang mit Alkohol geübt sind, selbst bei kritischen Alkoholisierungsgraden, nicht unbedingt jene Verdachtsmomente feststel-

len können, die derzeit zur Kontrolle mittels Alkomat notwendig wären.

Eine weitere präventive Maßnahme wären schärfere Strafen bei höherem Alkoholisierungsgrad, also quasi eine Stufenregelung, wie es sie auch in anderen Ländern gibt. Dabei spielt in der Präventivwirkung der Führerscheinentzug natürlich — leider, muß ich sagen — eine wesentlich größere Rolle als etwa Geldstrafen. Dazu ist anzumerken, daß die Strafen für Alkohol am Steuer in Österreich im Vergleich zu anderen Ländern nicht sehr hoch sind, insbesondere was die Folgen in Form von Führerscheinentzügen oder gar Haftstrafen auch ohne Unfall mit Körperschaden — so etwas gibt es in anderen Ländern — anlangt.

Dringend notwendig erscheint auch die im Entwurf zur 18. StVO-Novelle vorgesehene rechtliche Gleichstellung der Blutalkoholmessung mit der Atemalkoholkontrolle. Alle Informationen, die uns vorliegen, zeigen, daß der Alkomat zumindest eine gleiche Verlässlichkeit und Genauigkeit aufweist wie die Blutalkoholkontrollen, auch wenn fallweise andere Argumente gebracht werden.

Ferner brauchen wir intensive Aufklärungskampagnen, Öffentlichkeitsarbeit, Bewußtseinsbildung. Was wir brauchen, sind ein „Out“ für Alkohol am Steuer und ein „In“ für das Fahren im nüchternen Zustand. Dazu gehört auch das Erzeugen eines gewissen sozialen Drucks. Selbst in einem Land wie Österreich mit einer sehr gehobenen Wein- und Trinkkultur dürfen Menschen, die in alkoholisiertem Zustand ein Fahrzeug lenken, nicht geachtet, sondern müßten geächtet werden.

Ferner sollte für Kraftfahrer, die in alkoholisiertem Zustand ein Fahrzeug gelenkt haben, die verstärkte Möglichkeit beziehungsweise die Auflage bestehen, sich Rehabilitationsmaßnahmen zu unterziehen, also etwa sogenannten Fahrer-Nachschulungen.

Weitere technische Möglichkeiten wären der Einbau von Testgeräten in das Auto, wodurch die Zündung erst dann funktioniert, wenn man in ein Gerät geblasen hat, oder etwa — eine Idee aus den USA — die optische Kennzeichnung von Fahrzeugen, in denen alkoholisierte Lenker getroffen wurden. Ich weiß schon, hier gibt es Gegenargumente, aber das müßte diskutiert werden.

Wesentlich — ich komme langsam zum Schluß — in dieser Diskussion erscheint mir die Trennung der beiden Problemkreise Alkoholgenuß einerseits und Lenken eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluß andererseits. Ich glaube, wir sollten hier ehrlich sein: In einem Land wie Österreich, in dem Wein quasi zum Kulturgut gehört, und das durchaus zu Recht, ist es höchstwahrschein-

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner

scheinlich weder sinnvoll noch machbar, Alkohol von Haus aus in Grund und Boden zu verdammen. Notwendig ist vielmehr eine Schärfung des Bewußtseins für die Gefahren von Alkohol am Steuer und die Botschaft, daß hier eine Trennung erfolgen soll. Erste Ansätze dafür gibt es bereits, es gibt schon Fahrgemeinschaften, wo der Fahrer nüchtern bleibt und die anderen Alkohol trinken können, und ähnliches.

Sehr geehrte Damen und Herren! Eines darf und soll auf keinen Fall passieren, nämlich daß vernünftige Maßnahmen gegen Alkohol am Steuer aus wirtschaftlichen Interessen verhindert werden. Es wäre nämlich eine falsch verstandene Loyalität gegenüber Wirtschafts- und Arbeitsplatzinteressen, wenn man damit Tausende schreckliche Schicksale und schlußendlich hohe volkswirtschaftliche Kosten rechtfertigen wollte. Nimmt man nämlich einen Anteil von 20 Prozent an den Gesamtunfällen an, die jährlich etwa 50 Milliarden Schilling Schaden verursachen, so beträgt der volkswirtschaftliche Schaden durch Alkoholunfälle rund 10 Milliarden Schilling — rein wirtschaftlich betrachtet.

Zum Abschluß noch zwei Bemerkungen zu zwei Argumenten, die in der Diskussion immer wieder kommen:

Erstens: Wenn ohnehin mehr als 50 Prozent der derzeit kontrollierten Kraftfahrer über 1,5 Promille im Blut haben, was bringt dann eine Absenkung auf 0,5 Promille? Diese 1,5 Promille bei 50 Prozent stimmen, deshalb wird das oft gesagt. Dazu ist zu sagen, daß zu erwarten ist, daß bei einer Absenkung auf 0,5 Promille auch die Durchschnittswerte bei den Lenkern mit höheren Alkoholisierungsgraden sinken — das zeigen uns internationale Erfahrungen. Wesentlich in diesem Zusammenhang ist aber die Möglichkeit zur Kontrolle auch ohne Verdachtsmomente, denn derzeit ergibt sich dieser hohe Promillewert bei einem großen Anteil der Kontrollierten unter anderem daraus, daß die Exekutive eben in erster Linie Fahrer mit deutlichen Verdachtsmomenten kontrolliert und kontrollieren kann und ihr deshalb wahrscheinlich solche mit niedrigeren Alkoholisierungsgraden, die allerdings auch Fahruntüchtigkeit bedeuten, durch die Lappen gehen.

Zweites Gegenargument: Man soll zuerst einmal besser die 0,8 Promille kontrollieren, erst dann hat es Sinn, den Grenzwert auf 0,5 Promille zu senken. Ich habe das auch vor wenigen Tagen in einer Zeitung gelesen, ein Referent des heutigen Tages hat dieses Argument gebracht, ich nehme an, er wird es heute auch bringen. Ich sage dazu: Tatsache ist, daß sich derzeit die große Mehrheit der österreichischen Kraftfahrer, ungefähr um die 90 Prozent, an die geltenden Alkoholgrenzwerte hält — im Gegensatz zu den Tempolimits, die von einem großen Prozentsatz nicht

eingehalten werden. Das heißt, hier besteht eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung — Gott sei Dank, denn sonst wäre es noch viel schlimmer. Diese Akzeptanz würde — das zeigen Studien aus anderen Ländern — auch dann, wenn man auf 0,5 Promille senkt, weitgehend erhalten bleiben. Bei einer Senkung auf 0,5 Promille würde sich somit eine Absenkung des Alkoholisierungsgrades bei den meisten Betroffenen einstellen, und, wie bereits gesagt, allein eine Absenkung von 0,8 auf 0,5 Promille ergibt eine Halbierung des Unfallrisikos. Und gerade wenn man eine verstärkte Kontrolle fordert, muß man dazusagen, daß diese doch nur dann Sinn ergibt, wenn sie auf einen Alkoholisierungsgrad angewandt wird, ab dem ein stark erhöhtes Unfallrisiko nach oben hin besteht.

Darum kann man doch nicht sagen: entweder — oder, sondern nur: sowohl — als auch. Wer mehr Verkehrsüberwachung fordert, müßte ja logischer- und klarerweise auch eine Absenkung des Limits auf 0,5 fordern, denn sonst hat das ja keinen Sinn. Das ist doch eine Frage der Logik.

Insgesamt ist also ein wirksames Maßnahmenpaket zur Absenkung des Alkoholunfallrisikos dringend notwendig. Die Maßnahmen, die ich schon genannt habe und die im Entwurf zur 18. StVO-Novelle enthalten sind, wären für uns ein solcher wesentlicher Schritt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn jemand den oft erwähnten Satz: Wenn wir mit einer Maßnahme nur ein Menschenleben retten können, dann ist sie sinnvoll! ernst nimmt, dann muß er für die sofortige Einführung des gesamten Alkoholkpaketes eintreten, denn Fachleute wissen, wir können damit nicht nur ein Menschenleben retten, sondern Dutzende. — Danke.

9.42

Vorsitzender Präsident Dr. Robert Lichal: Ich danke dem Herrn Direktor Bogner für seine Ausführungen und bitte jetzt Herrn Wesemann um seine Ausführungen.

Nebenbei bemerkt: Sie haben Wortmeldungsformulare auf dem Tisch. Wenn sich jemand in der anschließenden Diskussion nach den Referaten zu Wort melden möchte, dann bitte ich, diesen Zettel auszufüllen. Die Saaldiener, die Bediensteten des Parlaments, werden sie dann einsammeln. Das ist die Vorgangsweise für eine Wortmeldung.

„Langzeitkontrolle der 0,5 Promille“

9.43

Referent Paul Wesemann (SWOV — Institute for Road Safety Research, Niederlande): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Verehrte Abgeordnete! Liebe Gäste! Guten Morgen!

Referent Paul Wesemann

Es ist mir eine Ehre, daß mich der Hauptausschuß des österreichischen Nationalrates zu diesem Treffen eingeladen hat, und zwar nicht nur, weil mir das Thema so sehr am Herzen liegt, sondern weil es ja im allgemeinen nicht üblich ist, jedenfalls nicht in meinem Land, ausländische Experten über ein Problem der Gesetzgebung, das ja vor allem eine innere Angelegenheit ist, zu Rate zu ziehen. Obwohl ich Ihrer Einladung gerne Folge geleistet habe, bin ich mir doch auch der damit verbundenen Risiken bewußt. Ich kenne Ihr Land natürlich lange nicht so gut wie Sie selbst und wie die vielen ausgezeichneten Experten, die es bei Ihnen im Lande gibt. Dem steht allerdings gegenüber, daß ich als Außenstehender ein umfassendes Urteil abgeben kann. Ich werde versuchen, das so gut wie möglich zu tun.

Ihr Hauptausschuß will prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, die Verkehrssicherheit durch Absenkung des zulässigen Alkoholgrenzwertes zu erhöhen. Man hat mich gebeten, ein Referat über das Thema „Langzeitkontrolle der 0,5 Promille“ zu halten. Das wird daher das Hauptthema meines Vortrages sein.

Da die Auswirkungen der Polizeikontrolle nicht von denen der Gesetzgebung losgelöst werden können, möchte ich zunächst dazu etwas sagen. *(Der Referent erörtert seine Ausführungen anhand von Dias, die auf eine Leinwand projiziert werden.)*

Im ersten Teil meines Vortrages möchte ich Ihnen über die Erfahrungen berichten, die in den Niederlanden in den vergangenen 20 Jahren gesammelt worden sind. Zu Anfang dieser Periode wurde eine gesetzliche Grenze von 0,5 Promille eingeführt. Nachdem etwa die Hälfte dieser Zeit verstrichen war, wurde eine strenge Anwendungspolitik betrieben, zu der Polizeikontrolle, Aufklärung und zuletzt auch schneller erteilte Strafen gehörten. Im zweiten Teil meines Berichtes werde ich die Konturen einer Kontrollstrategie, die langfristig Effekt hat, skizzieren. Ich werde meinen Vortrag dann mit einigen Schlußfolgerungen abrunden.

Seit 1970 gibt es zwei ziemlich verschiedene Perioden, und zwar von 1970 bis 1985 und von 1985 bis heute. Anfang der siebziger Jahre gab es in den Niederlanden noch keine gesetzlich festgesetzte Grenze für den Alkoholkonsum der Verkehrsteilnehmer. In der juristischen Praxis wurde eine Grenze von 1,5 Promille in den Fällen angewendet, in denen es keinen Beweis für Fahrunfähigkeit gab. In dieser Zeit war der Alkoholkonsum noch sehr hoch, in den Nächten am Wochenende wurde im Herbst 1973 bei 15 Prozent der Autofahrer eine Blut-Alkohol-Konzentration von 0,5 Promille oder höher gemessen.

Am 1. Oktober 1974 trat eine gesetzliche BAK-Grenze von 0,5 Promille in Kraft. Die Polizei erhielt Prüfröhrchen zur Kontrolle von Verdächtigen, und die Blutprobe wurde als gesetzliches Beweismittel eingeführt. Wie aus dieser Abbildung hervorgeht, war die Wirkung dieses Maßnahmenpaketes sehr groß, dies aber nur kurzfristig.

1975 war die Zahl der Verkehrssünder jedoch schon auf 11 Prozent gestiegen und von 1977 bis 1983 auf 12 Prozent. Nach 1983 fanden erst 1987 wieder Messungen statt. Danach war der Anteil der Autofahrer unter Alkoholeinfluß in den Nächten am Wochenende inzwischen auf 8 Prozent zurückgegangen, im Jahre 1991 sogar auf 4 Prozent. In dieser Zeit waren Entwicklungen im Gange, die in wechselseitiger Verbindung und zur gegenseitigen Stärkung vermutlich Einfluß darauf gehabt haben.

Diese verkehrspolitischen Veränderungen erfolgten einerseits auf der Ebene der öffentlichen Aufklärung und andererseits auf der Ebene der Polizeikontrolle und Bestrafung der Verkehrssünder. Sie waren primär gerichtet auf Prävention statt Repression, sie sollten also Fahren unter Alkoholeinfluß vermeiden.

Die jährlichen Aufklärungskampagnen gegen den Alkoholkonsum im Verkehr des niederländischen Verkehrssicherheitsrates änderten sich ab 1984, weil der Ton viel strenger wurde als in den vorangegangenen Jahren.

Die Veränderungen in der Polizeikontrolle betrafen die Einführung präventiver Kontrollmethoden und die Durchführung effizienter Verbesserungen, sodaß mit denselben Bemühungen mehr Kontrollen durchgeführt werden konnten. So machte die Polizei in zunehmendem Maße Gebrauch von Kontrollmethoden, bei denen Autofahrer willkürlich angehalten wurden und ungeachtet äußerer Merkmale ins Röhrchen blasen mußten, das sogenannte Random Breath Testing. Die Effizienz der Kontrollen wurde dadurch wesentlich verbessert, daß die sehr umständliche, belastende und kostspielige Blutprobe durch die Atemanalyse zur Beweisführung ersetzt wurde. Dieses einfache Verfahren trug dazu bei, daß auch die leichteren Verkehrssünder öfter kontrolliert wurden.

Die Bestrafung der Verkehrssünder änderte sich, weil ein viel schnelleres Verfahren eingeführt wurde.

Inwieweit jeder dieser möglichen Einflußfaktoren zu der strukturellen Verringerung des Alkoholkonsums im Verkehr seit 1983 beigetragen hat, läßt sich wegen der vielen möglichen Interaktionen nur schwer feststellen. Meine Folgerung ist, daß die strengere Polizeikontrolle auf jeden

Referent Paul Wesemann

Fall eine wichtige Rolle gespielt hat. Es ist dabei interessant, festzustellen, daß die Verbesserungen nicht so sehr den Umfang der Kontrolle als die Qualität derselben betrafen. Prävention war das Hauptziel und nicht Repression. Ferner möchte ich Ihnen darlegen, daß sich nicht die Schwere der Strafe geändert hat, aber die Schnelligkeit.

Ich werde nun auf die Verteilung der BAK-Werte bei Autofahrern in den Nächten am Wochenende etwas ausführlicher eingehen.

Auf dieser Abbildung sind zwei Perioden dargestellt. Die obere Linie beschreibt die Verteilung in den Jahren kurz vor der Gesetzesänderung von 1974, die untere die in den Jahren danach bis 1985. Das Gesetz hat bewirkt, daß der Alkoholkonsum auch in der höchsten BAK-Klasse zurückgegangen ist, während das zuvor größtenteils auch schon strafbar war. Das hat sicher etwas damit zu tun, daß die Chance, diese Gruppe von Verkehrssündern zu erwischen, durch das obligatorische Ins-Röhrchen-Blasen und die Blutprobe größer geworden war.

In dieser Zweitabbildung beschreibt die obere Linie den Zustand, der der stark präventiv gezielten und intensiven Überwachungspolitik vorausging, die untere die Situation danach im Jahre 1991. Ich möchte hier Ihre Aufmerksamkeit auf zwei Aspekte lenken:

Erstens hat sich gezeigt, daß durch eine verbesserte Politik eine stärkere Vermeidung des Fahrens unter Alkoholeinfluß zu erreichen ist, und zwar in allen strafbaren BAK-Klassen.

Zweitens ist auch der Alkoholkonsum in der niedrigsten BAK-Klasse unter der 0,5-Grenze stark zurückgegangen, obwohl diese Klasse doch nicht unter das Strafgesetz fiel. Dieses Phänomen von „Overshooting“ tritt öfter bei Verkehrsmaßnahmen auf. So senken sich bei einer strengeren Anwendung der Geschwindigkeitsgrenzen meistens auch die Geschwindigkeiten unter der Grenze noch weiter. Es kann damit zusammenhängen, daß eine große Gruppe von Menschen dazu neigt, Risiken, darunter die Chance, bestraft zu werden, um jeden Preis zu vermeiden; umso mehr, als viele Leute gar nicht genau wissen, wann sie die 0,5-Grenze überschreiten.

Damit komme ich jetzt zum zweiten Teil meines Vortrages, in dem ich mehr auf die Methoden, die Polizeikontrolle so präventiv und effizient wie nur möglich durchzuführen, eingehen werde. Meine Darlegung gründet sich auf die Erfahrungen, die wir bei einem Projekt gemacht haben, das 1989 in Zusammenarbeit mit dem Polizeikorps und der Stadt Leiden und Umgebung durchgeführt wurde. Eine der wichtigsten Ausgangspunkte für den Kontrollplan war, daß infolge einer Kombination von bestimmten Kontroll-

strategien und Publizität die abschreckende Wirkung so groß wie möglich gemacht werden muß.

Für die Periode von Ende 1988 bis Ende 1989 wurde ein Plan für präventive Kontrolle mit folgenden strategischen Merkmalen erstellt:

Erstens: eine allmähliche Abnahme des Kontrollniveaus im Laufe des Experimentes.

Zweitens: große Kontinuität in der Kontrolle während der ganzen Zeit des Experiments.

Drittens: Kontrollen kleiner Ermittlungsteams von zwei bis vier Polizisten, Kontrollen an Orten und zu Zeiten, an denen die Kontrollteams unerwartet irgendwo auftauchen, weiterhin Zufallsauswahl bei Autofahrern durchführen, die alle einen Atemtest machen müssen, das sogenannte Random Breath Testing, und zum letzten umfangreiche Publizität rund um die verschärften Polizeikontrollen.

Im Jahre des Experiments wurde im großen und ganzen dem erstellten Plan entsprechend gearbeitet. Während dieser Periode hat die Polizei ungefähr einen von 14 Führerscheinbesitzern innerhalb des Kontrollgebiets durch Zufallsauswahl auf Alkoholkonsum getestet. Dies hat ein Mann-jahr für etwa 100 000 Führerscheinbesitzer gekostet. Das Kontrollniveau war also viel niedriger als zum Beispiel in Australien, New South Wales, wo einer von drei Führerscheininhabern pro Jahr getestet wurde — mit größtem Erfolg.

Wie diese Abbildung zeigt, hat sich im Laufe des Experiments der Anteil der Autofahrer mit einer BAK über 0,5 Promille in Leiden von 8 auf 6 Prozent verringert. Dieses niedrige Niveau war schon bei der zwischenzeitlichen Messung erreicht worden.

Meine Folgerung ist, daß ein ziemlich großer präventiver Effekt erreicht werden kann, der sich auch noch lange Zeit fortsetzt, obwohl die Kontrolle weniger streng geworden ist. Eine wichtige Bedingung ist, daß die abschreckende Wirkung der Kontrolle maximalisiert wird, unter anderem durch regelmäßige Unterstützung mit Aufklärung und Publizität.

Zu welchen Schlußfolgerungen muß das jetzt für das Thema führen, über das wir heute hier sprechen? Ich muß dazu noch ein Thema kurz erwähnen, das bisher noch nicht besprochen wurde: das ist die Beziehung zwischen Alkoholkonsum und Unfallmöglichkeit.

Diese Abbildung besagt, daß die Chance eines nüchternen Fahrers eins beträgt. Die Einzelheiten stammen aus der inzwischen klassischen Grand-Rapids-Untersuchung von Borkenstein. Ab ungefähr 0,5 Promille beginnt das Risiko zu steigen, zunächst langsam, dann jedoch immer

Referent Paul Wesemann

schneller. Bei 1,8 Promille ist das Risiko zwanzigmal so hoch wie in nüchternem Zustand. Man muß gut begreifen, daß das eine durchschnittliche Kurve ist. Für manche Fahrer, zum Beispiel unerfahrene Fahrer und Trinker, erhöht sich das Risiko schon eher, bei anderen später.

Bedeutet das, daß die Grenze in Ihrem Land auf 0,5 Promille festgesetzt werden muß, wie in anderen europäischen Länder? Um diese Frage beantworten zu können, habe ich versucht, die Auswirkungen einer solchen Maßnahme auf das Fahren unter Alkoholeinfluß in Österreich zu schätzen. Ich möchte direkt dazu sagen, daß das Ausmaß der Effekte äußerst spekulativ ist. Sie müssen es mehr als ein Rechenexempel betrachten, mit dem ich meinen Gedankengang veranschaulichen kann. Umsomehr, als sich das Exempel nur um das Fahren in den Nächten am Wochenende handelt.

Die obere Linie in dieser Abbildung gibt die heutige Verteilung der BAK-Werte von PKW-Fahrern während der Nächte am Wochenende in Ihrem Land an. Ich verfüge leider dazu nicht über Zahlen, habe jedoch selbst eine Schätzung gemacht. Dazu habe ich mich einerseits auf die Zahl der Alkoholunfälle 1990 in Österreich und in den Niederlanden verlassen und andererseits auf die Verteilung der BAK-Werte in den Niederlanden, die ich Ihnen ja schon gezeigt habe.

Die mittlere Linie zeigt die Situation im Jahre 1995, nachdem zuvor eine 0,5-Promillegrenze eingeführt worden ist mit traditioneller, repressiver Polizeikontrolle. Ich habe dabei angenommen, daß der Effekt etwa dem Effekt dieser Maßnahmen in den Niederlanden in den Jahren 1975 bis 1985 vergleichbar ist.

Die untere Linie stellt die Situation im Jahre 2000 dar, wenn darüber hinaus eine stark präventiv gezielte Politik durchgeführt wird, insbesondere von der Polizei. „Random Brath Testing“ ist einer der wichtigsten Bereiche. Ich habe dafür eine längere Frist gewählt, da es unserer Erfahrung nach lange dauert, bis alle Veränderungen, die dafür erforderlich sind, in der Polizeiorganisation durchgeführt sind. Auch dabei habe ich angenommen, daß sich die heutige österreichische Situation und die niederländische Situation in 1985 in vielerlei Hinsicht ähneln.

Man könnte aufgrund dieser Abbildung die Sicherheitseffekte der Gesetzesänderung, die nun erwogen wird, schätzen. Die Sicherheitszunahme wird in erster Linie durch die Fläche zwischen der oberen und mittleren Kurve dargestellt. Wenn später noch präventive Polizeikontrolle hinzukommt, kommt die Fläche zwischen mittlerer und unterer Kurve noch hinzu. Sie müssen allerdings realisieren, daß der Rückgang der Zahl der Unfälle vor allem eine Folge der Verringerung

der höheren BAKs ist, denn diese Fahrer bedeuten die größten Risiken. Mit anderen Worten: Der Erfolg der Aktion muß vor allem aus dem Gebiet rechts der 0,8- oder 1,0-Promillegrenze kommen. *(Präsidentin Dr. Heide Schmidt übernimmt den Vorsitz.)*

Zum Abschluß wage ich es jetzt, Ihnen eine vielleicht etwas anmaßende Frage zu stellen: Wäre es nicht auch empfehlenswert, zugleich zu prüfen, ob durch die Verbesserung der Überwachungs politik die Effekte der heutigen Grenze noch wesentlich vergrößert werden können?

Das bringt den Vorteil, daß man im Gebiete der Publizität, der Polizeikontrolle und der Bestrafung sofort damit anfangen kann. Im Prinzip können Sie damit das ganze Gebiet, in dem der größte Erfolg erzielt wird, in Angriff nehmen. Außerdem ist keineswegs ausgeschlossen, daß als Nebeneffekt auch die Zahl der Fahrer mit niedrigen BAK-Werten, zwischen 0,5 und 0,8 Promille, abnimmt. Dasselbe Phänomen ist auch in den Niederlanden aufgetreten, und zwar bei der Gruppe mit 0,2 bis 0,5 Promille. Schließlich kreiert diese Politik eine bessere Situation als Ausgangspunkt für das neue Gesetz mit 0,5 Promille.

Mit diesen kühnen Fragen möchte ich meinen Vortrag schließen. Ich bin gespannt, wie Sie auf meine Ideen reagieren werden. Wenn Sie Kritik üben, würde mich das nicht überraschen.

Ein holländisches Sprichwort sagt — wörtlich übersetzt —: Die besten Steuerleute stehen am Ufer. — Das entspricht in etwa dem deutschen Sprichwort: Tadeln ist leicht, besser machen ist schwer.

Da ich auch noch an einem ausländischen Ufer stehe, ist es wahrscheinlich, daß es der wirkliche Steuermann besser weiß. — Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. *(Beifall.) 10.03*

Vorsitzende Präsidentin Dr. Heide **Schmidt**: Ich danke Herrn Wesemann und darf als nächsten Herrn Dr. Fous von der Bundespolizeidirektion Wien um seine Ausführungen bitten.

„Medizinische Aspekte der Alkoholisierung am Steuer“

10.04

Referent Dr. med. Reinhard **Fous** (Bundespolizeidirektion Wien): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine Damen und Herren! Ich danke herzlich, daß ich heute in diesem Rahmen zu Ihnen sprechen darf. Ich möchte das als Praktiker, als Mann, der auch bei Gerichtsgutachten damit zu tun hat, tun.

53 Prozent der Lenker sind mit zwischen 1,5 und 2,5 Promille alkoholisiert. Jede 1 000. Fahrt

Referent Dr. med. Reinhard Fous

im alkoholisierten Zustand wird erkannt. Die Frage, die im Raum steht, ist: Warum senken wir jetzt ab, da wir eigentlich diese Zahlen auf dem Tisch haben?

Wir haben im Jahr 1987 eine Praxisstudie anlässlich der Einführung des Alkomaten durchgeführt. Ich darf Ihnen das anhand von Folien am Overheadprojektor zeigen. *(Der Referent erläutert seine Ausführungen anhand von Folien, die mittels Overheadprojektor auf eine Leinwand projiziert werden.)*

Im Rahmen eines Praxistests der Polizeidirektion Wien haben wir in 34 Nächten alle Lenker, die im Rahmen einer polizeilichen Kontrolle beziehungsweise eines Verkehrsunfalles „angefallen“ sind, in unseren Räumlichkeiten untersucht. Sie sehen die Verteilung eben dieser 53 Prozent zwischen 1,5 und 2,5 Promille. So sieht es heute auf den Straßen aus.

Um die Altersverteilung dieser Personen zu zeigen: Wir haben insgesamt 200 Lenker untersucht. Natürlich war der Anteil der jüngeren Lenker höher als der der älteren. Wie gesagt, es war während der Nachtstunden, also zwischen 19 Uhr und 7 Uhr früh. Es ist eine bekannte Tatsache, daß zu dieser Zeit eher jüngere Personen unterwegs sind.

Diese Studie diente damals dem Vergleich zwischen Blut- und Atemalkohol. Das Thema haben Sie hier in diesen Räumlichkeiten vor sechs Jahren diskutiert, und Sie sind zu dem Schluß gekommen, daß die Atemalkoholtestung einzuführen ist. Ich zeige Ihnen hier den Vergleich zwischen Blutalkohol und Atemalkohol aus dieser Studie. Sie sehen, daß die Werte praktisch von ganz unten bis hoch hinauf eine große Übereinstimmung aufweisen. Es ist dies berechnet worden an der Technischen Universität in Braunschweig — 99,76 Prozent Übereinstimmung zwischen Blutalkohol und Atemalkohol in allen Ebenen. Ich wollte das nur vorausschicken, damit wir wissen, wovon wir sprechen.

Die erste Frage, die sich nun zu diesem Thema stellt, ist eine organisatorische Frage. Warum sind so viele Leute mit zwischen 1,5 und 2,5 Promille alkoholisiert? Warum erwischt man sie nicht früher?

Der Gesetzgeber wollte es so, daß die Exekutive nur bei Verdachtszeichen jemanden dieser Untersuchung zuzuführen hat. Nun ist eben der Sicherheitswachebeamte nicht nur kein medizinischer Sachverständiger, sondern auch mir würden ohne Hilfsmittel die Möglichkeiten fehlen, das immer zweifelsfrei zu erkennen.

Daher: Nur die Absenkung von 0,8 Promille auf 0,5 Promille ist nicht das vordergründige

Thema. In erster Linie ist das Thema die routinemäßige Überwachung. Sie sollen nicht dem Wachebeamten die Pflicht auferlegen, er soll entscheiden, wer kontrolliert wird oder wer nicht. Mein Vorredner hat schon die Random-Tests, also die ohne Anlaßfall durchzuführenden Kontrollen angesprochen.

Zweite Frage: 0,8 Promille oder 0,5 Promille? — Das ist eine rein medizinische Frage. Sie werden keinen Mediziner finden, der Ihnen bestätigt, daß zwischen 0,5 Promille und 0,8 Promille Alkoholisierung bezüglich der Eigenschaften des Menschen kein Unterschied wäre. Darüber sind sich alle Fachleute einig. Sie werden das auch noch von den folgenden Rednern hören.

Warum? — Ab 0,5 Promille beginnt sich die Pupille des Auges bei der Blendung langsamer zu schließen. Sie haben daher, wie bei einem Fotoapparat, eine sehr weit offene Blende. Wenn Ihnen ein Fahrzeug in der Nacht entgegenkommt, haben Sie einen hohen Blendeffekt und sehen nichts. Weiters fehlt Ihnen die Tiefenschärfe — wie bei einem Fotoapparat. Das heißt, der Rand ist für Sie unscharf, Sie übersehen Radfahrer, Fußgänger oder Begrenzungspflöcke. Das ist oft die Ursache für Unfälle im alkoholisierten Zustand.

Weiters kommt es zu einer überschnellen, aber oft falschen Reaktion. Die Hemmzentren werden durch Alkohol blockiert. Sie reagieren leichtfertig, halten sich nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen und verwechseln aber auch Bremse und Gas. Das ist etwas, was für einen Autofahrer im nüchternen Zustand völlig unwahrscheinlich ist, nämlich daß er die zwei Pedale verwechselt. In dieser Alkoholisierungsphase zwischen 0,5 und 0,8 Promille kommt das immer wieder vor.

Das ist medizinisch gesehen wie bei der Narkose. Auch in der Narkose gibt es dieses Stadium. Alkohol ist ja nichts anderes als ein Narkotikum, das nennen wir Exzitationsstadium, also eine Übererregbarkeit, eine hohe Nervosität. Das wird, wie Sie es vielleicht von Operationen her kennen, mit der sogenannten Wurschtigkeitspritze, also mit etwas Beruhigendem übergegangen, bevor Sie dann in die richtige Narkosestadien kommen, also in den Schlaf, schmerzbefreienden Schlaf.

Daher ist das, was wir in der Narkose sehen, auch durch den Alkohol hervorgerufen und ist ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit.

Einige der anwesenden Damen und Herren haben ja an medizinischen Praxistests teilgenommen und konnten eigene Erfahrungen machen. Wie ist denn das, wenn ich 0,5, 0,7, 0,8 Promille habe? Bisher ist von allen Fachleuten immer wieder verschwiegen worden — bewußt verschwiegen wor-

Referent Dr. med. Reinhard Fous

den —, wieviel Alkohol man benötigt, um 0,8 Promille zu erreichen. Das hängt nämlich von Körpergröße und Körpergewicht ab.

Professor Wermuth und ich haben dafür eine Formel entwickelt, die speziell für den Atemalkohol zugeschnitten ist, mittels der wir sehr genau berechnen können, wo Sie stehen, wenn Sie das und das getrunken haben. Ich durfte das damals auch den Herren Abgeordneten im Praxistest vorführen und ihnen zeigen, daß meine Rechnung absolut stimmt.

Ich möchte nun ein Beispiel anführen: Jemand ist 1,80 Meter groß und 85 Kilogramm schwer, also ein durchschnittlicher Mann. Wenn er bei einem Lokalbesuch, beim Heurigen, wo immer er Alkohol konsumiert, ein durchschnittliches Essen zu sich nimmt und dort drei Stunden sitzt — sagen wir von 20 Uhr bis 23 Uhr —, dann kann er bis zu vier Viertel Wein trinken — sofern er vorher nichts konsumiert hat — und ist damit an der gesetzlichen Grenze.

Wenn Sie nun die gesetzliche Grenze auf 0,5 Promille absenken, dann darf derselbe Mann nur mehr drei Viertel Wein trinken. Das heißt: Die Differenz, das, worum es hier heute im Raum geht, ist die Frage um ein Viertel Wein weniger Alkoholkonsum bei einem Abendbesuch beim Heurigen, bei Freunden oder bei Gästen. Daß sich die Menge natürlich vergrößert, wenn Sie länger sitzen, ist keine Frage. Daß sich die verträgliche Menge auch reduziert, wenn Sie schlank und zart sind, ist auch keine Frage.

Ich bin aber gerne bereit, jedem der Damen und Herren, die nachher Zeit zur Diskussion haben, aufgrund meines Rechners vorzuführen, wo für jeden persönlich — das muß man ausrechnen — der Grenzwert liegt beziehungsweise läge, wenn Sie den neuen gesetzlichen Maßnahmen zustimmen.

Es ist nur nicht ganz einfach, und daher ist es auch so nicht in den Medien zu publizieren, was jeder darf oder jeder kann, denn es ist nicht jeder Bürger 1,85 Meter groß und 85 Kilogramm schwer. Daher würde ich davor warnen, diesbezüglich Richtlinien in der Öffentlichkeit zu publizieren.

Die dritte Frage ist natürlich eine finanzielle Frage. Wir hörten schon vom Vorredner: All die Maßnahmen greifen nur dann, wenn die Kontrolle vorhanden ist. Die Maßnahmen greifen nur, wenn dazu die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Ich meine, wenn ein Teil der Einnahmen von den erhöhten Strafen, die ja zu erwarten sind, an die Exekutive fließt, daß dann auch die Möglichkeit besteht, eine Besserung der Situation herbeizuführen.

Was heißt Besserung? — Ganz einfach: Es gibt derzeit knapp über 1 300 Verkehrstote. Diese Maßnahme als Paket — nicht als Einzelaktion — bringt eine Reduktion von zirka 300 Toten. Darum geht es. Wenn ich mir als Mediziner in meiner Laufbahn 300 Tote durch die Reduktion, daß ich jeden Abend ein Viertel Wein weniger trinke, ersparen kann, dann ist mir diese Reduktion das wert! — Danke schön. *(Beifall.) 10.14*

Vorsitzende Präsidentin Dr. Heide **Schmidt**: Ich danke Herrn Dr. Fous.

Als nächsten bitte ich Herrn Universitätsprofessor Machata, über die „Alkoholisierung am Steuer aus der Sicht der Gerichtsmedizin“ zu referieren. — Bitte, Herr Professor.

„Alkoholisierung am Steuer aus der Sicht der Gerichtsmedizin“

10.15

Referent Universitätsprofessor Dr. Gottfried **Machata**: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr verehrter Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Der derzeit existierende Grenzwert von 0,8 Promille Blutalkoholwert ist unter der Annahme eingeführt worden, daß bei einem Wert darüber eine Person als unter Einfluß von Alkohol stehend zu gelten hat.

Dieser Grenzwert basiert mehr auf einer statistischen Abschätzung der unterschiedlichen individuellen Wirkungen des Alkohols auf das Fahrverhalten. Kennzeichnend dafür sind auch jetzt schon Gerichtsentscheidungen bei Einzelfällen, wie Herr Direktor Bogner schon festgestellt hat, wo es auch bei Unterschreitungen dieses Grenzwertes zu Schuldsprüchen wegen Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit gekommen ist.

Dieser Wert, 0,8 Promille, ist von der Bevölkerung allgemein akzeptiert, und er stellt unbedingt einen Beitrag für die Verkehrssicherheit dar. Ich müßte sagen: Er würde einen Beitrag darstellen, wenn es gelänge, ihn auch nur halbwegs in der Praxis durchzusetzen.

Eine Absenkung des Grenzwertes auf 0,5 Promille Blutalkoholwert oder auf 0,25 Milligramm pro Liter Atemalkoholwert soll nun eine Verbesserung der Verkehrssicherheit hinsichtlich der Alkoholisierung von Lenkern eines Fahrzeuges bringen.

Ich muß sagen, daß einiges dagegen spricht.

Erstens: Jeglicher Alkohol im Blut kann die Fahrfähigkeit beeinträchtigen, und nur eine 0,0-Promillegrenze kann wissenschaftlich als gerechtfertigt gelten.

Zweitens: Das derzeitige Limit von 0,8 Promille wird in der Praxis bei weitem überschritten. In

Referent Universitätsprofessor Dr. Gottfried Machata

den letzten zehn Jahren lag der Mittelwert der polizeilich abgenommenen Blutproben bei etwa 1,5 Promille, und er hat sich in den zehn Jahren nicht signifikant geändert. Ich habe gerade die statistische Zahl von 1992 ausgerechnet: Der Mittelwert betrug 1,46 Promille.

Drittens: Die Statistiken registrieren eine Alkoholisierung über dem Limit in jedem Fall als für den Unfall verantwortlich, was sicher nicht gerechtfertigt ist. Nicht jeder Unfall, an dem ein unter Einfluß von Alkohol stehender Lenker beteiligt ist, muß daher kausal mit dem Alkohol zusammenhängen. Es geht auch rein durch die Ermittlungen nicht, das in jedem Fall zu klären.

Viertens: Die praktische Einführung des neuen Grenzwertes und damit im Zusammenhang die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration werden auf technische Schwierigkeiten stoßen. Ich muß Herrn Fous da widersprechen. Man kann eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 Milligramm pro Liter Atem nicht mit der nötigen Präzision und Genauigkeit ermitteln, weil in diesem Bereich schon eine erhebliche Streuung der Werte anzutreffen ist. Daß das Gerät auf alle Fälle eine Zahl liefert, ist vollkommen klar. Nur: Was die Zahl aussagt, wie sie zu verifizieren ist, ist eine andere Sache.

Ich muß vielleicht an dieser Stelle noch einmal sagen — es wurde zuerst angesprochen —: Wenn man für den Atemalkohol jene Präzisionsdaten auflegen würde, die man seinerzeit für die Blutalkoholbestimmung eingeführt hat, dann müßte der Atemalkohol sofort verschwinden.

Ich möchte auch nicht verhehlen, daß die Ablehnung der 0,5-Promillegrenze in Deutschland im vergangenen Jahr auf eine eindeutige Aussage der Verantwortlichen zurückzuführen ist. Herr Schnäble hat festgestellt, daß ein Atemalkoholgrenzwert nicht als glücklich zu bezeichnen ist, da dessen Feststellung mit der für die forensische Praxis notwendigen Sicherheit derzeit nicht möglich ist. — Es war wesentlich, daß der Atemalkoholtest, mit der Absenkung verquickt, eingeführt werden sollte.

Die Gefährlichkeit des Alkoholkonsums beim Lenken eines Kraftfahrzeuges wird im wesentlichen durch zwei große Studien, nämlich von Borckenstein aus dem Jahre 1964 und von Mc Lean — das ist die australische Studie — aus 1980, festgestellt.

Folgt man diesen Studien, so wäre das Unfallrisiko bei einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,4 und 0,6 Promille um etwa 20 Prozent und bei einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,7 und 0,9 Promille um etwa 70 Prozent höher als bei Nichttrinkern. Also durchaus eine Gefahr!

Dabei muß aber festgestellt werden, daß die Streuung der Einzelwerte bei dieser Messung etwa 50 Prozent betrug. Auch bei diesen Studien fehlt naturgemäß ein exakter kausaler Zusammenhang zwischen Alkoholisierung und Unfall, was in der Praxis ja nicht leicht festzustellen ist. Außerdem steht die Fahrsicherheit im Verhältnis zur Alkoholisierung — besonders bei niederen Werten, 0,2, 0,3 Promille — in einem nichtlinearen Zusammenhang.

Gerade sehr niedere Werte gelten als besonders unfallkausal, da das Fahrverhalten negativ beeinflusst wird, aber die subjektive Einsicht des Trinkers natürlich fehlt. Das ist das berühmte Gläschen Martini, das im Anfangsstadium eine wesentlich größere Wirkung als ein Grenzwert von 0,5 Promille entfalten kann.

Ferner muß auch der Bedeutung des Restalkohols verstärkte Beachtung geschenkt werden, was vielfach der Beurteilung des Trinkers oder der Bevölkerung überhaupt entzogen ist. Der Effekt einer Absenkung eines Grenzwertes läßt sich bereits jetzt voraussehen. Wir haben das damals bei der Absenkung auf 0,8 Promille beobachtet: Nach Einführung im ersten Jahr wird eine rapide Abnahme der Alkoholisierungsdelikte festzustellen sein; danach wird es wieder zu einem Ansteigen kommen.

Kennzeichen für die Trinkgewohnheiten in Österreich zeigen auch die Jahresstatistiken der Blutalkoholuntersuchungen. Fahrer, die sich nahe an den Grenzwert „herantrinken“ — eine Statistik des Trinkverhaltens in Österreich zeigt deutlich einen atypischen Verlauf der Promilleverteilung im Gegensatz zu den niederländischen Untersuchungen; aus dem Diagramm von Herrn Fous auch erkennbar —, trinken um 0,8 Promille, und die anderen saufen sich an, die haben ungefähr 1,5 Promille.

Wissenschaftlich ist erwiesen, daß schon geringste Mengen Alkohol die Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigen können, und das gilt insbesondere für die Phase zwischen 0,1 und 0,3 Promille.

Somit muß die Gesetzgebung — damit Sie, meine Damen und Herren — eine Entscheidung zwischen vier Möglichkeiten treffen. Die erste: Eine wissenschaftliche Entscheidung kann nur 0,0 Promille bedeuten. Die zweite ist eine politische Entscheidung, die einen neuen Grenzwert festlegt — mit Berücksichtigung der Wirtschaft, Akzeptanz in der Bevölkerung und der Ökonomie. Die dritte ist eine Entscheidung, die in Harmonie mit der Gesetzgebung der Nachbarländer, also Gesamteuropa, ausfällt. Und die vierte: Eine Beibehaltung des derzeitigen Grenzwertes mit der Bereitschaft zu einer umfassenden Kontrolle, um den Mittelwert der festgestellten Alkoholwer-

Referent Universitätsprofessor Dr. Gottfried Machata

te wenigstens annähernd auf diesen Grenzwert zu reduzieren.

In Deutschland wurde der Versuch, die 0,5-Promillegrenze einzuführen, abgelehnt — obwohl oder vielleicht —, weil dort das Beispiel der neuen Bundesländer zur Beurteilung vorlag. Eine Untersuchung des TÜV Berlin Brandenburg zeigte für das Jahr 1991, also zu einer Zeit, zu der es noch zwei verschiedene Limits gab, für Ostdelinquenten einen Mittelwert von 2,21 Promille und für Westdelinquenten einen von 1,91 Promille. Lediglich die Trinkgewohnheiten waren etwas verschieden. West bevorzugte mehr Bier und Wein, während Ost doch mehr zu den harten Getränken und Bier neigte.

Die Einführung einer 0,2-Promillegrenze für die Blutalkoholbestimmung in Schweden erfolgte unter der Voraussetzung eines großen Sicherheitszuschlages, der — um das wieder zu erwähnen — für die Atemalkoholbestimmung etwa 0,14 Milligramm pro Liter Atemluft beträgt. Es war die Meinung, da zwischen einer Anhaltung, also einem Unfall, und der Alkoholprüfung statistisch 0,5 bis 2 Stunden vergehen, unter Berücksichtigung eines mittleren Alkoholabbaues im Körper in dieser Zeit, daß zur Tatzeit, also zur Unfallzeit, etwa 0,5 Promille im Körper zu erwarten waren. Die schwedische Regelung ist die Regelung, die mir persönlich am besten gefällt und wissenschaftlich haltbar ist.

Pfafferott zeigt, wie er später ausführen wird, in seiner umfassenden Studie, daß in Österreich nur wenige Autofahrer mit einer Alkoholkontrolle zu rechnen hatten und diese Zahl europaweit nur von Irland und Italien unterschritten wird. Somit ist für jede Festlegung eines Limits die Kontrolle der Einhaltung ausschlaggebend. Ohne die begleitenden Maßnahmen zur Unterstützung der Exekutive, das heißt, klar ausgedrückt: ohne den festen Willen des Gesetzgebers, die Einhaltung des Limits zu kontrollieren, ist jede weitere Maßnahme als obsolet zu betrachten.

Ich möchte vielleicht noch einen Werbeslogan anbringen: Man sollte mehr kontrollieren, nicht immer, aber immer öfter.

Fest steht und kann als gesichert angesehen werden, daß die relative Fahrunsicherheit bei etwa 0,3 Promille beginnt. Schon Heifer von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin hat verkehrsrelevante Leistungsminderungen in diesem Bereich festgestellt, zwischen 0,5 Promille und 0,8 Promille sind die Funktionen des Fahrverhaltens bereits empfindlich gestört. Bei einem Drittel der Untersuchten — Studie von Grüner aus der Bundesrepublik — war bereits eine meßbare Störung der Aufmerksamkeit ab 0,24 Promille festzustellen. Diese Untersuchungen wurden auch von Heifer wiederholt, der im Bereich

von 0,2 Promille bis 0,5 Promille einen sehr starken Anstieg der Leistungsminderung, nämlich um das Dreifache, ermittelt hat. Und damit bleibt es meiner Meinung nach eine reine politische Entscheidung, zu welchem Grenzwert, zu welchen Maßnahmen sich der Gesetzgeber entschließt. — Ich danke für die Aufmerksamkeit. *(Beifall.) 10,25*

Vorsitzende Präsidentin Dr. Heide Schmidt: Danke, Herr Professor.

Als nächsten bitte ich Herrn Dr. Pfafferott von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Deutschland um sein Statement.

„Trinken und Fahren in Europa“

10,25

Referent Dr. Ingo **Pfafferott** (Bundesanstalt für Straßenwesen, Deutschland): Sehr geehrte Frau Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine Damen und Herren! Ein bekannter schwedischer Sicherheitsforscher mit dem Namen Hans Lorell hat ähnlich wie Herr Professor Machata, mein Vorredner, kürzlich geschrieben, daß es eine wissenschaftlich belegbare Grenze für Alkohol im Straßenverkehr über 0,0 Promille nicht gebe. Jeder Alkoholanteil im Blut reduziere die Kapazität eines Fahrers, zumindest in kritischen Situationen angemessen zu reagieren, und erhöhe damit auf jeden Fall ansteigend das Unfallrisiko.

Entscheidend sei immer, welche Risiken eine Gesellschaft, ein Staat einzugehen bereit sind, welche Grenzen also die Politiker eines Landes für ihr jeweiliges Land ziehen. Und Politiker sind immer, glaube ich, gut beraten, sich darüber zu informieren, nicht nur, wie die wissenschaftlichen Grundlagen für eine zu ziehende Grenze sind, sondern auch, wie die Bevölkerung über eine Grenze denkt, und vor allem in diesem Fall die betroffenen Autofahrer, die betroffenen motorisierten Verkehrsteilnehmer; auch wie die Bevölkerung voraussichtlich denken wird, wenn es zur Einführung einer geänderten Regelung kommt. Denn eine akzeptierte Regelung verspricht normalerweise weitaus mehr Wirkung und Erfolg als eine nicht akzeptierte oder gar bekämpfte.

Eine europaweite Untersuchung von PKW-Fahrern kann zu der Frage der Akzeptanz verschiedener Alkoholgrenzen Auskunft geben, zusätzlich zu den Akzeptanzbefragungen in ihrem eigenen Land selbst. Als deutscher Delegierter bin ich an einer solchen Untersuchung beteiligt und habe gerade zum Thema „Alkohol und Fahren“ eine Sonderauswertung vorgelegt. Darüber zu berichten bin ich dankenswerterweise von Ihrem Hause eingeladen worden.

Referent Dr. Ingo Pfafferott

Zu dieser Untersuchung zunächst einige Angaben zur Durchführung.

Die Untersuchung heißt: „Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (SARTRE)“.

Die Methode der Untersuchung waren repräsentative Befragungen in 16 verschiedenen europäischen Ländern mit insgesamt 17 000 Autofahrern. Der Erhebungszeitraum war Oktober 1991 bis Juli 1992. Inhalte dieser Befragung, die es in dieser Art in Europa noch nicht gegeben hat, waren: „Stellenwerte der Verkehrssicherheit in den einzelnen Ländern“, Thema „Geschwindigkeiten“, Thema „Sicherheitsgurte“, Fragen zum „Mobilitäts- und Fahrstil“, zum „Lebensstil“, ein großer Block zum „Alkohol“, zum „Fahren in anderen Ländern“ und zur „Einstellung europäischer Autofahrer zur Harmonisierung von Gesetzen in Europa“.

Die beteiligten Länder können Sie dieser Graphik entnehmen (*Redner zeigt Folie vor*), das sind alle westeuropäischen Länder und zusätzlich die damalige Tschechoslowakei und Ungarn. In Österreich wurde die Untersuchung durchgeführt von Fessel, die wissenschaftliche Leitung der Untersuchung lag beim Kuratorium für Verkehrssicherheit. Die Daten sind im Moment alle zusammengetragen, werden in Paris ausgewertet, einen ersten Bericht darüber wird es Mitte dieses Jahres geben.

Ohne diesem gemeinsamen Bericht des internationalen Konsortiums vorzugreifen, möchte ich hier einige Befragungsergebnisse vorstellen, und zwar im Ländervergleich derjenigen Länder, die eine Grenze bei 0,8 Promille haben, und der Länder, die die Grenze bezüglich Alkohol im Straßenverkehr unter 0,8 Promille haben.

In dieser Abbildung sind die beteiligten Länder nach Alkoholgruppen zusammengestellt: 0,8 Promille-Länder, 0,5 Promille in Niederlande, Portugal, 0,2 Promille in Schweden, 0,0 in der damaligen Tschechoslowakei und auch in Deutschland Ost. Die haben eine gesonderte Erhebung für die ehemalige DDR und die Bundesrepublik durchgeführt.

In den Graphiken habe ich Österreich farblich etwas herausgestellt, damit Sie sich besser wiederfinden können.

Hier sind die Antworten in Prozent auf die Frage wiedergegeben: „Wie oft ist es im vergangenen Monat vorgekommen, daß Sie gefahren sind, nachdem Sie möglicherweise mehr Alkohol getrunken hatten als erlaubt?“ Aufgeführt ist hier der Prozentsatz der Antworten, die auf die Antwortkategorie „Niemals“ entfielen. Diese Kategorie gibt die entschiedene Alkohol-Abstinenz vor Antritt einer Fahrt wieder.

Nicht unerwartet finden sich die höchsten Abstinenzquoten bei Fahrern aus Ländern mit niedrigen BAK-Grenzen, mit Ausnahme der Fahrer aus Portugal, die, wie andere Befragungsergebnisse gezeigt haben, zwar häufiger trinken, aber normalerweise nur sehr geringe Mengen zum Essen.

Im Durchschnitt unterscheiden sich die beiden Ländergruppen — Länder mit Regelung unter 0,8, Länder mit Regelung bei 0,8 — um zirka 30 Prozent. Daraus läßt sich schließen, daß tiefer angesetzte Promille-Regelungen mit größerer Alkohol-Abstinenz einhergehen. Inwieweit hier der Einfluß sozialer Erwünschtheit bei den Antworten der Fahrer aus den Ländern mit 0,5 Promille und weniger eine Rolle spielte oder inwieweit in den Antworten tatsächliche Verhaltensunterschiede zum Ausdruck kommen, kann auf der Grundlage dieser Frage allein noch nicht abgeschätzt werden; aber wenn Sie alle Fragen nachher im Zusammenhang sehen, läßt sich das vielleicht besser beurteilen.

Eine weitere Frage bezog sich auf polizeiliche Alkoholkontrollen. Die Frage lautete: „Mußten Sie schon einmal einen Alkoholtest machen?“ Die Antwortkategorien waren: Ja, und zumindest einmal war ich über der zulässigen Grenze!, oder: Ja, aber ich war nicht über der zulässigen Grenze. Diese beiden Antworten sind hier in dieser Abbildung zusammengeführt.

Das heißt, wenn Sie das wieder hier im Mittelwert sehen, um es kurzzufassen: Autofahrer in den Ländern mit 0,5 und weniger geben zu 35 Prozent an, daß sie schon einmal in eine Alkoholkontrolle geraten sind, ob sie nun über oder unter der Grenze waren. Die Fahrer in den Ländern mit 0,8 geben das nur zu 15 Prozent an. Österreich, wie mein Vorredner eben schon erwähnt hat, liegt nach Italien und Irland an dritter Stelle.

Das heißt, hier werden offenbar sehr wenige Alkoholkontrollen im Verhältnis zu den anderen 0,8-Promille-Ländern oder gar im Verhältnis zu den Ländern mit weniger als 0,8 Promille durchgeführt. Allerdings — aber das habe ich jetzt hier nicht festgehalten — kann man wohl andererseits sagen, daß die Österreicher, die einmal in eine Alkoholkontrolle geraten, von allen 15 untersuchten Ländern die höchste Quote an Fahrern haben, die dann, wenn sie überprüft worden sind, über dem Grenzwert liegen — zumindest ihren eigenen Aussagen zufolge.

Das bedeutet, wenn ich es richtig interpretiere — und da folge ich der Interpretation meines Kollegen vom Kuratorium —, daß in Österreich mehr als in anderen Ländern Alkoholkontrollen nur bei wirklichem Verdacht durch die Polizeibeamten durchgeführt werden. Und das unterscheidet Sie von den meisten anderen Ländern in Europa.

Referent Dr. Ingo Pfafferott

Wenn man dieses Ergebnis sieht, was die Autofahrer in Österreich im Verhältnis zu den Fahrern in Europa zur polizeilichen Kontrolle sagen, überrascht es nicht, wenn auch die Frage nach der subjektiven Wahrscheinlichkeit, bei einer ganz normalen Fahrt in eine Alkoholkontrolle geraten zu können, in der Tendenz ähnlich beantwortet wird.

In dieser Graphik sind alle positiven Antworten auf die Frage, wie hoch man die subjektive Wahrscheinlichkeit einschätzt, bei einer ganz normalen Fahrt in eine Alkoholkontrolle geraten zu können, aufaddiert. Die Antworten: „selten“, „manchmal“, „immer“. Ausgelassen ist hier nur die Antwort „nie“.

Die höheren subjektiven Wahrscheinlichkeiten finden sich wieder in Ländern mit tieferem Alkoholgrenzwert; mit Ausnahme der Niederlande, was vielleicht überraschend ist, wenn man erlebt, wie intensiv die polizeilichen Kontrollen dort geworden sind. Aber wir haben hier sehr hohe Werte, vor allen Dingen auch in den Ländern mit den ganz niedrigen Alkoholgrenzen.

Österreich liegt hier ziemlich in der Mitte derjenigen Länder, für die die 0,8-Promille-Regelung gilt. Das heißt, möglicherweise verstärkt durch Aufklärungsarbeit, durch Kampagnen, überhaupt durch die Besprechung des Themas Alkohol in Österreich, ist hier die Einschätzung der subjektiven Wahrscheinlichkeit, von der Polizei erwischt oder einmal kontrolliert zu werden, höher, als es die tatsächliche Erfahrung eigentlich erwarten ließe.

In einer weiteren Frage wurde die Akzeptanz verschiedener Maßnahmen zur Reduzierung der Alkoholprobleme im Straßenverkehr untersucht. Die Maßnahmen wurden aufgeführt, und es wurde gefragt, ob man für oder gegen die Maßnahme eingestellt sei. Und hier habe ich jetzt zunächst nur zwei Beispiele:

Der Prozentsatz der Fahrer, die sich für mehr Alkoholkontrollen durch die Polizei ausspricht, ist in allen Ländern sehr hoch. Am höchsten ist er wieder in Ländern mit den ohnehin niedrigeren Alkoholgrenzwerten und den Ländern, die auch ohnehin schon angeben, daß dort die meisten Alkoholkontrollen stattfinden.

Einzige Ausnahme ist hier die frühere Tschechoslowakei, wo bereits die allerhäufigsten Alkoholkontrollen festgestellt wurden. Hier hatten 56 Prozent der Fahrer berichtet, daß sie schon einmal in eine Alkoholkontrolle geraten sind.

Auch höhere Strafen werden eher in Ländern mit niedriger Alkoholgrenze befürwortet. Allerdings ist auch dabei der Anteil der Befürworter in allen Ländern sehr hoch. Das entspricht dem, was

wir gerade gehört haben: daß ein sehr großer Anteil der Bevölkerung, der irgendwo zwischen 85 und 90 Prozent liegt, tatsächlich eine starke Alkoholkontrolle der Polizei erwartet.

Ein ganz anderes Ergebnis zeigt allerdings die Einstellung gegenüber niedrigen Alkoholgrenzen für Fahranfänger. Dieser Maßnahme stimmen eher Fahrer aus Ländern mit dem höheren Grenzwert von 0,8 BAK zu.

Einerseits gibt es aus der Perspektive der Regelung in diesen Ländern noch ausreichend Spielraum nach unten, andererseits ist es natürlich eine Regelung, die die meisten der Befragten — es sind ja alle PKW-Fahrer, nicht nur junge Fahrer, befragt worden — nicht selbst betreffen würde. Einer solchen Regelung läßt sich offenbar besonders leicht zustimmen.

Auffallend ist hier der Prozentsatz der Befürworter bei den österreichischen PKW-Fahrern. Vermutlich auch dadurch bedingt, daß gerade bei der Durchführung der Untersuchung, Ende 1991, die Einführung einer geringen Grenze oder praktisch der 0,0-Grenze für Fahranfänger kurz bevorstand und das doch eine relativ hohe Zustimmung gerade in Österreich gefunden hatte.

Die Autofahrer in Europa sind schließlich auch um ihre Meinung zur gesetzlichen Alkoholgrenze in ihrem eigenen Land gebeten worden. Sie wurden gefragt, ob sie eine geringere Alkoholgrenze oder eine höhere Grenze für richtig halten beziehungsweise die Beibehaltung der gegenwärtig geltenden Grenze.

Die Antworten zeigen eine signifikant höhere Unterstützung eines geringeren BAK-Limits beziehungsweise sogar eines Alkoholverbotes für Fahrer in denjenigen Ländern, in denen bereits eine geringere BAK-Grenze besteht.

Wenn wir die Antworten je Antwortkategorie mit den je Land geltenden BAK-Grenzen zusammenbringen und auf die 0,8-Promillegrenze beziehen, ergeben sich die Prozentzahlen in dieser Abbildung. Das heißt: In den Ländern, in denen niedrigere Grenzwerte bestehen, ist die Akzeptanz dieser niedrigeren Werte extrem hoch; mit Ausnahme der Tschechoslowakei, wo sich immerhin 23 Prozent der befragten Fahrer einen höheren Grenzwert als 0,0 wünschten. Aber auch da liegt der Wert der Zustimmung noch weit über dem aller 0,8-Promille-Länder.

Dieses Ergebnis läßt erkennen, in welchem hohem Maß die Einstellung der Fahrer zum Alkoholgrenzwert von den geltenden Regeln abhängt: Ist der gesetzliche Grenzwert erst einmal unter die 0,8-Promillegrenze gesunken, wird er von den meisten Autofahrern praktisch nicht mehr in Frage gestellt.

Referent Dr. Ingo Pfafferott

Ich möchte kurz zusammenfassen: Fahrer aus den Ländern mit einem tieferen Alkoholgrenzwert geben häufiger an, niemals etwas zu trinken, bevor sie fahren, sie geben häufiger an, mindestens einmal auf Alkohol hin von der Polizei kontrolliert worden zu sein und bei normalen Fahrten mit polizeilichen Kontrollen zu rechnen. Ferner befürworten sie eine Verstärkung der Alkoholkontrollen in ihrem Land und höhere Strafen für Alkoholdelinquenten.

Die in ihren Ländern geltenden niedrigeren Grenzwerte werden — mit Ausnahme etwa der Tschechoslowakei — weitestgehend akzeptiert.

Diese Unterschiede zwischen diesen beiden Ländergruppen können zumindest in zweierlei Richtung interpretiert werden. Ich möchte zwei Interpretationsversuche machen.

Erstens: Die Einstellung der Autofahrer und die gesetzlichen Regelungen zum Alkohol sind gleichermaßen Ausdruck der generellen Problemeinschätzung zu diesem Thema in einem Land. Gesetze und die von der Bevölkerung anerkannten gesellschaftlichen Normen bedingen sich gegenseitig.

Eine zweite Erklärung: Die vorgefundenen Unterschiede lassen erkennen, daß Fahrer herabgesetzte Alkoholgrenzwerte nicht nur akzeptieren, sondern daß mit der Herabsetzung der Grenzwerte ein Prozeß der Identifizierung und Anpassung der von staatlicher Seite vorgegebenen und sanktionierten Normen einsetzt. Das konnten wir dem Bericht aus den Niederlanden von Herrn Wesemann entnehmen, aber auch Informationen, die wir in unserem eigenen Land haben.

Dazu abschließend zwei Graphiken, die aus der schlichten Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik der Bundesrepublik Deutschland beruhen. *(Die entsprechenden Schaubilder werden auf die Leinwand projiziert.)* Wir haben im Jahr 1973/74 die 0,8-Promille-Regelung eingeführt; dies ist natürlich nur auf die motorisierten Verkehrsteilnehmer bezogen. Wenn Sie hier sehen, wie sich der Anteil alkoholisierter Fahrer und Fußgänger pro tausend Unfallbeteiligte in der Bundesrepublik Deutschland entwickelt hat, können Sie erkennen, daß der Anteil bei den Fußgängern gleichgeblieben oder sogar noch etwas gestiegen ist in dieser Zeit, was in etwa auch dem leicht angestiegenen Alkoholkonsum insgesamt entspricht, bei den Autofahrern aber ein kontinuierlicher Rückgang der Alkoholisierten bei Unfällen mit Personenschaden festzustellen war, nämlich von etwa über 8 Prozent im Jahre 1975 auf inzwischen unter 5 Prozent im Jahre 1990. — Bis dahin geht dieser Vergleich.

Das äußert sich auch bei den Unfällen mit Personenschaden. Diesbezüglich haben wir in der

Bundesrepublik Deutschland bei Unfällen mit Personenschaden ohne Alkohol ungefähr den gleichen Wert erhalten — mit Schwankungen über die Zeit von 1975 bis 1990. Bei den Unfällen durch Alkohol mit Personenschaden ist ein stetiger Rückgang zu verzeichnen, und zwar auf etwa zwei Drittel des Wertes von 1975.

Damit bestätigt sich im wesentlichen die Aussage unserer Kollegen aus dem Bereich der Sicherheits- und Unfallforschung, die immer wieder sagen, daß entscheidend für die Veränderung der Alkoholisierung im Straßenverkehr das Triumvirat von gesetzlicher Regelung, polizeilicher Überwachung und Akzeptanz dieser gesetzlichen Regelung und polizeilichen Überwachung durch die Bevölkerung ist.

Ich möchte zum Schluß etwas richtigstellen: In der Bundesrepublik Deutschland ist die Entscheidung über eine Absenkung auf 0,5 Promille noch nicht gefallen. Das ist nämlich noch nicht parlamentarisch behandelt worden, und ich werde in Kürze voraussichtlich einem ähnlichen Kreis wie hier, noch im ersten Halbjahr 1993, nämlich dem Rechts- und Verkehrsausschuß des Bundestages, einen derartigen Bericht abgeben. Auch dort wird dann diskutiert werden, ob man noch in diesem Jahr zu einer einheitlichen Gesetzgebung für West- und Ostdeutschland kommt. Im letzten Jahr, mit dem Übergang von 1992 nach 1993, ist die Entscheidung lediglich verschleppt worden. Sie ist noch nicht getroffen. — Schönen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. *(Beifall.)* 10.44

Vorsitzende Präsidentin Dr. Heide Schmidt: Danke, Herr Dr. Pfafferott.

Ich darf als nächsten den sechsten Referenten, Herrn Universitätsprofessor Dr. Lesch von der Universitätsklinik für Psychiatrie in Wien, bitten, zum Thema „Das Trinkverhalten in Österreich — Stellenwert für die Verkehrssicherheit“ zu referieren. — Bitte, Herr Doktor.

„Das Trinkverhalten in Österreich — Stellenwert für die Verkehrssicherheit“

10.45

Referent Universitätsprofessor Dr. Otto-Michael Lesch (Universitätsklinik für Psychiatrie, Wien): Sehr geehrte Frau Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich möchte versuchen, in 10 Minuten darzustellen, wie ich die diesbezügliche Situation in Österreich, ja im Trinkverhalten überhaupt sehe. Wir haben vorhin gehört, daß eine Maßnahme nur dann Sinn hat, wenn sie auch von der Bevölkerung akzeptiert wird. Ich glaube daher, man sollte verhindern, daß die Polizei in eine Situation kommt, etwas exekutieren zu müssen, hinter dem niemand steht.

Referent Universitätsprofessor Dr. Otto-Michael Lesch

Normalerweise — wenn ich solche Fortbildungsreferate halte — frage ich immer die Anwesenden: Wer von Ihnen ist noch nie mit über 0,8 Promille Auto gefahren? — Das werde ich hier nicht tun. Aber normalerweise zeigen nur zwei bis drei Leute auf, und der Rest gibt zu, sich nicht immer daran gehalten zu haben.

Österreich verfügt über das Anton-Proksch-Institut, und Sie wissen, daß dort mit dem Boltzmann-Institut gemeinsam eine Menge an epidemiologischer Forschung in Österreich geleistet wurde. Wir verfügen also über sehr gute Zahlen hinsichtlich des Trinkverhaltens in Österreich. Da die Fragen oft nicht sehr verlässlich sind, ist es doch notwendig, diese Fragen mit entsprechenden biologischen Parametern zu ergänzen, um auch den Wahrheitsgehalt der Aussage nachweisen zu können.

Wenn ich das erste Dia haben darf: Bier und Wein ist ein Genußmittel. Wenn man in manchen Regionen in Österreich fragt: Ist Alkohol ein Grundnahrungsmittel wie Milch und Brot?, gibt es Regionen, wo 85 Prozent ja sagen. Das führt zu folgendem Trinkverhalten — wenn ich das nächste Dia haben darf —:

Das ist eine epidemiologische Studie, 2 000 Personen in ganz Österreich wurden repräsentativ befragt, und zwar in verschiedenen Bundesländern: Burgenland, Wien und Niederösterreich.

Das Burgenland, das ich am besten kenne, weil ich der Leiter des Psychosozialen Dienstes Burgenland bin und seit nunmehr 15 Jahren 440 Familien beobachte im Hinblick darauf, wie es mit Alkohol ausschaut, wie es mit Folgeschäden ausschaut, mit Unfällen und so weiter. Ich glaube also, ich habe hier einen ganz guten Einblick, was hier wirklich passiert.

Sie sehen, daß im Burgenland nur 7 Prozent der erwachsenen Männer keinen Alkohol trinken, daß aber 33 Prozent — jeder dritte erwachsene Mann — mehr als 420 Gramm reinen Alkohol pro Woche trinkt, das heißt mehr als 60 Gramm pro Tag. Das sind etwa fünf Viertel Wein täglich! Sie können also annehmen, daß jeder dritte erwachsene Mann des Burgenlandes zeitweilig alkoholisiert Auto fährt. In Wien sind es 17 Prozent, in Tirol 17 Prozent — bei den Frauen sind es weniger.

Man kann sich also vorstellen, daß eine große Zahl an Männern und Frauen zeitweilig alkoholisiert Auto fährt. Das bringt auch eine entsprechende Problematik im Gesundheitswesen, und wir sind nicht umsonst, was die Toten, was die Arbeitsunfälle in Europa betrifft, im Spitzenbereich, zum Unterschied von den Ländern, in denen nicht so permissiv Alkohol getrunken wird.

Ich habe mir die Arbeit gemacht und habe das auch noch biologisch abgesichert — wenn ich dazu die erste Folie haben darf: Wir haben hier folgendes gemacht: Wir haben hier 102 Aufnahmen des Krankenhauses Kittsee untersucht und haben gefragt: Trinken Sie normal, so wie alle anderen auch, oder trinken Sie mehr?, und haben nur jene in die Studie aufgenommen, die gesagt haben, sie trinken normal, so wie alle anderen hier auch. Es gibt einen biologischen Marker — CDT —, der im Blut zu messen ist und der nur dann positiv wird, wenn mehr als 80 Gramm reiner Alkohol über mindestens drei Wochen regelmäßig getrunken werden.

Die waren also bei der Aufnahme abstinent, das Alkomatergebnis war negativ, und wir haben dann diesen biologischen Marker kontrolliert, um zu schauen: War er wirklich abstinent, oder hat er mehr als 80 Gramm Alkohol über drei Wochen täglich getrunken — das sind fast zwei Liter Wein täglich —?

Und Sie sehen, daß bei den Routine-Chirurgie-Aufnahmen, das waren Leistenhernien, Magenoperationen, Gallenblasenoperationen und so weiter, 18 Prozent mehr als 80 Gramm trinken, während es auf den internen Abteilungen 30,8 Prozent waren — je nach Diagnose. Dorthin kamen ja mehrere wegen Alkoholfolgeerkrankungen, deswegen ist es dort höher. Das ist eigentlich ganz klar.

Aber das zeigt doch ganz deutlich, daß wir damit rechnen müssen, daß eine große Gruppe von Personen alkoholisiert Auto fährt. Das heißt also, wenn wir jetzt als Ausgangspunkt einer Untersuchung Unfälle nehmen und dann schauen, wer von den Beteiligten alkoholisiert war, wird man die Normalbevölkerung — jetzt nur bezogen auf den Alkoholkonsum — finden. Um zu sagen, daß Alkohol sicher einen Zusammenhang hat mit dem Unfall, muß ja die Zahl höher sein als in der Normalbevölkerung. Also wenn Sie 17 bis 30 Prozent finden, finden Sie nichts anderes als die Normalverteilung. Das ist logisch, glaube ich.

Das folgende Dia stammt aus einer Studie, wo wir altersspezifisch untersucht haben, wieviel Prozent der Unfälle alkoholbedingt sind. Sie sehen, daß vor allem bei jenen bis zum 24. Lebensjahr fast die Hälfte alkoholbedingt ist. In diesem Alter spielt also der Alkohol eine ganz wichtige Rolle, während bei den Älteren weitaus weniger sicher ist, wie weit hier ein Zusammenhang besteht.

Daß Sie mich aber bitte nicht falsch verstehen und meinen, ich würde glauben, daß Alkohol die Fahrtüchtigkeit nicht beeinflußt. Diesbezüglich bin ich mit meinen Vorrednern völlig d'accord, daß Alkohol die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt. Ich möchte Ihnen nur zeigen, daß es ein bißchen

Referent Universitätsprofessor Dr. Otto-Michael Lesch

komplizierter ist, und warum auch 0,5 Promille als Lösungsmöglichkeit oder Diskussionspunkt gar nicht so dumm sind.

Das folgende Dia stammt von einem Trinkversuch; einer dieser Trinkenden war auch ich. Wir haben entsprechende Alkoholmengen zu uns nehmen müssen und haben den Anstieg des Äthanol und den Anstieg des Methanol gemessen. Und Sie sehen, daß bei einer Menge von über 0,4 Promille das Äthanol dem Methanol gegenüber bevorzugt behandelt wird. Das heißt, daß, wenn Sie ständig über 0,5 Promille haben, dieses Methanol nicht ausgeschieden wird. Und das, was unsere zerebralen Schäden und Beschwerden hervorruft, das, was vorhin meine Vorredner beschrieben haben mit der Leistungsreduktion, mit der Augensymptomatik, mit der Enthemmung, mit Persönlichkeitsveränderungen, ist vor allem das, was in diesem Abbauprodukt entsteht, nämlich im Abbauprodukt des Methanol und eben auch des Äthanol, sodaß nach meinem Dafürhalten gewünscht wäre: keine Zufuhr von Alkohol. — Was aber nicht 0,0 Promille bedeutet, weil unser normaler Alkoholspiegel, den wir im Körper haben, bei 0,1 und 0,2 Promille liegt, auch wenn man nur Äpfel ißt, denn alles, was Zucker ist, wird ja vergoren.

Wir wissen, daß im Anstieg die Wirkung am stärksten ist, wir wissen aber auch, daß im Hinblick auf Spätfolgen, auf die „Kater“-Folgen, diese 0,5 Promille vielleicht ganz günstig wären.

Wir wissen auch aus einer Reihe von Studien, daß diese Aldehyde sich mit körpereigenen Substanzen verbinden, die etwas mit Aggressivität, mit Belohnungssystem und mit Angst zu tun haben und dann sogenannte falsche Morphine machen, wo man sich auch wieder vorstellen kann, daß dann Stimmungs- und Antriebsveränderungen stattfinden. Ich glaube, daß es ganz wichtig ist, daß diese Aldehyde so wenig wie möglich gebildet werden. Die Japaner etwa haben einen Stoffwechseldefekt, wo diese Substanzen sehr hoch werden, und deshalb werden sie auch so rasch rot, weil schon ganz wenig Alkoholkonsum wirkt. Diese Wirkung ist an sich ja bekannt.

Nun ganz kurz zur Wirkung, und als Abschluß die Frage, wie man das beeinflussen kann und welche Fehler man nicht machen darf.

Das ist das Einmaleins der Lerntheorie, das ist so wie: einmal eins ist eins, und nicht: einmal eins ist fünf. — Man weiß, daß das Verhalten eines Menschen mit einer Konsequenz — Belohnung oder Bestrafung — nur dann veränderbar ist, wenn zwei Bedingungen erfüllt sind. Die erste Bedingung ist, daß Verhalten und Konsequenz einen zeitlich engen Zusammenhang haben muß, und als zweites, daß es kontingent sein muß, das heißt, daß es nicht manchmal passiert und

manchmal nicht. Wenn etwas nur manchmal passiert, dann wird das Verhalten verstärkt, es entsteht also genau das Gegenteil von dem, was man möchte. Also wenn man zeitweilig nur alle tausendmal bestraft wird und immer wieder weiß, daß man fahren kann, ohne daß man bestraft wird, wird das Verhalten noch verstärkt.

Was bedeutet das jetzt als Vorschlag nicht nur in bezug auf die Verkehrssicherheit, aber auch in bezug auf die Verkehrssicherheit, was ist meiner Meinung nach als Gesamtpaket anzustreben, neben der Tatsache einer 0,5-Promillegrenze als nur einem kleinen Punkt des Ganzen?

Das erste ist die Reduktion der Äthanolaufnahme, bevor man in das Auto steigt, in den Gaststätten und am Arbeitsplatz — denn dort beginnen die Leute zu trinken. Ich meine hier das Anbieten des schwedischen Modells, die Förderung von sogenannten Lightgetränken, Bier und Wein, aber ganz einfach mit weniger Alkoholgehalt.

Das zweite sind Maßnahmen, die den Äthanolgehalt bewußter machen, und zwar bereits bei Fahrtantritt bewußter machen. Ich glaube, wenn wir 0,5 Promille einführen, könnte man Maßnahmen fördern — wie es zum Teil schon in Amerika ist —, wie etwa Alkomaten in den Gaststätten. Man wirft zweimal 10 S hinein und kann messen, wieviel Promille man hat, ob man noch fahrtüchtig ist oder nicht. Damit würde einerseits der Wirt etwas verdienen, und auf der anderen Seite würde einem das vor Fahrtantritt die Problematik bewußt machen.

Ich sehe nach wie vor nicht ein, warum es nicht möglich ist — technisch wäre das einfach machbar —, daß ein Gerät ins Auto eingebaut wird, daß das Auto nicht startet, wenn man über 0,5 Promille hat. Das gibt es ja schon. Und ich sehe es vor allem nicht ein bei Rückfalltätern, denen der Führerschein weggenommen wurde und die trotzdem fahren. Ich habe viele Patienten, die dann ganz einfach weiterhin ohne Führerschein durch die Gegend fahren und dann auch nicht behandelt werden. Ich glaube, das Konsequente und das Ehrlichste wäre, wenn man etwas in dieser Richtung machen möchte, 0,5 Promille einzuführen, weil das eine sinnvolle Grenze ist, aber gleichzeitig, zumindest für Rückfalltäter, keine Bestrafung vorzusehen, sondern vorzuschreiben, daß ein solches Gerät ins Auto eingebaut wird. — Danke schön. *(Beifall.)* 10.54

Vorsitzende Präsidentin Dr. Heide Schmidt: Danke, Herr Professor.

Ich darf jetzt Herrn Bundesminister Klima um seine Ausführungen bitten.

Referent Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima**„Verkehrssicherheitspaket unter besonderer Berücksichtigung der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Absenkung des Alkoholgrenzwertes“**

10.54

Referent Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor **Klima**: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist meine Aufgabe, dieses Thema „Senkung der Promillegrenze“ im Gesamtzusammenhang der Verkehrssicherheitsmaßnahmen darzustellen, aber erlauben Sie mir vorerst einige persönliche Bemerkungen.

Ich habe aus den Referaten bisher den Eindruck gewonnen, daß die Fachleute, die Mediziner uns klar sagen, am besten wären 0,1 bis 0,2 Promille, daß sie uns aber auch sagen, daß wir eine klare, starke Kontrolle brauchen. Sie haben uns aber auch gesagt, daß die Akzeptanz der Bevölkerung für diese Maßnahmen ein ganz wesentlicher Faktor ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In diesem Zusammenhang ist in den letzten Tagen in der öffentlichen Diskussion sehr oft auch vom „dressierten Menschen“ und ähnlichem die Rede gewesen. Ich möchte daher persönlich hier ganz klar sagen: Auch ich bin gegen den dressierten Menschen. Ich trinke ganz gerne ein gutes Gläschen Alkohol und unterstütze leidenschaftlich — ich sage das wirklich mit allem Nachdruck — alle Maßnahmen, die dazu beitragen, die Eigenverantwortung der Lenker zu stärken, Maßnahmen, wie sie mit den Aktionen „Don't drink and drive“ gestartet wurden, Maßnahmen, wie sie von Zeitungen und elektronischen Medien gestartet werden, Maßnahmen, wie sie auch von den Autofahrer-Klubs getragen werden. Das ist ein ganz wesentliches Element in unserem Bemühen, meine Damen und Herren, weniger Verkehrstote durch Alkohol auf Österreichs Straßen zu haben.

Angesichts der Tatsache, daß wir bei den Unfällen nur etwa ein Viertel Alleinunfälle haben, und daß es bei drei Viertel der Unfälle eine Opfer- und Täter-Beziehung gibt, glaube ich, daß wir als Gesetzgeber aufgerufen sind, zum Schutze der Opfer auch Regelungen zu überlegen und Regelungen einzuführen, die dazu beitragen, daß wir die Anzahl der Verkehrstoten in Österreich senken können.

Auch wenn es manchen von Ihnen bereits lästig ist, ich wiederhole es neuerlich: Wir sind in Österreich gut in kulturellen Fragen, in wirtschaftlichen Fragen, wir haben aber eine in Europa beschämende Position, was die Anzahl der Verkehrstoten betrifft. Wir liegen nämlich — es wurde heute schon erwähnt — an vorletzter Stelle in Europa. Und ich glaube, daß wir als Politiker und

wir als Gesetzgeber aufgerufen sind, hier entsprechende Maßnahmen zu setzen.

Der Verkehrsausschuß und die Bundesregierung haben ein gesamtes Paket von Maßnahmen vorbereitet und vorgeschlagen. Ich glaube, es ist wichtig, Sie zu informieren, daß wir uns jetzt nicht nur populistisch, weil es lustig ist, um ein bestimmtes Thema kümmern, sondern daß wir insgesamt — und hier danke ich dem Verkehrsausschuß — in einem gesamten Paket von Maßnahmen eine deutliche Senkung der Zahl der Unfälle und eine deutliche Senkung der Zahl der Verkehrstoten erreichen wollen. An dieser Stelle möchte ich etwa den verpflichtenden Einbau von automatischen, technischen Geschwindigkeitsbegrenzungen bei Lastkraftwagen und Autobussen erwähnen, etwas, was ab 1. Oktober 1994 kommen soll.

Ein weiterer Punkt: die stärkere technische Sicherheitsüberprüfung aus dem Ausland hereinkommender Fahrzeuge.

Ein weiterer Punkt: die selektive Geschwindigkeitsbegrenzung an Unfallhäufungspunkten — das ist ein ganz wesentlicher Teil dieser Maßnahmen. *(Abg. Franz Humr übernimmt den Vorsitz.)*

Ein weiterer Punkt: die stärkere Verkehrsüberwachung in den Bereichen Geschwindigkeit und Alkohol. Sie wissen, daß vorgeschlagen ist, daß 50 Prozent der Strafeinnahmen — Sie wissen ja, daß jetzt die Strafrahen erhöht wurden, es sind daher mehr Einnahmen zu erwarten — zweckgebunden für technische Ausrüstung und Personal zu einer stärkeren Überwachung eingesetzt werden sollen.

Ich gehe davon aus, daß aufgrund der Erhöhung des Strafrahmens, wie sie durchgeführt wurde, ausreichende Mittel für die Straßenerhaltung zur Verfügung stehen.

Es sind in diesem Paket aber auch Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger und zum Schutz der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer enthalten.

Meine Damen und Herren! Bei all diesen Maßnahmen kommen wir nicht auf die Idee, zu fragen: Nur stärker kontrollieren?, sondern wir sind auch im Verkehrsausschuß davon überzeugt, daß wir zusätzlich diese Beschränkungen, diese neuen gesetzlichen Regelungen brauchen.

Ich verstehe es daher nicht, daß wir gerade beim Thema Promillegrenze eher zynisch meinen: Es genügt, mehr zu kontrollieren. Die Mediziner haben recht klar ausgedrückt, daß ihnen jede Menge Alkohol im Blut zuviel ist. Was wir Politiker jetzt abzuwägen haben — und einer der Fachleute hat es ja klar aufgezeigt —, ist: Wie ist

Referent Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima

der europäische Trend und wie ist die Akzeptanz seitens der österreichischen Bevölkerung?

Meine Damen und Herren! Das Thema Alkohol ist so wie das Thema Geschwindigkeit sehr dringend. Wir haben in den letzten Jahrzehnten eine Reduktion der durch Alkoholkonsum verursachten Unfälle erreicht, aber wir mußten im Jahre 1992 — auch das wurde schon angeführt — bedauerlicherweise wieder einen Anstieg verzeichnen. Es hat im Jahre 1992 gegenüber 1991 eine Zunahme der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluß um etwa 7 Prozent gegeben, die Zahl der alkoholisierten Beteiligten hat sich von 1991 auf 1992 um etwa 7 Prozent erhöht, und die Zahl der Verletzten hat sich um etwa 2 Prozent erhöht. Bei der Zahl der Verkehrstoten hat es einen Anstieg von etwa 9 Prozent von 1991 auf 1992 gegeben.

Ich glaube, das können wir nicht als Bagatelle bezeichnen. Wir sind hier wirklich aufgefordert, die Anzahl der Verkehrstoten durch Alkohol als ernst zu nehmendes Problem zu sehen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte nur ganz kurz meine wesentlichen Argumente wiederholen: Es ist aus meiner Sicht unbestritten, daß wir mit einer besseren Überwachung eine Senkung der Zahl der Unfälle und eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten erreichen können. Bessere Überwachung heißt auch — wie die Beispiele gezeigt haben —, mehr statistische Random-, also Zufallsüberwachung zuzulassen, das heißt: nicht nur Überwachung bei begründetem Verdacht. Stärkere Überwachung heißt aber auch: mehr Geräte und mehr Personal.

Wir haben also die Chance, durch eine stärkere Überwachung die Anzahl der Verkehrstoten zu senken. Wir wollen aber auch erreichen — und das haben diese wissenschaftlichen Vorträge klar gezeigt —, daß es durch eine Senkung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 Promille zu weniger Unfällen mit Verkehrstoten kommt. Eine Senkung der Promillegrenze, die — wie die Vorträge ja gezeigt haben — auch zu einer Senkung des Durchschnittswertes führen wird. Eine Senkung der Promillegrenze, die auch Akzeptanz in der Bevölkerung findet.

Meine Damen und Herren! Den besten Effekt werden wir Verkehrspolitiker erreichen, wenn wir beides tun: Wenn wir eine stärkere Überwachung und eine Senkung der Promillegrenze durchführen!

Unterstützen Sie als Abgeordnete bitte die verantwortungsbewußten Verkehrspolitiker, den Verkehrsausschuß, der mehrheitlich dieselbe Meinung vertritt, unterstützen Sie mich als Verkehrsminister bei diesen Bemühungen, bei unser aller Bemühungen, die Anzahl der Verkehrstoten

in Österreich zu senken! — Danke schön. (*Beifall.*) 11.02

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Herr Bundesminister! Ich danke für diese Wortmeldung.

II. Punkt: Diskussion über die Referate

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Wir kommen jetzt zur Diskussionsrunde, wobei wir in der ersten Runde noch den von den verschiedenen Interessenvertretungen, Organisationen und Ministerien anwesenden Experten die Gelegenheit zur Wortmeldung geben, in der nächsten Runde kommen dann die Abgeordneten zu Wort.

Zu Wort gemeldet ist als erster Herr Ministerialrat Grundtner vom Bundesministerium für Inneres.

11.03

Oberrat Dr. Herbert Grundtner (Bundesministerium für Inneres): Ich darf für das Bundesministerium für Inneres mitteilen, daß wir im Rahmen der Meinungsbildung im Ministerium zur Ansicht gekommen sind, daß der Punkt, den Herr Minister Klima gerade genannt hat, für uns von der Kontrollseite her wichtig ist, nämlich die derzeitige Vornahme des Alkomattests. Sie wissen — aus der Statistik geht es hervor, und die Redner haben es ja gesagt —, daß derzeit nur beim Vorliegen von Symptomen der Alkomattest durchgeführt werden darf und sich unsere Beamten eindeutig daran halten. Wir können aber aus diesem Grund die Alkoholgrenze für Fahranfänger — die 0,1 Promille — derzeit nicht überprüfen. Es kann uns niemand vorwerfen, daß wir hier keine Kontrolle durchführen, sondern es ist uns nicht möglich, weil hier keine Symptome vorliegen, um eine derartige Überprüfung durchzuführen.

Es war allen Abgeordneten anläßlich der 13. KFG-Novelle bereits klar, daß uns ohne eine Änderung der StVO die Durchführung eines Alkomattests nicht möglich ist. Das wäre eine wichtige Voraussetzung, um hier eine Kontrolle, zum Beispiel im Rahmen eines Planquadrates, durchzuführen. Wir dürfen ja auch Kraftfahrzeuge kontrollieren, auch wenn wir keinerlei Bedenken haben, das heißt, wir können sie jederzeit anhalten und kontrollieren, ob sie technisch in Ordnung sind — wir wissen vorher nicht, ob sie technisch in Ordnung sind. Genauso sollte es auch beim angehaltenen Lenker möglich sein, jederzeit zu kontrollieren, ob hier eine Beeinträchtigung aufgrund des Atemalkoholgehalts gegeben ist, also ob der Betreffende alkoholisiert unterwegs ist oder nicht. Ohne diese Maßnahme wird der Ruf nach einer Verstärkung der Kontrolle verhallen, denn gerade bei Grenzwerten ist es uns nicht möglich, Kontrollen durchzuführen.

Oberrat Dr. Herbert Grundtner

Zum wesentlichsten Diskussionspunkt, zum Hauptthema „Senkung der 0,8-Promillegrenze“, möchten wir darauf hinweisen, daß diese Grenze erst 1961 in Österreich eingeführt wurde. Vorher hat es überhaupt keine Alkoholgrenze gegeben, nur durch Judikatur ist man damals bei ungefähr 1 Promille bestraft worden.

Wir möchten weiters darauf hinweisen, daß die 0,8-Promillegrenze ja keine fixe Grenze ist — das wurde hier nicht gesagt. Die 0,8-Promillegrenze ist lediglich eine Beweisgrenze: Ab 0,8 Promille und darüber gibt es keinen Gegenbeweis mehr. Unter 0,8 Promille gibt es genauso Bestrafungen — Herr Direktor Bogner hat es in seinem Referat bereits gesagt —, in der Praxis bis 0,4 Promille im Zusammenhang mit einem Gutachten eines Amtsarztes. Es gibt x Verwaltungsgerichtshofentscheidungen, wo Personen mit 0,8 Promille und aufgrund eines Gutachtens des Amtsarztes nachgewiesener Fahrbeeinträchtigung bestraft wurden. Es gibt daher also bereits jetzt die Möglichkeit, unter 0,8 Promille zu gehen.

Wir treten für eine Senkung der Promillegrenze ein; unser Herr Minister hat das bereits 1990 in einem Verkehrssicherheitskonzept vorgestellt. Bei der Festsetzung der Grenze gibt es keine fixe Regelung. Wir haben damals ein Modell mit 0,4 und 0,2 Promille präsentiert. Die Experten haben sich dafür ausgesprochen, daß die Grenze dort sein sollte — das ist auch unsere Ansicht —, wo vom medizinischen Standpunkt aus die Fahrbeeinträchtigung beginnt. — Das müssen nicht unbedingt 0,5 Promille sein, das kann auch niedriger sein. Es wurde heute schon die 0,0-Promillegrenze ins Spiel gebracht.

Ich darf darauf hinweisen, daß in Österreich schon auf sehr vielen Gebieten die 0,0-Promillegrenze gilt. Zum Beispiel wurde 1979 das GgSt, das Gefahrgutbeförderungsgesetz Straße, hier im Parlament beschlossen. Hier gibt es die 0,0-Promillegrenze und ein Verbot des Zu-sich-Nehmens von Alkohol bis zu acht Stunden vor Fahrtantritt, und zwar gilt das für das Lenken aller Fahrzeuge, nicht nur von Lastkraftwagen, sondern auch aller PKWs und Kombis, wenn Gefahrgut über die Kleinmenge hinaus befördert wird.

Es gibt weiters die 0,0-Promillegrenze in Österreich auf dem Sektor der Omnibusse, und zwar beim Gelegenheitsverkehrs, nach der Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr laut Verordnung des Herrn Bundesministers für Verkehr, und auch auf dem Kraftfahrli-niensektor.

Die Senkung der Promillegrenze würde praktisch eine Angleichung an den Berufsverkehr bringen. Der einzige Bereich im Berufsverkehr, für den noch keine Regelung getroffen worden ist, ist der Güterbeförderungsverkehr, wo kein

Gefahrgut befördert wird. Es ist — ich weiß nicht warum, vermutlich aus Systemgründen — unerklärbar, warum es hier noch nicht die 0,0-Promillegrenze gibt.

Zusammenfassend nochmals: Wir würden uns glücklich schätzen — die Kontrollen könnten dann auch besser durchgeführt werden —, wenn eine jederzeitige Kontrolle durch den Alkomat-test im Rahmen von Verkehrskontrollen möglich wäre und wenn eine Grenze eingeführt würde, die für die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit des Lenkers ausschlaggebend ist. — Danke. *(Beifall.)* //.

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Ich danke für diesen Beitrag.

Als nächster zu Wort gemeldet: Herr Sektionschef Dr. Miklau vom Bundesministerium für Justiz.

//.

Sektionschef Dr. Roland **Miklau** (Bundesministerium für Justiz): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf vorausschicken, daß es im Bundesministerium für Justiz keine abschließend ausdiskutierte Auffassung zur heute zur Diskussion stehenden Frage gibt, daß ich hier also mehr oder weniger meine persönliche Meinung, die ich aufgrund meiner strafrechtlichen Erfahrung habe, präsentieren darf. Diese Meinung geht dahin, daß meines Erachtens eindeutig die überwiegenden Argumente für den Vorschlag einer Senkung auf 0,5 Promille sprechen. Wenn es stimmt, daß für das Fahrverhalten wichtige Funktionen schon wesentlich unter der 0,8-Promillegrenze beeinträchtigt sind, wenn es stimmt, daß das Unfallrisiko im Bereich zwischen 0,5 und 0,8 Promille deutlich steigt — davon bin ich persönlich überzeugt —, und wenn es stimmt, daß die Dunkelziffer in der Unfallstatistik — also jene Zahl der Unfälle, bei denen Alkohol im Spiel ist, ohne daß sie in der Statistik aufscheinen — beträchtlich ist, dann, glaube ich, sollten das an und für sich Argumente genug sein, diesen Schritt zu wagen.

Freilich ist die Frage der Überwachung als zumindest gleichrangig mit der Frage der gesetzlichen Promillegrenze zu sehen. Ich glaube, das ist aus den heutigen Beiträgen auch sehr deutlich geworden. Ich möchte aber eine Meinungsäußerung abgeben zur Frage, ob eine verbesserte Überwachung eine Alternative zur Senkung der Promillegrenze sein kann. Ich glaube: nein. Ich schließe mich ausdrücklich dem Herrn Verkehrsminister und Herrn Direktor Bogner an, daß wir sowohl eine bessere Überwachung als auch eine Senkung der Promillegrenze brauchen, und ich bitte, die Zahlen zu berücksichtigen. Wenn es stimmt, wenn also Herr Direktor Bogner recht hat, daß die „Erwischungswahrscheinlichkeit“ zwischen 1 000 und 2 000 Fällen liegt, daß sie also derzeit

Sektionschef Dr. Roland Miklau

unter einem Promille liegt, dann würde selbst eine Verzehnfachung der „Erwischungswahrscheinlichkeit“ — also eine geradezu utopische Verbesserung der Verkehrsüberwachung — immer noch eine „Erwischungswahrscheinlichkeit“ von einem Prozent oder weniger bedeuten. Wir werden uns also auch mit einer massiven Verbesserung der Überwachung immer noch im Promillebereich oder bestenfalls im Bereich eines Prozents bewegen. Wenn man sich das vor Augen hält, dann, glaube ich, ist evident, daß eine Verbesserung der Überwachung zwar vordringlich notwendig ist, daß sie aber für sich allein keine Alternative zu anderen Bemühungen, die Alkoholbeteiligung am Unfallgeschehen zu senken, sein kann.

Wir brauchen, glaube ich — und das ist der entscheidende Punkt —, die Akzeptanz der Bevölkerung für diese Maßnahme, und wenn wir derzeit einen Zustimmungsggrad von 50 Prozent in der Bevölkerung haben, so halte ich das für noch zu niedrig.

Wenn Herr Professor Lesch in seiner Untersuchung ausweist, daß man in vier Bundesländern davon ausgehen muß, daß etwa 30 Prozent oder mehr der Bevölkerung wiederholt mit einem unzulässigen Alkoholspiegel im Sinne von über 0,8 Promille Auto fahren, so glaube ich, daß das auch keine gute Voraussetzung ist, denn strafrechtliche Maßnahmen sollten nicht in die Nähe der Tatsachen kommen, daß sie die Mehrheit oder eine qualifizierte Minderheit der Bevölkerung erfassen.

Allerdings stammt diese Untersuchung, wenn ich das richtig sehe, aus dem Jahr 1981. Es könnte also sein, daß sich die Situation seither doch gebessert hat. Wenn nicht, sind alle Anstrengungen notwendig, um sowohl einerseits das Trinkverhalten in diesen Bundesländern — es betrifft ja nicht alle Bundesländer — als auch andererseits die Akzeptanz für eine Senkung der Alkoholgrenze positiv zu beeinflussen.

Ich glaube, Aufklärung ist notwendig, sozialer Druck ist notwendig, und eine Stützung dieser Maßnahmen durch das Recht ist notwendig, wobei auf die Repression letztendlich nicht verzichtet werden kann. Wir Strafrechtler nennen das als wesentlichen Strafzweck heute „positive Generalprävention“. Das Wesen dieses Strafzweckes liegt nicht darin, bestimmte Leute oder die Bevölkerung insgesamt abzuschrecken, sondern liegt darin, eben die Akzeptanz in der Allgemeinheit zu erhöhen, das normtreue Verhalten zu stützen. Das kann nicht die Vorschrift allein, das kann nur ein Bündel aus Maßnahmen der Information, der Vorbeugung und letztlich auch der Bestrafung erreichen.

Ich möchte betonen — was ja auch das Ergebnis vieler anderer Beiträge war —, daß es also um ein Maßnahmenbündel gehen muß, bei dem die Senkung auf 0,5 Promille nur ein Bestandteil sein kann, es muß eine mindestens ebenso wichtige Priorität auf der Überwachung und auf der Erhöhung der Akzeptanz in der Bevölkerung liegen.

Ich möchte zu überlegen geben, ob wir angesichts dieser Tatsache und des Umstandes, daß wir bei der Überwachung, bei der Akzeptanz in der Bevölkerung und beim Trinkverhalten in manchen Regionen im europäischen Vergleich relativ weit hinten liegen, nicht eine Strategie entwickeln könnten, bei der der Gesetzgeber zwar die grundsätzliche Entscheidung trifft, auf 0,5 Promille herunterzugehen, aber eine längere Vakanz vorsieht — etwa eineinhalb oder zwei Jahre. Während dieser Legislavakanz sollte man die Überwachung intensivieren, Informationskampagnen starten, und wenn dann die vom Gesetzgeber grundsätzlich bereits früher getroffene Maßnahme in Kraft getreten ist, was zweifellos eine neuerliche Publizitätswirkung mit sich bringt, sollte man auch nach diesem Inkrafttreten durch weitere Maßnahmen im Sinne einer besseren Aufklärung der Bevölkerung und der Verbesserung der Kontrolle versuchen, hier nachzustoßen.

Ich glaube, ein so abgestuftes Maßnahmenpaket könnte ein Weg sein, einerseits die Zustimmung zum Grundsatz der Herabsetzung auf 0,5 Promille, die mir auf weitere Sicht europaweit unerlässlich erscheint, zu erleichtern und andererseits das, was zumindest ebenso notwendig ist, zu fördern.

Ich möchte auch einen Appell an jene Experten richten, in ihren Äußerungen gegenüber Journalisten — ich habe im „Kurier“ die Äußerung von Herrn Professor Machata gelesen —, bei ihren Sachverständigenäußerungen oder bei Äußerungen, die von den Journalisten als Expertenmeinungen transportiert werden, vorsichtig zu sein. Wir wissen auch im Justizministerium aus leidvoller Erfahrung: Man kann über ein Jahr oder eineinhalb Jahre die Sachdiskussion und die öffentliche Meinung mit großer Mühe aufbauen, und dann kommt ein Experte und äußert sich dazu — ich will, Herr Professor Machata, Ihre Fachkompetenz in keiner Weise in Zweifel stellen —, und durch eine journalistische Vereinfachung in den Medien stürzt dann etwas, das mühsam über Monate und Jahre aufgebaut wurde, innerhalb einer Woche wieder ab.

Ich glaube, es sprechen die Sensibilität des Themas und der Umstand, daß sich ja in diesem Bereich eigentlich fast jeder für einen Experten hält, denn fast jeder trinkt Alkohol und fast jeder fährt Auto — während wir gerade aus den heutigen Beiträgen der Experten gesehen haben, wie die Dinge sich wirklich verhalten und welche Diskre-

Sektionschef Dr. Roland Miklau

panz zwischen den wissenschaftlichen Ergebnissen und der öffentlichen Meinung besteht —, dafür, mit diesem Thema, so wie mit manchen anderen, in der öffentlichen Meinung sehr sorgfältig umzugehen. — Danke schön. *(Beifall.)* 11.19

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Ich danke für diese Wortmeldung.

Als nächster zu Wort gemeldet: Herr Ing. Pleichl von der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern, und zwar vom Bundesverband der Weinbautreibenden.

11.20

Vizepräsident Ing. Josef **Pleichl** (Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern): Herr Vorsitzender! Geschätzte Damen und Herren! Ich möchte grundsätzlich sagen: Die österreichischen Weinbauern sind gegen Alkohol am Steuer und sind absolut gegen all diese Verkehrsunfälle, die es dadurch gibt. Ich möchte aber deutlich sagen: Man soll grundsätzlich vermeiden, das Kind mit dem Bade auszugiessen.

Wir haben gehört, daß 8,9 Prozent der Verkehrstoten aus Alkoholunfällen hervorgehen, und von Professor Machata wurde bestätigt, daß viele Unfälle dem Alkohol zugeordnet werden, obwohl die auslösende Ursache gar nicht der Alkohol war. Das heißt, man könnte bei einem 100prozentigen Verbot unter Umständen bestenfalls 8,9 Prozent all dieser Verkehrsunfälle vermeiden. *(Bundesminister Mag. Klima: Das ist einfach falsch!)*

Jedes Prozent ist wertvoll, jedes Prozent ist notwendig, ich frage mich nur: Was ist mit den anderen 92 Prozent? Als Mann der Wirtschaft möchte ich ganz deutlich sagen: Man muß, wenn man Erfolge haben möchte, dort ansetzen, wo tatsächlich die größten Dinge passieren. Und ich bin mit dem Herrn Bundesminister einer Meinung, daß die wichtigste Sache das Schnelfahren ist, das unberechenbare Tempo.

Wenn beim Tempo Maßnahmen gesetzt werden, dann bin ich hundertprozentig der Meinung, daß das richtig ist *(Bundesminister Mag. Klima: Auch!)*, daß das stimmt; aber nicht nur für den Schwerverkehr und den Berufsverkehr. Bitte, es gibt zurzeit keine einzige Automarke, die tatsächlich auf die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ausgerichtet ist. Sämtliche Autos, die es auf dem österreichischen Markt gibt, fahren wesentlich schneller, bis zu 100 Prozent schneller, als die Republik in ihren Gesetzen zuläßt. *(Bundesminister Mag. Klima: Da wird die Handelskammer eine Freude haben!)* Wenn ich weiß, daß 50 Prozent aller Unfälle aufgrund schlechter Tempoeinschätzungen geschehen, und das hauptsächlich bei Jugendlichen — 40 Prozent der Beteiligten, haben wir gehört, sind 18- bis 26jährige —, dann frage

ich mich, warum man in erster Linie den 8 Prozent nachläuft und die anderen 50 Prozent sausen läßt. Ich glaube, dort sollte man einmal ansetzen.

Das zweite. Meinen wir wirklich, daß sich bei einer Kontrolllichte von 1 : 2 000 etwas ändern wird? Ich glaube, es wird sich gar nichts ändern. Ich möchte hier nicht als Ketzer stehen, aber wenn wir beispielsweise momentan zu wenig Soldaten für den Katastropheneinsatz und zu wenig Schüler in manchen Klassen haben, dann kann die Republik zwar beschließen, die Schwangerschaft auf fünf Monate zu verkürzen, aber das wird nicht eintreten. Damit will ich sagen: Wenn man Gesetze verschärft, deren Einhaltung man vorher schon nicht entsprechend kontrollieren konnte, so ist das ein Schuß, der in die Luft geht. Wenn man nur so wenig kontrollieren kann, dann hilft auch das vorhergehende Gesetz überhaupt nichts. Und wenn gleichzeitig mit einer Senkung der Promillegrenze Gendarmerieposten gesperrt werden und enorme Einsparungen bei der Exekutive Hand in Hand gehen, hilft uns das erst recht nichts!

Ich bin diesbezüglich ein gebranntes Kind, denn ich wohne an einer Ecke, an einer Kreuzung, und jährlich fahren zirka 8 bis 10 Autos an mein Haus an — jährlich! Meine alte Mutter traut sich kaum mehr auf die Straße zu gehen. Es ist kein Geld da, dort eine Blinkampel anzubringen. Man hat eine Straßenmalerei angebracht. Leider ist die zugeschnitten. Man sieht sie nicht.

Ich möchte sagen: Ein Liebhaber, der nur von der Liebe redet und nichts tut, ist ein schlechter Liebhaber. *(Heiterkeit. — Bundesminister Mag. Klima: Das muß ich akzeptieren!)* Wenn Sie daher wirklich ein guter Liebhaber sein und wirklich die Zahl der Verkehrstoten senken wollen, dann müssen Sie dort ansetzen, wo das Hauptproblem ist, nämlich bei der Überwachung.

Ich möchte nur ein Beispiel, die Kremser Autobahn, nennen. Seit diese Radarblinkanlagen und Warnblinkanlagen angebracht wurden, hat es, glaube ich, eine gewaltige Verbesserung gegeben. Sie alle kennen den Effekt: Wenn auch nur ein Pappgendarmerie irgendwo steht, wird die Geschwindigkeit automatisch gesenkt und die Unfälle bleiben aus.

Ich möchte daher sagen: Man soll zuerst einmal dorthin greifen, wo tatsächlich die große Masse ist, und soll nicht Gesetze machen, die man dann im nachhinein nicht kontrolliert, sondern die nur psychischen Druck auf den Normalstaatsbürger ausüben. Ich habe nichts davon, wenn man, wie es vor kurzem passiert ist, einem ehrenwerten Professor der Hochschule den Führerschein wegnimmt — er hat 0,9 Promille gehabt, also an sich gerade an der Grenze; der hat niemandem etwas weggenommen, der hat niemanden gefährdet, der

Vizepräsident Ing. Josef Pleichl

ist ganz allein gefahren —, denn diese Maßnahme rettet 500 000 andere nicht. Diese Maßnahme rettet sie nicht.

Ich möchte daher in aller Klarheit sagen: Kriminalisieren wir nicht das Volk! Ich habe nichts davon, zu kriminalisieren, die Masse in Angst zu versetzen, und dort, wo die echten Unfälle passieren, wird nichts getan. Aber gerade dort muß man ansetzen, dort gehören auch entsprechende Geldmittel zur Verfügung gestellt.

Ich möchte daher zum Schluß sagen: Ich bin für die Beibehaltung der 0,8 Promillegrenze. Ich bin für jede Maßnahme, Herr Bundesminister, die die Tempolimits verbessert, und für jeden finanziellen Aufwand, der eine bessere Überwachung der Straßen, mehr Präsenz der Exekutive auf den Straßen bringt. Und wenn die Statistik sagt, daß speziell die Bundesstraßen besonders gefährdet sind, dann ist auch auf den Bundesstraßen die wesentliche Verbesserung zu machen. Wir ersparen uns damit ein unpopuläres Gesetz und die Kriminalisierung des kleinen Bürgers! *(Beifall.)* 11.26

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Mag. Trybus von der Bundeswirtschaftskammer. — Ich darf daran erinnern, daß die Redezeit der Diskussteilnehmer mit 5 Minuten begrenzt ist. *(Abg. Vetter: Die war für die Referenten auch begrenzt!)*

11.26

Mag. Rainer Trybus (Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Ich werde meine Redezeit sicher einhalten.

Die Bundeswirtschaftskammer ist grundsätzlich gegen Alkohol am Steuer, ich gebe jedoch zu bedenken, daß es in unserem Haus sehr schwierig ist, die Vielfalt der Meinungen unter einen Hut zu bringen.

Wie Sie wissen, haben wir große und wichtige Wirtschaftszweige. Ich darf nur einige erwähnen: die Hotellerie, das Gast- und Schankgewerbe, den Spirituosenhandel und so weiter. Ich könnte diese Liste beliebig fortsetzen. Auf der anderen Seite gibt es auch Kräfte in unserem Haus, wie etwa die Versicherungswirtschaft oder die Fahrschulen, die natürlich den vom Herrn Bundesminister bekundeten Wunsch der Absenkung auf 0,5 Promille unterstützen.

Wir haben uns daher, was unsere Meinung betrifft, entschlossen, die Entscheidung in die Hände von Fachleuten zu legen. Nur muß ich Ihnen sagen, daß ich heute durch die Meinungen der Herren Professoren, der Herren Ärzte hier in die-

sem Hause etwas verunsichert worden bin, denn auch hier scheint sich kein Unisono-Weg abzuzeichnen. Ich vertraue aber trotz alledem darauf, daß das Gewissen dieser Fachleute beziehungsweise der Verkehrspsychologen, die das vom fachlichen Standpunkt aus beurteilen, sie ihre Meinung in einer Weise kundtun läßt, die die Abgeordneten überzeugt, sodaß sie in der Folge die richtige Entscheidung treffen. — Vielen Dank. *(Beifall.)* 11.27

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke. — Als nächster zu Wort gemeldet: Herr Kröll.

11.28

Vizepräsident Kommerzialrat Hansjörg Kröll (Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich komme aus der Praxis. Ich bin ein gastgebender Bauer und brenne auch Schnaps. Ich kann Ihnen hier keine wissenschaftlichen Gutachten unterbreiten — das haben schon die Experten gemacht —, ich kann nur mein Tagebuch aufschlagen, darin blättern und lesen, was ich täglich so erlebe, wie es zugeht in einem Gasthaus und so weiter.

Ich repräsentiere heute einen Wirtschaftszweig, den Fremdenverkehr, mit über 60 000 Mitgliedern, der natürlich vom Verkauf alkoholischer Getränke lebt und Geschäft macht damit, und die Promillegrenze ergibt natürlich zwangsläufig eine schwierige Situation in unserem Berufsstand. Was immer ich dagegen sage, meine sehr verehrten Damen und Herren, wird selbstverständlich — wie es heute schon oft angeklungen ist — als kommerziell bedingt eingestuft und auch dementsprechend gewertet. Lassen Sie mich aber trotzdem den Versuch machen, den Standpunkt unseres Gewerbes, der Gastronomie und des Fremdenverkehrs, einigermaßen zu objektivieren.

Natürlich wird ein Vertreter des Gastgewerbes nicht generell gegen alkoholische Getränke auftreten, und zwar nicht nur deswegen, weil das Teil unseres Geschäftes ist, sondern auch deshalb, weil Alkoholkonsum in unserer Gesellschaft zu den akzeptierten Konsumgewohnheiten gehört, ja unter bestimmten Rahmenbedingungen auch zur Lebenskultur gerechnet wird. Ich denke da an Figl mit dem Staatsvertrag, der halt auch Wein getrunken hat und von dem die Leute sagen, er hat gut unterschrieben, und das war sicher wegen der 0,8 Promille. *(Bundesminister Mag. K l i m a: Aber er ist hoffentlich nicht gefahren!)*

Es sei nur daran erinnert, daß edler Wein nicht nur seit jeher untrennbar mit festlichen Akten verbunden war, sondern daß er auch in den religiösen Riten nach wie vor eine wesentliche Rolle spielt. Die Ächtung des Alkohols, wie manchen als wünschenswert vorschwebt, stößt daher

Vizepräsident Kommerzialrat Hansjörg Kröll

zwangsläufig auf wenig Verständnis, vor allem, wenn sie sich in Form von Verboten und Zwangsmaßnahmen darstellt.

Ich bin immer für das 6. Gebot: Du sollst nicht ... , aber es heißt nicht: Du darfst nicht! Es ist immer ein Gebot und kein Verbot. *(Heiterkeit.)*

Ein anderes Kapitel, meine sehr Verehrten, ist der Alkoholmißbrauch. Auch ihn hat es immer gegeben. Er war immer ein Problem, und er wurde — auch das sollte einmal klar gesagt werden — auch immer bis zu einem gewissen Ausmaß toleriert. Ein Schwips — immer eine gute Sache! In einem Wirtshaus, wenn ein paar Leute einmal ein bißchen beieinandersitzen, da wird Politik gemacht, da kommen die guten Sachen heraus. Das ist immer toleriert worden, da gab es keine Ächtung.

Einen besonderen Stellenwert erhält der Alkoholmißbrauch dann, wenn er zu einer Gefährdung führt, also primär in Verbindung mit dem Straßenverkehr. Und damit sind wir jetzt beim eigentlichen Thema.

Grundsätzlich sei hier festgehalten: Das Gastgewerbe ist gegen Alkoholmißbrauch! Wir sind gegen das Saufen, und die Säufer sind für uns, bitte, keine Gäste, wenn sie vier, fünf und sechs Krügel Bier oder genauso viele Viertel Wein in sich hineingießen.

Wir in unserem Berufsstand wollen Qualität. Ein festliches Essen mit Qualität, mit einem Aperitif, mit einem guten Glaserl Wein, danach ein gutes Schnapsl — wenn es aus dem Zillertal kommt, ist es auch kein Fehler —, das wäre für uns recht liebenswert, darauf stehen wir, und das soll unser Ziel sein.

Unter diesem sachlichen Aspekt nimmt man mir hoffentlich die objektiven Argumente eher ab, warum ich mich namens des Gastgewerbes gegen eine Herabsetzung der 0,8-Promillegrenze ausspreche. Die Erfahrung zeigt ganz eindeutig und unbestreitbar, daß die derzeit gültige 0,8-Promillegrenze für Autofahrer nicht ausreichend kontrolliert wird. Das möchte ich tausendmal unterstreichen! Und wenn ich hier höre, daß es keine finanziellen Mittel, keine Geräte gibt, dann muß ich sagen, das ist für mich untragbar. Da muß man bitte, meine sehr verehrten Damen und Herren, den Hebel ansetzen!

Darüber hinaus liegt bei den meisten Autofahrern, bei denen mit einiger Sicherheit der Alkohol als Unfallursache festgestellt wird, der Alkoholisierungsgrad nicht im Grenzbereich, sondern meist weit über den zulässigen 0,8 Promillen. Eine Herabsetzung auf 0,5 Promille würde daher in erster Linie die verantwortungsbewußten Au-

tofahrer verunsichern, ohne den angestrebten Effekt der Unfallverhütung zu bewirken.

Österreich ist ein Fremdenverkehrsland. Ich kann mir daher einfach nicht vorstellen, meine sehr verehrten Damen und Herren, wie ich es heute gehört habe — und ich habe es richtig gehört —, daß man in einer Gaststätte einen Alkomaten aufstellen muß, zu dem der Gast dann hinget und hineinbläst. In den umliegenden Ländern, verehrte Anwesende, in Italien, in der Schweiz, in Deutschland gilt die 0,8-Promillegrenze, und dann fährt jemand über die Grenze zu uns und auf einmal gelten die 0,5 Promille. Bitte, überlegen Sie das, und helfen Sie uns!

Helfen Sie uns auch deshalb, weil mit dieser Maßnahme dem Wirtshaussterben — ich mag das Wort gar nicht hören — auch wieder Vorschub geleistet würde. Wir brauchen die Leute, die ein bißchen etwas konsumieren — nicht saufen, denn die Sicherheit, meine sehr verehrten Damen, hat Vorrang.

Vielleicht noch ein paar praktische Beispiele. Es ist doch wunderschön, wenn man auf den Berg geht, wenn ich zum Beispiel mit Peter Habeler auf den Berg hinaufgehe und dann gehe ich halt hinunter und trinke einen Schluck Schnaps aus der Flasche *(Bundesminister Mag. Klimm: Einen Schluck!)* — keiner weiß, wieviel —, und danach fahre ich halt heim. Okay — ich glaube, es ist für die Gesundheit des Menschen wesentlich wichtiger, daß er schwitzt und dann einen Einkerenschwung macht mit den Schiern, das ist nicht so schlimm. Dann brauchen wir weniger Mediziner — sicher um 500, 600 weniger —, denn wenn die Leute ein bißchen Alkohol trinken, werden sie nicht krank, sondern dann werden sie gesund. Und das ist gut so! Ich bitte Sie sehr herzlich, das zu bedenken!

Meine Redezeit ist zu Ende. Ich habe in meinem Koffer, Herr Bundesminister — ich werde es Ihnen dann hinstellen —, ein Flaschl mitgenommen, da habe ich etwas draufgeschrieben — ich bin schon fertig —, mit dem ist eigentlich alles gesagt, was ich sagen wollte.

„Promille“ heißt das. Ich stelle sie Ihnen dann hin. Wegen des Fernsehens habe ich mich vorher nicht getraut, denn ich will nicht im Fernsehen sein.

„Promille
Dies hier ist für die Experten,
die Promille heute bewerten,
die als Autofahrer man
gerade noch vertragen kann.
Merkt euch: In dem Flaschl drin
ist beste Medizin.
Einen Schluck davon in Ehren
soll man niemandem verwehren.

Vizepräsident Kommerzialrat Hansjörg Kröll

Schon die Alten konnten sagen,
Schnaps stärkt Kreislauf, Hirn und Magen.
Zudem, hört man auch mitunter,
machter müde Männer munter!
Die Natur hat den Schnaps, den Wein und den
Gerstensaft gemacht,
bleibt wie bisher bei 0,8!
Sicherheit in dem Verkehr
gibt 0,5 ja auch nicht her.
Dies behaupten nicht nur heute
viel Experten, kluge Leute."

Danke. *(Heiterkeit und Beifall.)* 11.36

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Ich danke für die Wortmeldung, die allerdings wegen der Werbung, die offensichtlich drinnen war, im Fernsehen wahrscheinlich weitgehend nicht übertragen werden kann. Sonst war sie ja umfassend, bis hin zur neuen Bibelinterpretation. Danke dafür.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Dr. Ruth.

11.37

Dr. Peter **Ruth** (Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben heute ganz ausgezeichnete Referate gehört, die ich mit Interesse verfolgt habe. Diese Referate enthielten Tatsachen, die uns nähergebracht worden sind, aber auch eine Reihe von Annahmen.

Tatsache etwa ist, daß die Unfälle, durch Alkohol bedingt, in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen sind. *(Bundesminister Mag. Klimm a: Außer 1992!)*, mit Ausnahme des Jahres 1992, in dem unerfreulicherweise die Unfälle wieder gestiegen sind. Es wurde dann die Annahme geäußert, daß hier wieder ein Aufwärtstrend zu beobachten sei. Ich teile diese Ansicht nicht, sondern ich hoffe, daß das Jahr 1992 nur ein „Ausreißer“ war und daß es ab 1993 mit den alkoholbedingten Unfällen wieder bergab geht.

Es ist weiters eine Tatsache, daß alkoholisierte Lenker mit einem Alkoholmittelwert von etwa 1,5 Promille angetroffen worden sind. Das heißt, daß die Absenkung der Grenze wahrscheinlich nicht dazu führen wird, daß die obere Grenze von 1,5 Promille abgesenkt werden wird. *(Bundesminister Mag. Klimm a: Nein! Nein!)* Auch das ist bitte eine Annahme, die an sich durch nichts bekräftigt wird. Man glaubt, daß mit der Senkung von 0,8 auf 0,5 Promille auch dieser mittlere — sehr hohe — Wert sinken wird.

Es ist weiters eine Tatsache — und ich glaube, der gegenüber können wir uns nicht verschließen —, daß fast im gesamten EG-Raum noch der Grenzwert von 0,8 Promille gilt. Wir sind ja sonst in Österreich nicht so schüchtern. Bei vielen Din-

gen sagen wir, da müßten wir uns eigentlich dem EG-Raum anpassen. Warum müssen wir hier ausweichen, warum müssen wir in Österreich vom allgemeinen Grenzwert von 0,8 Promille abgehen und vorweg bei uns 0,5 Promille einführen?

Zu den Unfällen. — Es ist sicher unerfreulich, daß Österreich bei den alkoholbedingten Unfällen fast führend ist in Europa. Da kann man sich fragen: Derzeit haben wir 0,8, die meisten EG-Länder haben auch 0,8 — warum liegen die anderen Länder hier besser im Trend als Österreich? Also hier stimmt irgend etwas nicht, und wahrscheinlich liegt es bei uns nicht an der Gesetzgebung, sondern an der Vollziehung.

Und ich glaube, da bin ich beim Kern meiner Aussage: Es nützt das beste Gesetz nichts, wenn es nicht ordentlich vollzogen wird. Ich bin auch der Ansicht, es steht und fällt eine Regelung, gleich, wie immer sie lauten mag, mit Kontrolle, Überwachung, Präsenz und so weiter, also alles, was hier dazugehört. Gesetzliche Regelungen, die da sind und nicht ordentlich vollzogen werden, wie man so schön sagt, korrumpieren. Daher, bitte, glaube ich, sollte man diesen Weg nicht beschreiten. Ich glaube, es ist nicht schlecht, wenn wir die Entwicklung im EG-Raum abwarten, bevor wir hier in Vorlage treten.

Was mir wesentlicher erscheint, ist eine bessere Bewußtseinsbildung bei den Kraftfahrzeuglenkern. Wie vieles im Leben ist auch das Lenken eines Kraftfahrzeuges Charaktersache. Und ich glaube, hier müßte man einhaken. Nicht nur durch alkoholbedingte Unfälle, sondern auch durch andere Regelwidrigkeiten kann man zurückgehen auf den Charakter des einzelnen Lenkers. Man sieht vor allem bei Jugendlichen, die vielleicht in der Charakterbildung noch nicht so weit fortgeschritten sind, wie diese sich auf den öffentlichen Verkehrswegen benehmen.

Zum positiven Bewußtseinsbild gehört aber auch das Näherbringen eines gewissen Unrechtsbewußtseins. Ich meine damit, man sollte den Führerscheinwerbern, aber auch dann den Lenkern immerfort nahebringen, welche Folgen ein Unfall haben kann, und zwar nicht nur ein durch Alkohol bedingter, sondern auch einer durch andere Überschreitungen von kraftfahrrechtlichen, straßenpolizeilichen Normen. Wer von den Lenkern weiß schon, daß sich bei einem durch Alkohol bedingten Unfall das Versicherungsunternehmen, bei dem er versichert ist, bis zu einem Betrag von 100 000 S frei erklärt, also bis zu diesem Betrag den Schaden nicht ersetzt? Wer von den Lenkern weiß schon, daß, wenn bei einem Unfall Verschulden des Lenkers gegeben ist, was sicherlich in einem strafrechtlichen Verfahren festgestellt wird, bei Überschreiten der Versicherungssumme der Lenker den Schaden aus seiner eigenen Tasche zu bezahlen hat? Also neben den

Dr. Peter Ruth

strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Folgen, die wahrscheinlich im allgemeinen bekannt sind, glaube ich, sollte man auch die versicherungs- und zivilrechtlichen Folgen den Lenkern näherbringen.

Daher mein Appell an die Autofahrerklubs, aber auch an die Fahrschulen, dieses Wissen den Führerscheinwerbern näherzubringen und dann auch weiterhin mit Aufklärung darauf hinzuwirken, daß diese Unrechtsfolgen auch wirklich breit gestreut wahrgenommen und beachtet werden. Ich glaube, es ist wichtiger, daß man diese Unrechtsfolgen näherbringt, als, so wie es derzeit ja noch der Fall ist, daß man bei der Führerscheinprüfung irgendwelche Details bezüglich des Kraftfahrzeuges, den Motor oder das Getriebe betreffend, abfragt. Das ist, glaube ich, sicherlich nicht das Wichtigste. Viel wichtiger ist es, daß man weiß: Was passiert mir, wenn ich einen Unfall verschulde und dadurch ein größerer Schaden eintritt?

Wir wissen, daß die meisten Unfälle nicht so sehr durch Alkohol verursacht werden, sondern durch andere Regelwidrigkeiten, durch Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, durch Verletzung der Vorrangregeln oder durch Verletzung von Überholverböten. Hier müßte man auch ansetzen und eine verstärkte Überwachung und eine vermehrte Präsenz von Sicherheitsorganen bewerkstelligen, sodaß Unfälle durch solche Regelwidrigkeiten hintangehalten werden können.

Es erscheint mir sehr positiv, daß jugendliche Führerscheinbesitzer einen Führerschein auf Probe erhalten, damit sie während ihrer Probezeit an verschärfte Voraussetzungen gebunden sind, denn das Schwergewicht der Unfälle liegt ja bei den Jugendlichen. Und hier muß man ansetzen und könnte überlegen, ob man nicht das eine oder andere verbessert.

Zum Schluß noch: Man soll nicht immer nur auf den Alkohol schauen. Dieser ist sicher arg genug. Ich rede dem alkoholisierten Lenker wirklich nicht das Wort, aber man sollte nicht außer acht lassen, daß sich Unfälle auch ereignen durch Sehfehler, durch mangelnde Konzentration, verursacht durch zu lautes Radiohören oder durch Telefonieren im Auto. Und auch hier, glaube ich, sollte man überlegen, ob man nicht verschärfte Bestimmungen einführt.

Zusammenfassend darf ich sagen: Aufgrund all dessen, was ich gehört habe und was ich mir selbst überlegt habe, derzeit ein klares Nein zur Senkung des Grenzwertes von 0,8 auf 0,5! Es könnte dadurch eine Diskriminierung von Tausenden Lenkern eintreten, die mit einem etwas höheren Wert als 0,5 betreten werden, die aber durchaus noch fahrtauglich sind und wahrscheinlich auch keinen Unfall verursacht hätten. Aber ein klares

Ja zur Bewußtseinsbildung, zur vermehrten Überwachung des Verkehrs, zur verstärkten Präsenz von Sicherheitsorganen auf den Straßen. Und nach dem Grundsatz: Besser vorbeugen, nämlich Bewußtseinsbildung ausüben durch Ausbildung, Aufklärung und so weiter, als strafen, sprich heilen, sollte man sich hier überlegen, ob man einer solchen Senkung nahetritt oder vielleicht doch noch versucht, mit verstärkter Bewußtseinsbildung die Unfallfolgen durch alkoholisiertes Fahren zu senken. — Danke schön. *(Beifall.)* 11.48

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Danke für die Wortmeldung.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Mag. Soche vom ÖAMTC.

11.48

Mag. Peter Soche (ÖAMTC): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Der ÖAMTC hat das Motto geprägt oder übernommen — das weiß ich heute, nach über 30 Jahren, nicht mehr —, als 1961 die StVO erlassen und damit die 0,8-Promillegrenze eingeführt wurde: Wenn du trinkst, dann fahre nicht, und wenn du fährst, dann trinke nicht! Und zu diesem Motto stehen wir nach wie vor.

Und beim idealen Grenzwert, den uns die Wissenschaft nennt, ob er nun 0,0 oder 0,2 ist, ist schon eines klar, nämlich daß er ein theoretischer Idealwert ist, den von Gesetzes wegen zu verfügen nicht praktisch und nicht realistisch erscheint. Daher wird jede Festsetzung eines Grenzwertes — so auch damals, im Jahre 1961, mit 0,8 Promille — einen Kompromiß darstellen.

Mit diesen 0,8 Promille gehört Österreich zur Mehrheit der westeuropäischen Länder, insbesondere der EG-Länder. Übrigens, nebenbei bemerkt, keineswegs bei den Strafen. Für folgenlose Alkoholisierung sieht Österreich in Europa die höchsten Strafen überhaupt vor. Es gibt in keinem europäischen Land eine so hohe Mindeststrafe wie in Österreich mit 8 000 S, und es gibt eine höhere Höchststrafe als unsere 50 000 S nur in drei europäischen Ländern, nämlich in Dänemark, Frankreich und Spanien. Wohl gemerkt, ich spreche hier von folgenlos gebliebenen Alkoholisierungen, nicht von Unfällen unter Alkoholeinfluß, die dann von den Gerichten abgehandelt werden. Hier sind die einzelnen Rechtskreise zu unterschiedlich und die Strafnormen zu unterschiedlich, als daß das ohne weiteres vergleichbar wäre.

Es ist hier schon gesagt worden: Die EG hat derzeit 0,8 Promille in der Mehrheit der Länder, obwohl bereits im Jahr 1988 eine EG-Empfehlung für eine Reduktion auf 0,5 Promille gefaßt

Mag. Peter Soche

wurde, die seither von keinem EG-Land befolgt worden ist, nicht einmal von der Bundesrepublik Deutschland, wo ja drei Jahre lang — nämlich bis Ende vergangenen Jahres — in einem Teil des Staates 0,8, im anderen 0,0 Promille galten und wo daher eine Lösung dieser Diskrepanz zwingend notwendig war. Man möge sich nur vorstellen, daß in Wien auf der einen Seite des Karlsplatzes 0,8 Promille gelten und auf der anderen Seite 0,0 Promille, so wie das in Berlin am Potsdamer Platz drei Jahre lang der Fall war.

Es ist hier sehr viel über die Überwachung gesprochen worden und die Korrelation Überwachung — Promillegrenze. Und es ist sehr plakativ gesagt worden, es könne nicht ein Entweder-Oder sein, sondern es müsse — ebenso plakativ — ein Sowohl-Als-auch sein. Ich stelle die ketzerische Frage: Vielleicht sind beide plakativen Darstellungen nicht richtig? Vielleicht müßte man sagen: Zuerst das eine und dann das andere.

So ist das übrigens auch hier in diesem Raum vor ziemlich genau vier Jahren gesagt worden. Damals hat eine parlamentarische Enquete zum Thema „Verkehrssicherheit und Verkehrskontrolle“ stattgefunden. Und einer der Redner hat gesagt — ich zitiere wörtlich —: „Ich habe ... gezeigt, daß es uns nicht einmal gelingt, die 0,8-Promille-Grenze wirklich einigermaßen seriös zu überwachen und für deren Nichtüberschreitung zu sorgen. Ich habe auch gezeigt, daß der Übergang von 0,8 auf 0,5 Promille, also auf den EG-Wert, gar nicht so viel bringen kann wie eine bessere Überwachung. Ich glaube daher, daß wir wirklich einen Schritt nach dem anderen gehen sollen und schauen sollen, daß wir das alles hinbringen.“

Nun, wer hat das gesagt? — Das war der damalige Verkehrsminister. Minister Streicher hat das hier vor knapp vier Jahren gesagt. Er hat dann einen jetzt schon bald zwei Jahre zurückliegenden Entwurf einer StVO-Novelle vorgelegt. Seit Streichers Aussage hier sind also vier Jahre, seit dem Entwurf der 18. StVO-Novelle bald zwei Jahre vergangen, und noch immer ist es nur ein Entwurf. *(Bundesminister Mag. Klima: Darum machen wir endlich etwas!)*

Frage: Was hat sich seitdem geändert? — Das Problem ist einerseits aktualisiert worden, andererseits — und das ist ja hier auch schon mehrmals gesagt worden — erhebt sich die Frage: Hat sich die Akzeptanz der Bevölkerung im allgemeinen und der Kraftfahrer im besonderen verändert?

Wir wollten das herausfinden und haben im vergangenen Dezember in unserer Klubzeitung eine Umfrage unter unseren Mitgliedern veranstaltet, die auch dieses Thema inkludiert hat. Und die Auswertung hat gezeigt — das deckt sich mit

Zahlen, die bereits genannt wurden —: 51 Prozent waren für die Beibehaltung der 0,8 Promille, 27 Prozent für eine Reduktion auf 0,5 Promille und 22 Prozent für eine Reduktion auf 0,0 Promille. Dieses Fifty-fifty-Ergebnis macht es naturgemäß dem ÖAMTC und mir als dessen Sprecher hier nicht gerade leicht.

Vielleicht liegt die Lösung darin, daß man — das hat Herr Sektionschef Miklau gesagt —, falls die 0,5 Promille eingeführt werden, das mit einer entsprechenden Legisvakanz tut, daß man das mit einem gestaffelten Maßnahmenpaket verbindet. Ich glaube, es ist nicht notwendig, daß ich wiederhole, was der Herr Sektionschef gesagt hat, ich möchte es nur ergänzen: daß zu diesem gestaffelten Maßnahmenpaket wohl auch ein gestaffelter Strafrahen gehören könnte und sollte, wobei wir uns vorstellen könnten, daß dieser gestaffelte Strafrahen im Bereich von 0,5 bis 0,8 Promille niedriger liegt als der heutige, also ihn nicht für 0,8 Promille erhöhen, sondern niedriger machen, um einigermaßen auch von den Strafsätzen her in einen europäischen Gleichschritt zu gelangen. Ich wiederhole noch einmal: Es gibt in keinem Land Europas einen derart hohen Mindeststrafsatz.

Es wäre weiters zu überlegen, allenfalls die sonstigen Rechtsfolgen, die derzeit mit einer Überschreitung des Alkoholgrenzwertes verbunden sind, auch mit Augenmaß zu reduzieren. Ich nenne nur beispielsweise die derzeitige Leistungsfreiheit des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherers, limitiert mit 100 000 S, die unlimitierte Leistungsfreiheit des Kaskoversicherers, die unlimitierte Leistungsfreiheit des Insassen-Unfallversicherers, die unlimitierte Leistungsfreiheit des Rechtsschutzversicherers. Es wäre also schon sehr die Frage, ob nicht diese Rechtsfolgen im Bereich zwischen 0,5 und 0,8 Promille reduziert werden könnten und sollten. Es wäre allenfalls auch die Frage, ob man beim erstmaligen folgenlosen Verstoß in diesem Bereich überlegt, ob der jetzige Automatismus der Entziehung der Lenkerberechtigung beibehalten werden sollte. Es würde sich hier sehr anbieten, in diesem Fall nur mit der Androhung der Entziehung vorzugehen und nicht sofort die Lenkerberechtigung zu entziehen.

Solcherart wäre es denkbar, die Akzeptanz, die ja doch neben der Überwachung sehr entscheidend ist, zu verbessern. Die Überwachung darf keinesfalls vergessen werden, wobei sich eine Aufstockung der Verkehrsabteilungen der Landesgendarmeriekommanden zwingend anbietet, verbunden mit einer Erweiterung ihrer Kompetenzen. Das habe ich übrigens schon vor vier Jahren hier in diesem Raum gesagt. Immerhin ist mittlerweile etwas von meiner damaligen Forderung, nämlich einen Teil der Strafgeelder für eine Aufstockung des Verkehrsüberwachungsperso-

Mag. Peter Soche

nals umzuwidmen, sehr im Gespräch und vorgehen. Ich bin nicht ganz so glücklich darüber, daß es jetzt schon 50 Prozent sein sollen. Es würden damit dem ohnehin notleidenden Straßenbau und der Straßenerhaltung wohl zu viele Mittel entzogen werden. Aber auch ein Betrag in der Größenordnung von etwa 30 Prozent würde bei den heutigen Strafsätzen, wo ja ohnehin auch eine Erhöhung im Gespräch ist, etwa 500 Millionen Schilling pro Jahr bringen.

So gesehen, wenn ich daran denke, was hier im März 1989 gesagt wurde und was jetzt doch dabei ist — vieles andere, was damals gesagt wurde, ist in der Zwischenzeit bereits verwirklicht worden —, realisiert zu werden, haben parlamentarische Enqueten offensichtlich Sinn und Zweck. Und es ist sehr zu hoffen und zu wünschen, daß auch die heutige Enquete ihren Zweck erfüllen möge. — Danke. *(Beifall.)* 11.57

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Ich danke für die Wortmeldung.

Der nächste ist Herr Dr. Alexander Kaba vom Kuratorium für Verkehrssicherheit.

11.57

Ing. Dr. Alexander **Kaba** (Kuratorium für Verkehrssicherheit): Aus Sicht der Psychologie — wenn ich gleich so beginnen darf — ist die Akzeptanz einer Maßnahme eine ganz wichtige Voraussetzung, und wir haben uns auch mit dieser Fragestellung sehr intensiv beschäftigt. Allerdings meine ich, daß Fragen, wie sie Herr Professor Lesch auch gerne stellt, etwa ob schon jemand der Anwesenden hier mit 0,8 Promille im Fahrzeug unterwegs war, voraussetzen, daß man weiß, was 0,8 Promille sind. Das heißt also, daß die heutige, vor allen Dingen in den Medien diskutierte Situation so ist, daß über Fakten gesprochen wird, die relativ unbekannt sind.

Wir haben daher in einer kürzlich durchgeführten Untersuchung versucht, nicht über Promillegrenzen zu sprechen *(der Redner zeigt eine Folie)*, sondern Sie sehen hier, daß wir nach Trinkmengen gefragt haben, nicht nach Alkoholgrenzen. Und da erkennen Sie, daß das ähnlich ist, wie es der Vertreter der Gastronomie ja ausgedrückt hat, nämlich daß die Trinkmengen im allgemeinen nicht so sind, daß sich die Leute „vol-laufen lassen“, sondern ein Maximum bei zwei Einheiten — sprich: ein Viertel Wein oder zwei Seidel Bier — liegt. Nach dieser Verteilung der Trinkmengen kann man, wenn man die Werte, die auch Herr Dr. Fous genannt hat, heranzieht, davon ausgehen, daß die Leute, wenn sie dabei etwas essen und einen normalen Aufenthalt haben, weit unter 0,5 Promille liegen.

Wenn man die Gegenfrage stellt hinsichtlich Promillegrenze, dann bezeichnen sich selbst

20 Prozent als Überschreiter, weil sie ja nicht wissen, wieviel 0,8 Promille sind und ob sie überhaupt diese 0,8 Promille haben.

Es gibt ja in den Gaststätten keinen Alkomaten, und die Überwachungsichte ist auf der anderen Seite so gering, daß sich die gemessenen Werte meistens auf Trinkmengen nicht so zurückrechnen lassen, daß Erfahrungsberichte möglich sind.

Ich komme nun zum nächsten Punkt. Wenn hier ein Durchschnittswert von 1,5 Promille angesprochen wurde, dann möchte ich das insofern etwas aus statistischer Sicht korrigieren, als die Hälfte der Erwischten mehr als 1,5 Promille hatte. Bei einer schiefen Verteilung von einem Durchschnittswert zu sprechen, ist also sehr verfänglich. Ich möchte das auf diesen Wert reduzieren und sagen, daß ein errechneter Mittelwert daraus unter 1,5 Promille liegen würde. Aber abgesehen davon möchte ich sagen: Wenn jemand mit 1,5 Promille erwischt wird, dann hat er sicher nicht mehr das Zählvermögen, um feststellen zu können, was er überhaupt getrunken hat. Das heißt also, daß aus der derzeitigen Kontrollpraxis eine Bewußtseinsbildung der Bevölkerung hinsichtlich der Trinkmengen überhaupt nicht möglich ist.

Das heißt also, die Senkung der Alkoholgrenze, verbunden mit einer Kontrolle ohne Verdachtsmomente, würde auch die Bewußtseinsbildung der Bevölkerung dahin bringen, daß sie weiß, ich habe jetzt ein Glas Wein oder ein Glas Bier, vielleicht auch noch ein zweites und auch noch einen Schnaps zum Essen getrunken und bin unter 0,5 Promille geblieben. Damit würde sich schlagartig die Akzeptanz dieses Limits erhöhen. — Das waren meine Anmerkungen. — Danke schön. *(Beifall.)* 12.02

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Ich danke.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Dr. Heller vom ARBÖ.

12.02

Generalsekretär Dr. Rudolf **Heller** (ARBÖ): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bei der Weisheit steht am Anfang immer der Zweifel, und viele von Ihnen sind im Zweifel hergekommen. Aber es war wichtig, profunde Gutachter, Wissenschaftler zu hören, um den Dingen auf die Spur zu kommen. Wir laufen ja der Entscheidung, ob 0,8 Promille noch gerechtfertigt sind oder eher 0,5 Promille passend wären, seit vielen Jahren nach. Es gibt Diskussionen. Ich persönlich habe noch nie so viele Aussagen wie heute, die auch nützlich und verwertbar sind, von einer so profunden Runde mitbekommen.

Ich möchte Ihnen daher ganz bewußt meine persönliche Meinung als Generalsekretär des

Generalsekretär Dr. Rudolf Heller

ARBÖ sagen, die ich aber den Funktionären des ARBÖ und natürlich auch den Mitgliedern in einer geeigneten Weise vermitteln und auch zur Diskussion stellen möchte. Wir befinden uns nämlich direkt in dieser Diskussion.

Ich fasse die für mich wesentlichen Punkte der heutigen Diskussion ganz kurz zusammen: Es ist richtig, wenn vom Triumvirat gesprochen wurde: Gesetzgebung, Überwachung und Akzeptanz. Wir können aber nicht sagen, zwei davon nehmen wir und eines vergessen wir. Sie sind Parlamentarier, die Gesetzgebung werden Sie daher nicht vergessen, für die Überwachung müssen Sie sich einsetzen, und um die Akzeptanz müssen wir uns alle bemühen. Das gilt auch für die Kraftfahrorganisationen.

Eine zweite wesentliche Erkenntnis für mich war, daß gesagt wurde, es gehe hier um eine politische Entscheidung. Ich meine, es geht um eine humane Entscheidung, es geht um eine Entscheidung zum Schutz der Menschen, der Verkehrsteilnehmer insgesamt.

Ein drittes Ergebnis für mich persönlich war: Wir dürfen kein weiteres Risiko mehr eingehen, egal, ob 1992 ein Ausreißer war. Es ist gefährlich genug gewesen, dieses Jahr so vorübergehen zu lassen. Wir haben eine steigende Tendenz bei den Verkehrsunfällen mit Alkoholeinfluß.

Viertens: Die ärztlichen Aussagen waren eindeutig. Herr Professor Machata, ich habe Sie vor 20 Jahren schon bei einer ARBÖ-Enquete gehört, auch damals hatten Sie recht, Sie haben auch heute recht. Wir haben auch heute wieder gehört, daß 0,0 Promille unmöglich ist. Wir alle haben bereits 0,1 oder 0,2 Promille im Blut. Ich würde hier der Mehrheit der Ärzte recht geben, die für eine Senkung eintreten. Damit ist mehr Eindeutigkeit gegeben.

Fünfter Punkt: Die psychologischen Aussagen waren eindeutig. Und das schlimmste für mich war heute, daß die österreichischen Trinkgewohnheiten so eindeutig und eigentlich beängstigend sind.

Das Resümee für mich als Vater von Kindern ist, daß ich nicht Anteil haben möchte an der nächsten Generation, die ihre Trinkgewohnheiten noch verbessert und in Wirklichkeit das Risiko für die Kinder verschärft.

Ich möchte daher den ARBÖ-Funktionären und den ARBÖ-Mitgliedern folgenden Vorschlag für die Diskussion unterbreiten: Wenn die Konsequenz 0,5 Promille lautet, egal jetzt, ob im heurigen Jahr, im nächsten Jahr oder nach einem Stufenplan, sollen wir erstens auf die europäische Harmonisierung warten, oder warten wir nicht zu

lange? Diese Frage müssen wir uns eigentlich bei jedem Aspekt, der die EG betrifft, stellen.

1960 gab es die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation hinsichtlich 0,8 Promille. Damals befand sich Österreich im Spitzenfeld. Seit zehn Jahren gibt es die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation hinsichtlich 0,5 Promille. Wir kümmern uns nicht darum!

Wesentliche Voraussetzung für eine Diskussion und auch eine Bewußtseinsmachung müßte jedoch die Garantie sein, daß die Überwachung wirklich besser wird. Mit der heutigen Überwachung, mit der nicht gegebenen Garantie der Finanzierung dieser Überwachung werden wir nicht weiterkommen. Es wurde sehr deutlich gesagt, wir brauchen die routinemäßigen Kontrollen, das Random-Prinzip, wir brauchen das. Die Rate — auf 1 000 bis 2 000 Fahrten in alkoholisiertem Zustand kommt nur eine Kontrolle — ist eigentlich erschreckend.

Wir brauchen diese Kontrolle, um es den Österreichern zu verdeutlichen, sowohl für die Inländer als auch für die Ausländer. Da darf es keine Unterschiede geben.

Ein dritter wichtiger Faktor für die Diskussion und für eine Entscheidung, die Sie dann als Parlamentarier treffen müssen, ist die Bewußtseinsbildung. Wir reden zwar immer davon, daß wir etwas tun müssen, wir tun es aber tatsächlich nicht in ausreichendem Maße, sonst hätten sich ja die Trinkgewohnheiten und unsere Lebensumstände oder -gewohnheiten schon massiv verändert. Wir alle müssen helfen, damit diese Situation besser wird. Ich denke daran, daß es einen Verkehrssicherheitsfonds mit zig Millionen Schilling gibt, der ungenützt ist und der eigentlich für eine große Kampagne für oder gegen — wie immer man jetzt dazu steht — Alkohol ausgenützt werden sollte. Wir dürfen wirklich keine Zeit verlieren.

Mein Ersuchen an Sie als Parlamentarier: Ihre Entscheidung, die Sie selbständig treffen, sollte nicht davon geprägt sein, daß Sie meinen, das gesellschaftliche Leben werde zusammenbrechen, wenn man etwas beim Alkohol zu kratzen beginnt. Ich habe diesen Ausspruch in einem parlamentarischen Unterausschuß gehört, als es darum ging, die Frage zu lösen: Soll man bei der ersten Alkoholisierung in der Größenordnung von 0,8 Promille und darüber den Führerschein aufsagen und schreibe vier Wochen entziehen? Ich dachte mir, welches gesellschaftliche Leben haben wir aufgebaut, daß wir eine Kardinalfrage daraus machen. Das sollte Sie wirklich nicht beeinflussen.

Was aber Ihre Entscheidung vielleicht beeinflussen sollte, wäre, auch mit Vertretern der Justiz zu reden, wie es denn dann ist, wenn jemand

Generalsekretär Dr. Rudolf Heller

0,5 Promille hat, diese absolute Vermutung gilt im gerichtlichen Strafverfahren bei Personenverletzung, und dies bedingt in einigen Bundesländern das absolute Einsperren. Diese Konsequenz müssen Sie überlegen, auch in Ihrer Entscheidung, ob nicht wirklich dieser Rahmenplan zwischen 0,5 und 0,8 Promille zumindest für das Strafgesetzbuch, für das Strafverfahren gelten sollte.

Ich komme zum Abschluß: Das Thema der Enquete war eingeschränkt auf Alkohol. Ich glaube, das Thema aller zukünftigen Enqueten müßte sein „Das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm“, mit allen Facetten, mit allen Umsetzungen. Dazu können Sie als Parlamentarier einen Beitrag leisten, einen zweiten Beitrag leisten die Leute in der Verwaltung. Aber wir sind insgesamt als Kraftfahrorganisation natürlich sehr stark aufgerufen, massiv mitzutun. Es müssen sich unsere Gedanken nicht immer decken.

Was wir brauchen, ist ein österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm. Es ist in den letzten Jahren sehr viel geschehen, aber manches auch durch allzu lange Diskussionen verabsäumt worden.

Ich fasse zusammen: Ich habe für mich als Person gesprochen, die ich nun über 20 Jahre im Geschehen tätig bin, und ich habe viel Leid in dieser Zeit miterleben müssen, ich habe es nicht verhindern können. Aber ich habe auch viele, positive Dinge miterleben dürfen, die zu einer Verbesserung der Unfallbilanz geführt haben.

Ich gebe diese Empfehlung an meine Funktionäre und an unsere Mitglieder, in der Diskussion nicht absolut gegen 0,5 Promille zu sein, aber trotzdem, es müssen sehr wohl Voraussetzungen von seiten des Gesetzgebers und der Verwaltung geschaffen werden.

Wir haben als ARBÖ im Jahr 1976 Alkohol als die unterschätzte Gefahr bezeichnet, wir haben eine Diskussion geführt. Damals war das Bewußtsein dafür noch nicht sehr gegeben. Ich habe jetzt wieder nachgeblättert und einen Satz gefunden. Die Indianer in Nordamerika haben gesagt: Feuer und Wasser sind gefährlich. Feuerwasser ist tödlich. Wir sollten daran denken! (*Beifall.*) 12.10

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke für diese Wortmeldung.

Ich möchte nur außerhalb der Vorsitzführung als Obmann des Verkehrsausschusses darauf hinweisen, daß alle Fraktionen, die im Verkehrsausschuß vertreten sind, mit dieser ersten Enquete nur ein Thema der Verkehrssicherheit behandeln und daß sich alle Fraktionen einig sind, daß das Problem der gesamten Verkehrssicherheit so wichtig ist, daß es auch weitere Maßnahmen ähn-

licher Art zu anderen Schwerpunkten, die die Verkehrssicherheit beeinflussen, geben wird. Das wollte ich ergänzend noch feststellen.

Mit Dr. Heller ist die Liste jener Diskussions Teilnehmer abgeschlossen, die von den außerparlamentarischen Institutionen genannt wurden. Wir kommen jetzt nach dieser ersten Diskussionsrunde zu Stellungnahmen von den Referenten, die sich dazu gemeldet haben. Derzeit liegen mir drei Wortmeldungen vor.

Ich darf als ersten Herrn Dkfm. Bogner bitten.

12.11

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner (Kuratorium für Verkehrssicherheit): Herr Vorsitzender! Es ist schon sehr viel gesagt worden, etwa auch in Wortmeldungen der beiden Vertreter der Autofahrerklubs. Vielleicht noch einige Klarstellungen von meiner Seite: Es ist von einer Reihe von Rednern — auch von Dr. Kaba — über diesen Mittelwert von 1,5 Promille gesprochen worden. Ich wiederhole noch einmal: Das ist der Mittelwert bei jenen Leuten, die erwischt wurden und die blasen mußten. Das jetzt dazu zu benützen zu sagen, weil dieser Wert so hoch ist, hat es keinen Sinn, zu senken, finde ich völlig absurd. Bei der großen Mehrheit der Autofahrer liegt dieser Mittelwert weit darunter, weil sich, Gott sei Dank, die Mehrheit an die Vorschriften hält und sich auch halten würde — ich wiederhole mich —, wenn jetzt eine Absenkung von den gefährlichen 0,8 auf die weniger gefährlichen 0,5 Promille erfolgt. Das heißt, diese Argumentation mit dem Mittelwert, der in den 53 000 Kontrollen, die gemacht wurden, festgestellt wurde, verzerrt das Bild wesentlich.

Es wurden internationale Werte verglichen. Ich schließe mich der Meinung an, daß viele Gründe dafür sprechen, derzeit nicht über 0,0 Promille zu diskutieren. Wir haben mit den schwedischen Kollegen sehr ausführlich darüber gesprochen, die mit 0,2 Promille auch nicht wahnsinnig glücklich sind, sondern sagen, 0,3, 0,4 wären vielleicht gescheiter gewesen. Ich sage nur eines zu den Vergleichen — das muß uns erschüttern —: Schweden hat meines Wissens 8 Millionen Einwohner und 700 Tote im Straßenverkehr. Das geht jetzt nicht nur in Richtung Alkohol. Wir haben 7 Millionen Einwohner und 1 500 Tote. Es sind mehr als 1 500, denn die 1 300, die die Herren genannt haben, sind jene, die nach der alten Methode gezählt wurden. Da müssen wir ab heute 15 Prozent dazurechnen. In Wirklichkeit sind es noch einige mehr, denn nach 30 Tagen sterben auch noch Leute an den Folgen von Verkehrsunfällen. — Hier sieht man also die Relationen, die zeigen, was erreichbar wäre.

Zum Argument, diese niedrigere Grenze könnte man mit dem Alkomaten nicht mehr so genau

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner

kontrollieren: Ich glaube, da gibt es Berufenere als mich, um die Genauigkeit des Alkomaten zu belegen. Ich erinnere mich daran, daß vor Jahren eine Blutprobe an verschiedene Stellen gesandt und der Blutalkohol bestimmt wurde. Dabei sind, soweit ich weiß, größere Unterschiede herausgekommen, als das beim Alkomaten überhaupt möglich ist. Das nur dazu.

Es wurde gesagt, nach einer solchen Maßnahme sinken die Unfallzahlen ab und steigen dann wieder an — das ist richtig. Allerdings steigen sie nach einer gewissen Gewöhnungsphase praktisch niemals wieder auf den vorigen Wert an. Das können Sie nachvollziehen etwa bei der Absenkung des Autobahn-Tempolimits auf 130, das ist zunächst stark heruntergegangen und wieder angestiegen, aber nicht mehr auf den vorigen Wert, ebenso bei der Einführung von Tempo 80, und beim Alkohol ist es nicht viel anders. In Tirol, wo die Überwachung kaum intensiviert wurde, gab es ein relativ starkes Absinken, dann wieder ein leichtes Ansteigen, aber nie mehr auf den vorigen Wert. Ich glaube, das muß man dazusagen.

Zur Frage Herantrinken auf 0,8. Das ist bei 0,5 sicher viel weniger gefährlich als bei 0,8 Promille.

Eines darf ich noch sagen, und ich bin sehr froh darüber, daß die langjährige Forderung nach besserer Überwachung, ohne der Exekutive Vorwürfe zu machen, daß sie schlecht arbeitet, nun hier so vehement unterstützt wird. Ich muß nur dazusagen, ich habe fast ein bißchen Angst, wenn das jetzt so massiv unterstützt wird, denn es würde auch schon ein Fortschritt sein, wenn die derzeitige Überwachungspraxis zumindest nicht behindert werden würde. Denn das gibt es angeblich auch.

Ich würde auch meinen, daß jene Forderungen nach mehr Aufklärung, mehr Kontrolle, nach dem Motto, andere Ursachen sind schuld, ein bißchen das Problem verdrängen und in eine andere Richtung führen. Ich glaube, wir sollten jetzt einmal das machen. Daß andere Maßnahmen auch nötig sind, ist klar.

An die Adresse der Gastronomie: Es gibt so viele kreative Gastronomen, die Getränke einführen, die nicht so schwer alkoholhaltig oder gar nicht alkoholhaltig sind, womit durchaus auch ein Geschäft gemacht werden kann. Da gibt es viele Beispiele aus dem Ausland und auch aus Österreich. Ich glaube, das muß nicht heißen, daß die Gastronomie schlechter verdient, wenn man diese Entkoppelung Autofahren und Alkohol ernst nimmt.

Das wäre es eigentlich im wesentlichen. Eines noch zur Frage Versicherungsschutz, Aufklären und so weiter. Das ist alles schön und gut, das bringt sicher auch etwas. Ich sage aber ganz offen

dazu aus vielen Erfahrungen, und fragen Sie die Exekutive: Leider ist es so, daß wirklich wirksam Führerscheinentzüge sind, um dem Problem massiv zu begegnen. Das ist leider so. Wir tun zwar sehr viel im Hinblick auf Aufklärung und Bewußtseinsbildung, aber damit allein können wir diesen Mißstand nicht kompensieren. — Danke.
12.19

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke. — Zum Wort gemeldet ist Herr Dr. Fous.

12.19

Referent Dr. med. Reinhard Fous (Bundespolizeidirektion Wien): Ich erinnere mich an den Vortrag des Herrn Kröll, der so schön damit begonnen hat, daß er gesagt hat, er hält nichts von Säufern in den Lokalen, er ist für Qualität, und dann zieht er den völlig falschen Schluß, daß drei Viertel Wein zuwenig sind, denn 0,5 Promille, an einem Abend konsumiert, sind drei Viertel Wein, und das sei zu wenig. Die Frage ist natürlich dann, wo fängt dann der Säufer an.

Es geht nicht um die Ächtung des Alkohols, mein Gott, die 300 000 Alkoholkranken, die wir in Österreich haben, und die 800 000 Gefährdeten, wir wollen doch nicht über Bagatellen reden, sonst wäre vielleicht der Herr Professor Lesch oder ich arbeitslos. Wir wollen schauen, daß möglichst viele sehr schwer alkoholkrank werden, um die Ärzteschaft leben zu lassen. Das ist eine gute Sache.

Es geht mir aber in erster Linie nach den Ausführungen des Vertreters der Justiz um die Frage: Wieso hat die Justiz das Gesetz bereits überholt und gemacht?

Wieso wird man, wenn man heute einen Verkehrsunfall mit Personenschaden hat und die 0,6-Promillegrenze erreicht hat, rechtskräftig verurteilt? Ist das eine Schikane, oder gibt es einen realen Hintergrund? — Offensichtlich hat die Justiz längst erkannt, daß über der 0,5-Promillegrenze eine Beeinträchtigung durch Alkohol gegeben ist, und deshalb werden diese Menschen rechtskräftig verurteilt.

Im Verwaltungsstrafverfahren ist das nicht der Fall, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich finde es ausgesprochen unfair, dem Bürger zu sagen: Du kannst bis zum Erreichen der 0,8-Promillegrenze trinken, er hat aber „nur“ 0,6 Promille, geht aber vor einem gerichtlichen Strafverfahren ein. Nach dem Verwaltungsstrafverfahren darf er allerdings weiterfahren? — Stellen Sie sich bitte diese „Übergangslösung“ vor!

Sie sagen: Wir machen strenge Kontrollen. Es wird aber zum Beispiel jemand aufgehalten, der knapp drei Viertel Liter Wein getrunken hat, und es kommt auf ihn eine Atemalkoholmessung der Gendarmerie zu, und er hat dort umgerechnet

Referent Dr. med. Reinhard Fous

0,75 Promille, und der Inspektor sagt: Sie dürfen weiterfahren. — Hinter der nächsten Kurve allerdings kommt er ins Schleudern, verursacht einen Verkehrsunfall mit einem erheblich verletzten „Gegner“. Jetzt kommt derselbe Inspektor und sagt: Jetzt haben wir dich! Der Autofahrer darauf: Entschuldigen Sie, Sie haben 100 Meter vorher zu mir gesagt, ich darf weiterfahren, aber 100 Meter später sagen Sie auf einmal: Jetzt werden Sie angezeigt, denn Sie haben einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht!

Soll es vielleicht so ausschauen: Wenn man Glück hat und niemanden niederfährt, dann kann man weiterfahren, aber wenn man das Pech hat, daß dort gerade jemand spazierengeht, ist man schuldig?

Selbstverständlich kann auch jemand in nüchternem Zustand schuld an einem Verkehrsunfall sein, nur: Da kommen ja zusätzliche Strafen dazu, der Führerscheinentzug et cetera.

Ich sehe das als hohe Rechtsunsicherheit, wenn mit zweierlei Maß gemessen wird. Ich sehe es dem Bürger gegenüber als unfair an, zu sagen: Wir werden dich jeden Tag kontrollieren, und wenn du das Pech hast und nach meiner Kontrolle, bei der ich als Exekutivorgan gesagt habe, du kannst weiterfahren — und das muß er, es gibt da keine ärztliche Untersuchung, eine solche ist ex lege nicht vorgesehen —, einen Unfall verursachst, so ist das dein Pech. — Wenn Sie sagen: Jawohl, Herr Inspektor, ich darf weiterfahren!, aber Sie dann einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursachen, kommt eben derselbe Inspektor und sagt: Jetzt bist du dran, jetzt bekommst du neun Monate lang den Führerschein nicht, jetzt bekommst du eine hohe Strafe, obwohl vorher ein Sicherheitsorgan gesagt hat, daß er fahrtauglich ist.

Da kann ich den Gesetzgeber nicht ganz verstehen! (*Abg. Ing. Schwärzler: Was Sie sagen, gilt aber auch bei 0,4 Promille!*)

Nein! Das kann es nicht geben! Wenn der Gesetzgeber sagt: 0,5 Promille ist die gesetzliche Grenze, und wer das erreicht hat beziehungsweise überschreitet, ist nicht fahrtauglich, und wer darunter liegt, muß in jedem Fall fahrtauglich sein, so ist das auch vom medizinischen Standpunkt aus nicht haltbar, jemanden mit 0,2 Promille als alkoholisiert und nicht fahrtauglich zu schreiben. Den können Sie als nicht fahrtauglich schreiben wegen Medikamenteneinnahme, wegen Suchtgift, aber nicht wegen Alkoholkonsums.

Ich weiß, daß wir hier in diesem Saal bereits vor sechs Jahren darüber diskutiert haben, ob Atemalkohol ins Gesetz aufzunehmen ist. Damals waren wir in Österreich die ersten in Europa, die ein solches Gesetz geschaffen haben. Damals haben

sich die Damen und Herren Abgeordneten zu einem solchen Gesetz bekannt. Damals waren wir die ersten in Europa, wir sollen daher jetzt nicht darauf warten, bis in Europa die 0,5 Promillegrenze eingeführt wird, was mit ziemlicher Sicherheit eintreten wird, und wir dann diesbezüglich nachziehen. Wir haben das damals als erste gemacht, wir haben das auch bei der Katalysatorpflicht als erste gemacht, also wir sind da nicht von Europa abhängig.

Nach uns haben die Franzosen, die Holländer und so weiter diese Atemalkoholgrenze eingeführt. Ich bitte Sie daher, im Interesse der Bevölkerung diese Rechtsunsicherheit zu eliminieren.

12,23

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Danke.

Weiters zu Wort gemeldet ist Herr Dr. Pfafferott.

12,23

Referent Dr. Ingo Pfafferott (Bundesanstalt für Straßenwesen, Deutschland): Meine Damen und Herren! Untersuchungen in Australien haben folgendes gezeigt (*der Referent zeigt eine Statistik vor*): In Australien ist vor zwei Jahren die Alkoholgrenze von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt worden, Herr Direktor Bogner, Sie hatten das eben erwähnt. Am Straßenrand sind regelmäßig Tests durchgeführt worden, und es wurde festgestellt, daß die Senkung von 0,8 auf 0,5 große Wirkung in den oberen Promillegraden erzielt hat. Man kann das nicht ohne weiteres erklären, aber die Ergebnisse sehen Sie hier: 58 Prozent Rückgang, 34 Prozent bei 2 Promille und mehr, 34 Prozent Rückgang bei 1,5 bis 2; geringster Rückgang zwischen 0,8 und 1 Promille.

Das war ein überraschendes Ergebnis, und man hat das damit zu erklären versucht, indem man sich gesagt hat: Erstens ist sehr viel Propaganda gemacht worden, hat es sehr viel Publicity bei der Einführung dieser 0,5-Promille-Regelung gegeben, und diejenigen, die zu einem Trinkort fahren, zu einer Gaststätte et cetera, überlegen sich dann bei dieser geringen erlaubten Promillegrenze sehr viel mehr als bisher, ob sie nun mit dem Auto fahren oder nicht.

Noch ein Hinweis: Dieser Rückgang hat sich auch gezeigt bei Unfällen nach Einführung der 0,5-Promillegrenze. Danach gab es in Australien einen 46prozentigen Rückgang der Zahl der Unfälle, die Personen mit mehr als 2 Promille Alkohol verursachten. Zwischen 1,5 und 2 Promille gab es einen 31prozentigen Rückgang, 26 Prozent Rückgang im Bereich von 1 bis 1,5 Promille und einen 39prozentigen Rückgang der Zahl der Unfälle zwischen 0,8 und 1 Promille.

Referent Dr. Ingo Pfafferott

Kurz: Es hat sich also in Australien gezeigt, daß die 0,5-Promillegrenze ein hervorragendes Mittel ist, gepflegtes Trinken zu fördern, aber das Sausen zu vermindern. — Vielen Dank. *(Beifall.)*
12.24

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Herr Doktor, ich danke für Ihre Ausführungen.

Wir kommen jetzt zur Diskussionsrunde der Abgeordneten.

Als erster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Kukacka.

12.25

Abgeordneter Mag. Helmut **Kukacka** (ÖVP): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist zweifellos so, daß die Verkehrspolitik in Österreich auf die überdurchschnittlich hohen Unfallzahlen und auch auf die europäische Spitzenstellung bezüglich der Zahl an Verkehrstoten reagieren muß. Dazu bekennen wir uns selbstverständlich, und deshalb sind wir auch froh darüber, daß diese Enquete heute stattfindet, von der wir meinen, daß eine Reihe wissenschaftlich fundierter Aussagen getätigt wurde, daß dabei aber auch eine Reihe von Denkanstößen für die Zukunft erfolgt ist.

Für uns als Politiker — das ist gar keine Frage — ist das eine ganz schwierige Entscheidung, und zwar nicht zuletzt deshalb, weil es zwar, wie diese Enquete heute gezeigt hat, eine überwiegende, aber doch keine einheitliche Position in der Frage der Senkung der Promillegrenze gegeben hat. Offensichtlich ist also auch die Position der Wissenschaftler zu diesem Problem nicht ganz einheitlich, und das macht für uns Politiker die Entscheidungsfindung doch einigermaßen schwierig.

Ich persönlich sehe keine Probleme in der Senkung der erlaubten Promillegrenze auf 0,5, aber wir müssen uns selbstverständlich auch die Frage stellen, ob diese Reduzierung der Promillegrenze tatsächlich zu einer Reduzierung der Zahl der Verkehrsunfälle führt, ob es also tatsächlich diesen Zusammenhang zwischen Senkung der Promillegrenze und Reduzierung der Zahl von Verkehrsunfällen gibt. Das scheint mir in dieser Eindeutigkeit, wie das manche hier behaupten, doch nicht der Fall zu sein.

Ich meine, daß es vor allem auch wichtig ist, daß es zu einer stärkeren Veränderung des Bewußtseins der Bevölkerung in dieser Frage kommt. Es ist ja bereits mehrmals betont worden: Eine solche Senkung wird nur dann erfolgreich sein, wenn dafür entsprechende Akzeptanz seitens der Bevölkerung gegeben ist.

Ich meine deshalb, daß man ein bißchen stärker, als das bisher der Fall war, der Bevölkerung sozusagen reinen Wein einschenken soll darüber,

wieviel Alkohol man tatsächlich vor dem Autofahren konsumieren kann. Man wird in der Bevölkerung — und wir Politiker sind angewiesen auf die soziale Akzeptanz seitens der Bevölkerung — für eine Senkung der Promillegrenze keine Mehrheit finden, wenn man ihr, wie bisher, weiszumachen versucht, daß die gesetzliche Grenze von 0,8 Promille im Regelfall durch Konsum von einem Krügel und einem Seidel Bier oder von einem Viertel Wein erreicht ist. Der allergrößte Teil der Bevölkerung glaubt zu Recht, daß er mit diesem Quantum noch in der Lage ist, ordentlich Auto zu fahren, und sieht deshalb nicht ein, daß diesbezüglich eine weitere Senkung notwendig ist. Das ist ein Grundproblem.

Ich verstehe, daß — sozusagen aus pädagogischen Gründen — die Bevölkerung in dieser Frage angeschwindelt wurde, das man ihr gesagt hat: Du darfst nur so wenig trinken! In Wahrheit darf man selbstverständlich viel mehr trinken — ich sage: im Regelfall —, bis diese 0,8-Promille-Grenze erreicht ist.

Ich glaube, auch da wird man sich überlegen müssen, was zu tun ist, um eine Bewußtseinsänderung in der Bevölkerung herbeizuführen. Ich meine: Wenn man eine höhere Akzeptanz für eine Senkung der Promillegrenze erreichen will, muß man auch sagen, daß die Alkoholmengen wesentlich höher liegen und deshalb eine tatsächliche Beeinträchtigung beim Autofahren und ein sehr viel höheres Unfallrisiko darstellen, als das bisher gesagt wurde.

Es gibt natürlich auch noch eine Reihe anderer Probleme, sie sind ja hier genannt worden. Es geht also um die Akzeptanz, und es geht darum, daß kein wirklich klarer — zumindest ich konnte das nicht konstatieren — Zusammenhang zwischen Alkoholeinfluß und Unfällen besteht, also diese Senkung von 0,8 auf 0,5 Promille. Ich lasse mich aber gerne eines anderen belehren. Es gibt jedoch einen ganz klaren und eindeutigen Zusammenhang zwischen mehr Überwachung und weniger Unfällen. Und deshalb, so meine ich, sollten wir uns überlegen, ob wir uns nicht in einem Mehrstufenplan diesem Problem nähern sollten.

Zuerst einmal: Eine sehr viel bessere Überwachung, und deshalb bekennen wir uns selbstverständlich uneingeschränkt dazu — obwohl es auch da rechtliche, verfassungsrechtliche Bedenken gibt —, daß in Zukunft jeder jederzeit und ohne Verdachtsgrund per Alkomat kontrolliert werden kann.

Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen, daß es zwar rechtliche Bedenken gibt, aber wir bekennen uns dazu, denn nur so kann wirklich eine umfassende und effiziente Überwachung erzielt werden.

Abgeordneter Mag. Helmut Kukacka

Wir bekennen uns auch dazu, daß mehr Geldern eingesetzt werden, das heißt, daß die entsprechenden Verkehrsabteilungen der Länder personell aufgestockt werden, daß Schwerpunktprogramme in bezug auf Alkoholkonsum bei Autofahrern gemacht werden und daß eine sehr viel stärkere Widmung von einkassiertem Strafgeld, als das bisher der Fall war, der Verkehrsüberwachung zuteil wird.

Ich glaube, das wäre ein ganz wichtiger Schritt, der gesetzt werden muß. Dann müßte diese erste Phase der Kontrolle, der massiven Überwachung, auch mit einer entsprechenden begleitenden wissenschaftlichen Kontrolle versehen werden. Das heißt, es sind die Fragen zu stellen: Was bringt verstärkte Überwachung tatsächlich? Ist es tatsächlich zu einer Reduzierung des durchschnittlichen Alkoholwertes bei Autofahrern gekommen? Sind tatsächlich die Unfälle reduziert worden, gibt es tatsächlich weniger Tote bei Unfällen nach Alkoholkonsum?

In einer dritten Stufe sollte über eine weitere Senkung der Promillegrenze entschieden werden. Das scheint uns eine rationale Vorgangsweise zu sein, eine Vorgangsweise, die auch auf Akzeptanz in der Bevölkerung stieße und die natürlich insgesamt auch mit einer Art „Nichttrinkerkampagne“ begleitet werden müßte.

Das heißt, wir müssen diese erste und zweite Phase vehement in der Öffentlichkeit mit einer „Nichttrinkerkampagne“ koppeln, wie das ja heute einige Male hier gesagt worden ist. Das wäre sowohl für das Kuratorium für Verkehrssicherheit als auch für die Autofahrerverbände und ebenso für das Verkehrsministerium ein Ansatzpunkt, sich eingehend mit dem Problem Alkohol und Autofahren zu befassen.

Ich meine, daß das der wichtigste Punkt ist. Es ist ja hier wiederholt darauf hingewiesen worden — sowohl von Herrn Wesemann als auch von anderen —, daß es dabei gerade auf die Überwachung ankommt, daß der Zusammenhang zwischen starker Überwachung und weniger Verkehrsunfällen signifikant ist, was man bei allen Untersuchungen eindeutig feststellen konnte.

Ich wehre mich nicht grundsätzlich gegen eine Senkung der Promillegrenze, ich habe diesbezüglich keine Vorbehalte, aber ich glaube, es ist noch eine Reihe von Begleitmaßnahmen notwendig, um dann letztlich diesen Schritt setzen zu können. — Danke. 12.35

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Danke.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Vetter.

12.35

Abgeordneter Gustav Vetter (ÖVP): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte eingangs bekennen, daß ich kein überzeugter Vertreter der Null-Promille-Grenze bin, sondern überzeugter Gegner. Ich möchte mit der Bemerkung fortsetzen, daß es für mich fürchterlich ist, zu beobachten, daß bei uns in Österreich der Trend vorherrscht, alles und jedes per Gesetz zu regeln. Dabei wird allerdings vielfach auf die Praxis des täglichen Lebens, der Lebensgewohnheiten der Bevölkerung, aber auch — leider! — auf die persönliche Entscheidung und Verantwortung des einzelnen vergessen. Gesetzliche Vorschriften enthalten oft Bestimmungen, die nicht exekutierbar sind, und es steigt meiner Meinung nach die Unglaubwürdigkeit der Gesetzgebung, der Politiker: Uns wird Lebensfremdheit, Lebensfeindlichkeit, Kontaktmangel dem Mitbürger gegenüber vorgehalten. Ein Beispiel hierfür ist für mich diese Diskussion, aber auch die Diskussionen über Rauchverbotsbestimmungen, Alkoholverbot bis zum 17. Lebensjahr und die 80-Stundenkilometer-Begrenzung auf Bundesstraßen.

Zum eigentlichen Thema dieser Enquete. Ich möchte eine Statistik des Zentralamtes zitieren. Es gab im Vorjahr 212 500 Unfälle im Haushalt — alles Unfälle mit Personenschaden —, Arbeits- und Wegunfälle: 206 000, Sportunfälle: 120 000, Verkehrsunfälle: 54 861. In Österreich starben rund 4 000 Unfallopfer, davon 1992 1 250 bei Verkehrsunfällen. Also rund 70 Prozent der Unfälle mit tödlichem Ausgang werden bei unserer heutigen Diskussion hier überhaupt nicht berücksichtigt. (*Bundesminister Mag. Klima: Das ist nicht Sache des Verkehrsausschusses!*)

Herr Bundesminister! Es gibt andere Möglichkeiten für einen Verkehrsminister, sich mit der Zahl der Unfallopfer auseinanderzusetzen. (*Bundesminister Mag. Klima: Und zwar?*) Ich komme gleich darauf zu sprechen.

Für mich steht fest, daß eine nicht unbekannte Lobby eine monatelange Diskussion entfacht hat beziehungsweise weiterführt, und zwar meiner persönlichen Meinung nach mit viel Hysterie, sehr emotionell, äußerst verallgemeinernd und meiner Meinung nach daher unsachlich.

Herrn Professor Machata wurde heute hier die Formulierung einer Zeitung gegenüber vorgeworfen. — Ich drehe jetzt den Spieß um und zitiere den Verkehrspsychologen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, von dem in einer Tageszeitung steht, und zwar am 9. 10. 1992:

„Normalerweise kommt man bei 1,5 Promille nicht mehr ins Auto hinein.“ Direktor Bogner meinte am selben Tag — ich zitiere —: „Wer 0,8 Promille im Blut hat, ist schwer betrunken.“

Abgeordneter Gustav Vetter

— Für viele Personen wird das stimmen, aber für genauso viele natürlich nicht.

In einer Tageszeitung, ein Vierteljahr später, nämlich Mitte Jänner 1993, heißt es: „Ab 0,5 Promille kommt es zu Gleichgewichtsstörungen; über 1,2 Promille beginnt die absolute Fahruntüchtigkeit.“

Drei Zeilen weiter steht diese Notiz von 1,5-Promille-Durchschnittsalcoholisierung. — Das waren fahrende Autofahrer und nicht herumtorkelnde Menschen. Diese Menschen sind Auto gefahren. — Laut zitierter Meinung dürfte das gar nicht mehr möglich gewesen sein.

Nebenbei erwähne ich nur, daß in dieser Tageszeitung drei Seiten weiter sechs Seiten lang Reklame für sündteure Autos mit 200, 300 PS und möglichen 250 Stundenkilometern enthalten waren. Das, um die „Seriosität“ dieser Meldungen zu unterstreichen.

Meiner Ansicht nach der „Höhepunkt“ an Unsachlichkeit: Donnerstag, 11. Feber 1993, in Ö 3, zeitig in der Früh, wo der heute schon genannte Testtrinkversuch von Abgeordneten dieses Hauses kritisch und spöttisch kommentiert wurde. Ein „Gipfelpunkt“ an Unsachlichkeit von Ö 3!

Alle Tests haben ergeben, daß jede Promillengrenze äußerst subjektiv zu betrachten ist, daß die Wirkung von Alkohol bei ein und derselben Person nicht einmal an jedem Tag gleich ist.

Wir tun so, als würde diese Grenze einen Zwang zum Trinken oder einen Freifahrtschein, bis dorthin darf ich, bedeuten, was nicht der Fall ist. Für mich bleibt die Feststellung der Fahrtüchtigkeit — Gesetz hin, Gesetz her; das ist ja bei jedem Menschen anders — eine vorrangig subjektive, höchst verantwortungsvolle Entscheidung der Einzelpersönlichkeit, des einzelnen Lenkers. Denn, ob wir 0,5 oder 0,8 Promille im Gesetz verankert haben, es wird immer Menschen geben, die auch mit der Hälfte dieses Alkoholgehaltes eigentlich fahruntauglich sind. Daher kann man das gar nicht so klar festlegen, und daher ist es auch nicht möglich, für den einzelnen eine gesetzliche Grenze hinsichtlich der Alkoholmenge vorzuschreiben, was ja heute hinlänglich bewiesen worden ist. (*Bundesminister Mag. Klima: Sollen wir die 0,8-Promillengrenze aufheben aufgrund des Vorschlages?*) Nein, Herr Minister! Jeder hat die Meinung des anderen heute hier gelten lassen. Ich bitte, das auch für mich in Anspruch nehmen zu dürfen.

Verkehrssicherheit und Fahrtüchtigkeit sind ja von vielen Komponenten abhängig. Und ich habe gehört, daß der Verkehrsausschuß das noch weiter diskutieren will. Aber es ist doch nicht allein der Alkohol schuld, bei 50 Prozent aller Unfälle

ist es die nicht angepaßte Geschwindigkeit. Oder ich denke an die Vorfälle von voriger Woche, wo in Tausenden Fällen die Bereifung schuld war an dem ganzen Schlamassel, das passiert ist. Warum denken wir nicht darüber nach, Winterreifen gesetzlich vorzuschreiben? Das wäre ein großer Beitrag zur Verkehrssicherheit. Ich denke an den Arbeitsstreß des einzelnen, an die Einnahme von Medikamenten, an die Spannungen beruflicher und privater Art, an Witterungseinflüsse wie Föhn und dergleichen mehr.

Jetzt zur Statistik: 1992 gab es 1 250 Tote, um 9,7 Prozent weniger als 1991. Das ist die niedrigste Zahl seit 1955, wie ich den Meldungen entnommen habe. Ich wiederhole: Das ist die niedrigste Anzahl seit 1955, und das sind um rund 50 Prozent weniger Tote als im schwärzesten Jahr 1972. Und jetzt der Vergleich: Im Jahre 1955 hatten wir 210 000 Fahrzeuge — LKWs, Busse und PKWs — und Anfang 1992 3 368 591, also um 3 158 547 Fahrzeuge oder 1 603,8 Prozent mehr und dieselbe Anzahl an Unfalltoten. Im Jahr 1972 waren es 1,6 Millionen Fahrzeuge, ein Plus von 1,7 Millionen oder 110 Prozent. Zeitungsmeldungen zufolge hat es in den ersten sechs Wochen 1993 um 30 Prozent weniger Todesfälle gegeben als im selben Zeitraum 1992. Also der Trend hat sich fortgesetzt. Und wieder war es zu über 50 Prozent die überhöhte Geschwindigkeit.

Also die Statistik zeigt meiner persönlichen Meinung nach, daß keine sachliche Begründung für die heutige Diskussion zu finden ist. Trotz enormen Anstiegens der Zahl der Fahrzeuge, trotz steigender Verkehrsfrequenz — wir haben ja die Zahlen bezüglich Fremdenverkehr und Transitverkehr noch gar nicht berücksichtigt im Vergleich zu 1972 oder gar zu 1955 — haben wir eine drastische Verringerung der Unfälle und eine erfreuliche Abnahme der Zahl der Verkehrstoten zu verzeichnen. Darauf basierend könnte man auch eine Diskussion führen und feststellen, daß gemeinsam im Bemühen um Verkehrssicherheit — Gesetzgebung, Sicherheitsorgane, die diversen Vereinigungen, auch die Autohersteller, denn die Sicherheit beim Fahrzeug ist ja auch wesentlich gestiegen — in den letzten Jahrzehnten eigentlich sehr viel erreicht wurde und sensationelle Ergebnisse im Bereich der Verkehrssicherheit erzielt werden konnten.

Mir fehlt bei der Diskussion die Sachlichkeit, die Nüchternheit, eigentlich auch die Seriosität. Mit emotioneller Kriminalisierung der Autofahrer, glaube ich, kann man keinen Beitrag leisten, und man sollte doch um Himmels Willen, bevor man Emotionen spielen läßt, auch den Sachverstand und den politischen Hausverstand nicht vergessen. — Danke. 12.45

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Abgeordneter Schwemlein ist am Wort.

12.45

Abgeordneter Emmerich **Schwemlein** (SPÖ): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß es legitim ist, daß man den Argumenten, den Statistiken und dergleichen mehr eine unterschiedliche Gewichtung gibt. Ich bin auch der Meinung meines Vordrängers, hier jetzt nicht zu emotionalisieren. Das ändert aber unterm Strich nichts an der Tatsache, daß es wirklich unser Ansinnen sein muß, jedes Menschenleben zu schützen, zu bewahren und auch den volkswirtschaftlichen Schaden, der letztendlich daraus entsteht, so gering als möglich zu halten.

Und es ändert auch nichts daran, daß gerade wir als Politiker, die wir doch sehr viel herumkommen und täglich den Alkoholkonsum bei diversen Versammlungen und dergleichen mehr beobachten können, feststellen, daß doch sehr viel getrunken wird und die Leute dann anschließend auf den Parkplatz hinausgehen, in ihre Autos einsteigen und damit losfahren.

Das heißt für mich eigentlich — daher spreche ich mich ganz klar und deutlich gegen die Aussagen des Vertreters der Gastronomie sowie der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern aus —: Wir neigen schon dazu, immer eine Rechtfertigung für einen überhöhten Alkoholkonsum zu finden. Wir scheuen auch nicht davor zurück, ihn entsprechend zu bewerben, und wir haben auch ein bißchen Angst, gesellschaftspolitische Veränderungen herbeizuführen.

Ich habe mich sehr lange Zeit beschäftigt mit der Verkehrserziehung in den Schulen und habe festgestellt, daß Jugendliche sehr wohl die Notwendigkeit von restriktiven Maßnahmen akzeptieren, daß die Jugendlichen eine hohe Betroffenheit zeigen, wenn man ihnen Bilder von Autounfällen, die alkoholisierte Verkehrsteilnehmer verursacht haben, zeigt, und daß die Jugendlichen auch ihre Angst vor Folgeschäden aus Unfällen artikulieren. Aber gleichzeitig besitzt der Alkohol bei Jugendlichen, bei jungen Menschen und in der Gesellschaft als solche eine sehr hohe Akzeptanz. Wir vergessen auch, daß gerade junge Leute mit Alkohol nicht umgehen können. Und ich glaube, daß das gerade jene Gruppe ist, der wir nicht plausibel machen können: Du darfst so viel trinken oder du dürftest so viel trinken, um noch unterhalb einer gesetzlichen Promillegrenze zu sein!, sondern es geht dabei um den Umgang mit Alkohol an sich.

Ich habe mir von meinem Bezirk die Zahlen geben lassen und mußte feststellen, daß zirka ein Drittel der Unfälle von der Gruppe der 18- bis 25jährigen verursacht wurde und mehr als ein

Drittel der Unfallopfer, auch der Verkehrstoten dieser gleichen Gruppe angehört. Daher bin ich der Auffassung, daß wir Verkehrserziehung in der Schule noch viel intensiver betreiben müssen, daß wir auch durch intensivere Information eine Enttabuisierung beim Alkoholkonsum bewirken und auch eine gesellschaftspolitische Veränderung herbeiführen müssen.

Es werden hier immer wieder Statistiken und dergleichen angesprochen, die ich wirklich nicht alle in Frage stellen will, aber eine Erfahrung, glaube ich, haben viele in der Vergangenheit gemacht: Gerade wenn es um so sensible Themen wie Rauchen, Alkohol, Sexualverhalten geht, neigt der Befragte eher dazu, nicht unbedingt die Wahrheit zu sagen, sondern das zu sagen, was gesellschaftlich als Ideal- oder Wunschbild zu verstehen ist. Daher sollten wir uns nicht nur auf Zahlenmaterial beschränken, sondern meine Bitte geht in erster Linie dahin, wirklich gemeinsam an einer Verwirklichung eines Projektes zu arbeiten, dessen Beginn heute gesetzt wurde, speziell bei den jungen Menschen zu schauen, die Anzahl jener, die Alkohol konsumieren, die Anzahl jener, die dann in Verkehrsunfälle verwickelt werden, zu reduzieren. 12.50

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Zu Wort kommt nun Herr Dr. Pirker.

12.50

Abgeordneter Dr. Hubert **Pirker** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, man kann sagen, wir stimmen hier herinnen in diesem Saal in der Zielsetzung durchaus überein, nämlich die Absenkung der Verkehrsunfälle durch geeignete Maßnahmen herbeizuführen. Diese Enquete diene zweifelsohne dazu und dient wahrscheinlich auch noch in der weiteren Folge dazu, uns als Parlamentarier abzusichern, uns Entscheidungshilfen anzubieten, denn — auch darin stimmen wir, so glaube ich, überein — es wird letzten Endes eine politische Entscheidung sein, die hier zu treffen sein wird.

Für mich waren einige Aussagen von seiten der Experten, von Kollegen durchaus schlüssig, aber es hat auch Aussagen gegeben, die nicht eindeutig waren und mir nur bedingt als Entscheidungshilfe dienen könnten. Ich meine etwa den Zusammenhang, der von relativ vielen Referenten herausgearbeitet wurde, daß nämlich das Absenken der Promillegrenze auf etwa 0,5 Promille oder darunter auch die Abnahme der Unfallhäufigkeit zur Folge gehabt hätte.

Es ist dieser Schluß nach der Darstellung der Statistik zwar immer gezogen worden, ich glaube aber, wir dürften dabei nicht übersehen, daß in der Regel mit dieser Absenkung auf 0,5 Promille eine verstärkte Kontrolle einhergegangen ist

Abgeordneter Dr. Hubert Pirker

(Bundesminister Mag. Klima: Das wollen wir auch!) und daß durchaus auch der Schluß nahe liegen kann, daß es nicht sosehr durch das Absenken auf 0,5 Promille, sondern vielmehr durch die verstärkte Kontrolle zu einer Absenkung der Unfallhäufigkeit gekommen ist. Der eindeutige Beweis dafür, daß der Rückgang der Unfallhäufigkeit aufgrund der Absenkung der Promille stattgefunden hat, ist für mich — bisher zumindest — nicht erbracht worden.

Darin steckt aber auch ein Problem, denn eindeutig herausgekommen in der Debatte hier ist zweifelsohne, daß die Kontrolle sehr wohl zu einer Absenkung der Unfallhäufigkeit führt. Und ich glaube, wir sollten daher vordringlich darüber nachdenken, wie wir die Kontrolle auf den Straßen optimieren können. Dazu sind zwar einige Vorschläge gemacht worden, auch von Ihrem Vorgänger, Herr Minister, aber diese Vorschläge beinhalteten noch nicht die tauglichen Mittel, die wir einsetzen könnten, damit es tatsächlich zu einer effektiveren und besseren Überwachung kommen könnte. Es wäre also wünschenswert, hier gezielt anzusetzen, und das in enger Kooperation zwischen dem Verkehrsminister und dem Innenminister, die ja beide dafür Verantwortung tragen.

Der zweite Punkt für mich neben dieser verstärkten Überwachung ist das Ziel, mehr Akzeptanz zu erreichen, aber nicht nur bei der Bevölkerung — das ist enorm wichtig —, sondern auch bei jenen, die die Überwachung durchführen, nämlich bei der Exekutive. Für sie müßte man geeignete Instrumente finden, damit es dort eine tatsächliche Akzeptanz gibt, die sich dann in besseren Ergebnissen niederschlagen kann.

Das heißt, um es zusammenzufassen: Für mich geht es auch in Richtung Stufenplan meines Kollegen Kukacka, der gemeint hat, es müßte zuerst die Kontrolle verstärkt werden. Ich glaube, man müßte den Versuch mit hineinnehmen, daß Kontingenz und ein relativ kurzer Zeitraum vom Vergehen bis zur Strafe, die dann folgt, erreicht werden, weil so der Lerneffekt sehr hoch ist, wie der Psychologe auch gemeint hat. Und ich glaube auch, daß wir sehr klar sagen können: Wenn wir diese Kontrolle verstärken, dann eine Kontrolle ohne den Umstand, daß die Exekutive auf Verdachtsmomente wartet.

Einzig und allein muß das Ziel sein eine starke Kontrolle, aber einhergehend damit eine Informationskampagne, die das Verantwortungsbeußtsein bei der Bevölkerung hebt. Ich glaube, daß wir mit einer derartigen Informationskampagne und einer Kontrolle insgesamt gesehen tatsächlich mehr Akzeptanz bei den Betroffenen, nämlich bei der Exekutive und bei der Bevölkerung, erreichen können. Nach einer entsprechenden Zeitphase, nach einem Jahr oder zwei Jahren,

sollte eine Evaluation stattfinden, und nach dieser Evaluation — wir wissen ja nicht, ob nicht schon die Kontrolle allein eine starke Absenkung der Zahl der Verkehrsunfälle herbeiführen könnte; der Beweis ist noch offengeblieben — sollten wir sagen: Ja, es ist auch notwendig, auf 0,5 Promille abzusenken, oder es ist nicht notwendig. 12.55

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Als nächster kommt Kollege Hofer zu Wort.

12.55

Abgeordneter Johann Hofer (ÖVP): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Minister! Geschätzte Damen und Herren! Hearings sind immer interessant, weil man nämlich von Fachleuten, von Wissenschaftlern, aber auch wie heute von Politikern verschiedene Meinungen und verschiedene Ansichten hört. Gerade dieses heutige Thema, die Herabsetzung der Promillegrenze, ist wieder ein Beweis dafür, daß das Mittelmaß zu finden ist. Umsonst sagt man nicht: Die Wahrheit liegt meistens in der Mitte, oder: Einem jeden Menschen recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann. Wir Politiker sollen das aber immer können. Fallweise sagt man: Wenn niemand mit der Lösung, die wir herbeigeführt haben, absolut zufrieden ist, dann ist es meistens eine gute Lösung.

Nun zum Thema selbst: Herr Professor Machata — ich habe mir das mitgeschrieben — hat ausgeführt: Wissenschaftlich ist es ohne Zweifel erwiesen, daß die absolute 0-Promille-Grenze das beste wäre. Wir müssen uns aber fragen — das hat er auch gesagt — : Ist es politisch machbar? Wir müssen uns fragen: Wo ist die EG? Müssen wir Österreicher wirklich immer glauben, die Vorreiter in allem und jedem sein zu müssen? Müssen wir wirklich immer die Gescheiterten sein? — Ob wir es dann sind, ist eine andere Frage, siehe Tropenholz. — Als vierten Punkt hat er dann gesagt : . . . die Beibehaltung des Wertes und gleichzeitig eine umfassende Kontrolle folgen zu lassen.

Was ich bei den heutigen Ausführungen habe erkennen können, war — das hat sich wie ein roter Faden durchgezogen; egal, von wem es gekommen ist —: Zur umfassenden Kontrolle haben sich alle bekannt. So gesehen bekenne ich mich auch zu diesem Stufenplan, der von Kollegen Kukacka eingangs schon erwähnt worden ist.

Ich hätte einige Fragen an den Herrn Weseemann. Er hat ja auch sehr deutlich von der Kontrolle gesprochen und davon, daß die verschärfte, die lückenlose und die willkürliche Kontrolle, die in Holland ermöglicht worden ist, eine gewisse Absenkung der Zahl der Verkehrsunfälle nach sich gezogen hat.

Ich möchte ihn jetzt folgendes fragen: Wie schauen die statistischen Zahlen in Holland im

Abgeordneter Johann Hofer

einzelnen aus? Wie viele Verkehrstote gibt es? Wie viele — in Prozenten ausgedrückt — sind auf Alkoholkonsum zurückzuführen? Wie viele Verkehrsverletzte gibt es? Wie viele davon sind alkoholbedingt? Wie viele Tote — in Prozenten ausgedrückt — gibt es durch überhöhte Geschwindigkeit in Holland? Wie viele Verletzte gibt es in Holland — auch wieder zurückzuführen auf überhöhte Geschwindigkeit und nicht unmittelbar auf Alkoholisierung? Und wie viele Kreuzungsunfälle gibt es? Was ich weiß — bei uns ist das so —, passieren die meisten Unfälle bei Kreuzungen. Das ist heute schon einmal zur Sprache gebracht worden.

Ich glaube auch — damit komme ich schon zum Schluß —, daß wir hier nicht voreilig Entscheidungen treffen sollten, daß wir uns eher mit einem Stufenplan den Wunschvorstellungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit anlehnen sollten, aber nicht abrupt, daß wir es den Exekutivorganen ermöglichen sollten, dieses Problem mit einer verschärften, willkürlichen Kontrolle in den Griff zu bekommen. Vielleicht ist der nächste Schritt dann gar nicht mehr notwendig. Stellt sich heraus, daß er sehr wohl noch notwendig ist, dann kann man immer noch weitere Schritte setzen. — Danke schön. 12.58

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Danke.

Der nächste ist Herr Abgeordneter Kiermaier.

12.58

Abgeordneter Günter Kiermaier (SPÖ): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Frau Kollegin! Meine Herren Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe großen Respekt vor der Wissenschaft, möchte aber, da ich neben meiner Tätigkeit als Abgeordneter schon 30 Jahre lang Gastwirt bin, auch aus dieser Sicht zu diesem Thema ein paar Anmerkungen machen.

Es ist sicherlich eine Tatsache daß die Gastronomie keine Freude hat mit Alkoholikern, weil nämlich die Alkoholiker die Gäste vertreiben. Es ist heute schon angekommen, daß die phantasievolle Gastronomie Wege sucht, durch das Anbieten von Produkten entgegenzusteuern, mit denen man diesem Trend folgen kann. Aus eigener Erfahrung kann ich Ihnen sagen: Wir führen zum Beispiel alkoholfreies Bier vom Faß, das sich größter Beliebtheit erfreut. Es ist ein Kuriosum, daß dieses Bier gar nicht als Bier bezeichnet werden darf, sondern die offizielle Bezeichnung dafür ist: Hopfen- und Malzgetränk. Das ist ein Unsinn sondergleichen. Wenn man das alkoholfreie Bier hoffähig macht, leistet man einen Beitrag zur Akzeptanz. — Das aber bitte nur nebenbei.

Ich wollte nur aufzeigen, daß es auch Möglichkeiten gibt, in der Öffentlichkeit entsprechend zu agieren.

Es ist eine Tatsache — das ist heute schon sehr oft angekommen —, daß der Alkohol beim Autofahren katastrophale Auswirkungen haben kann. Ich habe mich selbst schon bei Nachtstreifen, die ich mit der Gendarmerie gefahren bin, davon überzeugt, was sich da abspielt. Es ist wirklich eine Katastrophe.

Diese großen Gefahren treten hauptsächlich in Diskotheken und bei Festen auf. Vor allen Dingen betrifft es, wie schon heute so oft angekommen ist, jüngere Verkehrsteilnehmer. Diese Altersgruppe kann nämlich mit Alkohol nicht umgehen, sie schütten ihn einfach in sich hinein. Hier, glaube ich, müßte flächendeckend angesetzt werden. Ich stimme auch in das Kredo ein. Meine Damen und Herren! Es wäre vor Jahren undenkbar gewesen, von einem Wirt zu hören, daß er dafür ist, daß flächendeckende Kontrollen stattfinden, und zwar wesentlich mehr als jetzt. Dazu bekenne ich mich in aller Deutlichkeit.

Ich möchte aber trotzdem sagen, daß man die Kirche im Dorf lassen sollte und sich überlegen sollte, warum gerade an den von mir genannten Zeitpunkten die von mir genannten Personen hohe Alkoholisierung aufweisen. Wir haben es heute bereits gehört, ein Durchschnittsalkoholwert von 1,46 Promille. Das ist erschreckend. Es ist nicht umsonst das Wort „ansaufen“ verwendet worden.

Aber wenn wir nicht kontrollieren, dann können wir die Grenzen herabsetzen, so weit wir wollen, es wird uns nicht nützen. Es fahren trotz der 0,8-Beschränkung die Leute stockbesoffen durch die Gegend, weil sie wissen, daß wenig kontrolliert wird, und sie das Risiko eingehen, einer von den tausend zu sein, die nicht kontrolliert werden. Ich glaube, hier müßte man ansetzen.

Ich möchte mich kurz halten und möchte noch eines sagen: Ich habe 30 Jahre lang Erfahrungen gesammelt. Ich habe einen Gasthof, dort gibt es keine Trinker, das ist ein ordentliches Publikum. Ich beobachte ganz genau, wie sie sich verhalten. Ich glaube, wenn man untertags rigoros vorgeht, dann bestraft man die Verkehrten und läßt jene, die in der Nacht hauptsächlich Unfälle verursachen, ungeschoren.

Daher mein Vorschlag: Ich glaube, unser Motto sollte sein: Besser probieren, als studieren. Schauen wir uns einmal ein halbes Jahr oder ein Jahr lang eine rigorose Kontrolle an, legen wir dann Fakten auf den Tisch. Wir haben heute so viele Erkenntnisse gehört, die von 0,2 bis 1,5 divergieren. Seien Sie mir nicht böse, aber dabei beginnt man unsicher zu werden. Ich glaube, wenn wir

Abgeordneter Günter Kiermaier

etwas auf den Tisch legen können, wenn wir etwas ein halbes oder ein dreiviertel Jahr getestet haben, dann könnten wir mit diesen Mitteln alle überzeugen. Wir müssen letztendlich der Exekutive die Möglichkeit geben, flächendeckend kontrollieren zu können. Das ist ein Auftrag, den wir sehr ernst nehmen müssen. — Danke schön. 13.04

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Als nächster zu Wort gemeldet ist Kollege Kirchknopf.

13.04

Abgeordneter Josef Kirchknopf (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Großteil dessen, was jetzt gesagt wird, sind bereits Wiederholungen. Garantiert werde auch ich manche Dinge bringen, die eine Wiederholung sind. Manche der Anwesenden kennen mich und wissen, daß ich hauptberuflich als Weinbauer tätig bin. Ich erzeuge ein Produkt, das sehr viel zur Lebensqualität beiträgt, aber auch manchesmal — manche betrachten das in vielen Fällen anders — Mitverursacher von Autounfällen ist. Trotzdem möchte ich gleich zu Beginn eine Feststellung treffen: Ich sehe zurzeit keinen Handlungsbedarf, die Alkoholgrenze abzusenken. Ich werde das kurz begründen:

Von den Vorrednern wurde schon erwähnt, daß es verschiedene Möglichkeiten gibt, um die Unfallszahlen zu senken. Es ist bereits von Kollegen Vetter die Statistik hinsichtlich der Unfallszahlen herangezogen worden, und auch ich möchte ganz kurz darauf hinweisen.

Wir haben im Jahr 1971 zirka 52 000 Unfälle mit 2 630 Todesfällen gehabt. Im Jahre 1990 waren es 46 000 Unfälle mit 1 391 Toten. Das sind sehr viele.

Bei den Alkoholunfällen schaut es ähnlich aus. 9 Prozent der Gesamtunfälle im Jahr 1982 waren auf Alkoholgenuß zurückzuführen. Im Jahr 1991 waren es 6,2 Prozent. Die Unfälle mit Todesfolgen betrugen 15,6 Prozent, im Jahr 1991 7,4 Prozent.

Warum habe ich diese Zahlen hier genannt? — Ich möchte darauf verweisen, daß es in diesen Zeiträumen sehr wohl großartige Erfolge gegeben hat, die vor allem auf das Kuratorium für Verkehrssicherheit mit seinen Informationen, seiner Aufklärungstätigkeit zurückzuführen sind, aber natürlich auch auf die vom Gesetzgeber vorgesehenen Kontrollen und so weiter.

Ich bin überzeugt davon, wenn wir diesen Weg weitergehen, dann sind bestimmt noch einige Prozentpunkte bei den Unfällen, bei den Todesfällen herauszuholen, ohne die Promillegrenze abzusenken. Wir sollten nicht nur immer neue Normen beschließen, sondern wir sollten uns ein-

mal in erster Linie bemühen, daß bestehende Normen vom Gesetzgeber, von den Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Ich bin überzeugt, daß wir mit den genannten Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle beitragen können. 13.07

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Danke. Als nächste zu Wort gemeldet ist Kollegin Schorn.

13.07

Abgeordnete Hildegard Schorn (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich traue mich heute zum Thema Alkohol auch als Frau das Wort zu ergreifen, weil ich der Meinung bin, nicht im Verdacht zu stehen, Alkoholikerin zu sein.

Ich glaube aber, annehmen zu dürfen, daß jeder im Saal der Meinung ist, daß alles getan werden muß, um Verkehrsunfälle, aber vor allem Verkehrstote zu verhindern. Das sage ich im Hinblick auf Herrn Dr. Fous, der auf 300 000 Alkoholranke hinwies. Ich meine, übermäßiger Alkoholgenuß ist immer ein Problem, und zwar nicht nur am Steuer, sondern auch in der Familie. Hier gibt es leider Gottes keine Kontrolle. Ich bin überzeugt davon, daß unendliches Leid auch in diesem Bereich durch Alkohol vorhanden ist. Daher wird kein halbwegs vernünftiger Mensch jemals Alkoholikern das Wort reden.

Unser Thema lautet: Alkohol im Straßenverkehr. Es sei mir gestattet, darauf hinzuweisen, daß es mehrere Faktoren gibt, die bei der Unfallhäufigkeit eine große Rolle spielen. Ich glaube daher, man sollte alles in einem gewissen Zusammenhang sehen.

Wenn Sie in der Früh im Raum Wien das Radio aufdrehen, dann hören Sie zum Beispiel, ich möchte schon sagen, fast täglich: Unfall auf der Tangente, Unfall auf der Süd Autobahn. Ich kann nicht annehmen, daß diese Lenker schon in der Früh betrunken sind. Daher sind andere Faktoren maßgeblich wie Verkehrsdichte, Streß, Medikamenteneinfluß, schlechte Ausstattung des Fahrzeuges, aber vor allem auch die den Verkehrsverhältnissen nicht angepaßte Fahrweise.

Wenn ich von meiner Person ausgehe, dann laufe ich sicher nicht Gefahr, in alkoholisiertem Zustand einen Unfall zu verursachen, aber es könnte durchaus sein, daß ich aus Streß, aus Unachtsamkeit einmal einen Unfall verursachen könnte.

Die Jugendlichen wurden schon angesprochen. Herr Kollege Schwemlein hat sehr deutlich gesagt, welche Unfallfaktoren bei Jugendlichen überwiegen. Das sind: fehlende Fahrpraxis, Selbstüberschätzung und so weiter. Wenn nun übermäßiger Alkoholkonsum dazukommt, dann kann das dramatische Auswirkungen haben. Ich

Abgeordnete Hildegard Schorn

darf aber darauf hinweisen, daß in den letzten zehn Jahren in meinem Ort 13 Jugendliche tödlich verunglückt sind, kein einziger wegen Alkoholeinfluß, sondern alle wegen überhöhter Geschwindigkeit. Herr Minister! Das habe ich mir extra ausheben lassen.

Ich fordere an dieser Stelle vor allem das Kuratorium für Verkehrssicherheit auf, sich mit der gleichen Vehemenz, wie es für die Senkung der Promillegrenze eintritt, dafür stark zu machen, daß Jugendliche alkoholfreie Getränke zu einem akzeptablen Preis erhalten.

Ich bringe Ihnen dazu ein Beispiel. In einem Lokal in Wien kostet ein gespritzter Orangensaft 48 S und ein Krügel Bier 32 S. Ich war, wie viele Politiker in der Faschingszeit, auf sehr vielen Bällen. Ich sehe nicht ein, daß ein Glas Sekt-Orange gleich viel kostet wie ein Glas purer Sekt. Hier müssen wir für die Jugendlichen und für jene, die keinen Alkohol konsumieren wollen, ansetzen.

Eine Studie hat ergeben, daß von 1 000 befragten Österreichern 50 Prozent für eine Senkung der Promillegrenze waren. Dazu möchte ich sagen: Wenn die Frage gelautet hätte: Treten Sie ein für eine intakte Umwelt?, dann hätten sicher 80 Prozent mit Ja geantwortet. Aber wenn Handlungsbedarf gegeben ist, möchte keiner etwas tun.

Herr Dkfm. Bogner! Sie haben vor wenigen Tagen beklagt, daß es trotz Gurtenanlegepflicht, obwohl man weiß, welch schwere Unfälle durch das Nichtanlegen der Gurten verursacht werden, sehr viele Gurtenmuffel gibt.

Zur Statistik: Ich habe mir eine Statistik aus Baden ausheben lassen; das ist ein großes Buschenschankgebiet in meinem Nachbarbezirk. Das Gemeindegebiet von Baden hat 160 Verkehrsunfälle mit Sachschaden in einem bestimmten Zeitraum registriert; in demselben Zeitabschnitt gab es lediglich sechs Unfälle mit Sachschaden infolge Alkoholeinflusses.

Kollege Vetter hat schon auf die vielen unseriösen Pressemeldungen zum Thema Alkohol hingewiesen. Es sei mir gestattet, heute etwas zu sagen, was mir schon sehr lange im Magen liegt. Wenn in der Headline steht: Jeder Gendarm fängt pro Jahr 1,7 Autolenker, dann würde ich als normaler Bürger das so auslegen, daß der Autolenker eigentlich Freiwild ist, denn eigentlich fängt man nur Tiere, aber sicher keinen Autolenker.

Und wenn es dann weiter heißt — ich danke Herrn Kollegen Kiermaier für seine Wortmeldung —: Gendarmen geben offen zu, daß bei jedem Fest und von jedem Wirt dahin gehend interveniert wird, nicht zu hart zu kontrollieren, dann muß ich sagen, ich kenne niemanden, der interveniert. Ich weiß es nicht, Herr Kollege Kiermaier,

aber ich glaube, Sie haben das auch noch nie getan. Meiner Meinung nach ist das eine pauschale Verleumdung der Wirte und aller Festveranstalter. Von Interventionen bei BHs nach Führerscheinabnahme ganz zu schweigen.

Ich habe heute früh mit zwei Bezirkshauptleuten telefoniert, und beide haben mir versichert, daß vielleicht vom Freundeskreis interveniert wird, aber niemals von Politikern. Daß von oben irgendein Druck kommt, das gibt es längst nicht mehr, ins Mittelalter fühle ich mich aber versetzt.

Herr Ing. Erwin Schrammel vom Kuratorium für Verkehrssicherheit meinte — ich zitiere die Zeitungsmeldung —: Der Bub vom Angessoffenen geht mit dem Gendarmeriebuben in die Schule, und der bekommt Fotzen, wenn s' dem Vater den Schein zwicken. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich lebe am Land, daher muß ich mich gegen solche Pressemeldungen entschieden verwahren, denn ich glaube, unseriöser geht es gar nicht mehr.

Ich meine daher und stimme mit Herrn Dkfm. Bogner überein, daß Bewußtseinsbildung unser oberstes Ziel sein sollte. Herr Minister Klima! Sie sprachen auch schon von Eigenverantwortung, und ich finde den Vorschlag von Herrn Dr. Lesch sehr gut, daß Möglichkeiten zur Prüfung der Promillemenge gegeben werden sollen.

Herr Minister! Was macht man dann, wenn es die Möglichkeit gibt, die Promillegrenze zu testen, man aber in keiner Stadt lebt, in der es öffentliche Verkehrsmittel gibt? Wie komme ich vom Heurigen aus Traiskirchen, aus Gumpoldskirchen, aus Baden in meinen Wohnort, wenn ich das Auto wegen der Promille nicht benutzen kann, wenn kein öffentliches Verkehrsmittel mehr fährt und es auch keine Taxis gibt? (*Bundesminister Mag. Klima: Die Frage stellt sich immer, bei 0,8, bei 0,5!*) An Sie als Verkehrsminister stelle ich die Frage: Werden Sie in Zukunft dafür eintreten, daß zum Beispiel Discobusse installiert werden?

Zum Abschluß: Ich trete dafür ein, die 0,8-Promillegrenze beizubehalten, allerdings entsprechend zu kontrollieren. Das wird aber zum Beispiel in meinem Bereich nicht so leicht möglich sein, denn wenn bei mir Gendarmeriekommanden zusammengelegt werden, wenn man ständig davon spricht, daß Gendarmerieposten geschlossen werden, dann weiß ich nicht, wie man das machen könnte. Ich glaube, zusammenfassend sagen zu können, eine Emotionalisierung bzw. Unseriosität bei der Behandlung des Themas Alkohol und Straßenverkehr, vor allem aber eine Kriminalisierung der Autofahrer lehne ich entschieden ab. Daher sollte sich unser Appell an die Eigenverantwortung jedes einzelnen richten. 13.15

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Schwärzler.

13.15

Abgeordneter Ing. Erich **Schwärzler** (ÖVP): Wir haben heute in den einzelnen Beiträgen — das muß man auch sehr offen zugeben — einige Argumente gehört, die absolut für 0,5 Promille sprechen, einige andere Argumente begründen wiederum die 0,8-Promillegrenze. Ich behaupte, daß ungefähr 70 Prozent der Argumente, die für 0,5 sprechen, im Endeffekt, wenn wir das in der Konsequenz durchdenken, für 0,0 sein müßten. Wenn wir sagen, jeder Verkehrstote ist zuviel, dann müßten wir uns dazu bekennen. Jetzt sind wir aber Realisten, und als solche haben wir auch zu handeln.

Nach den Ausführungen haben wir unterschiedliche Argumentationen gehört, und wir haben auch von den Experten unterschiedliche Gesichtspunkte dargelegt bekommen. Für mich war eine Zahl sehr wichtig, und zwar: Der Mittelwert der Geprüften in den letzten zehn Jahren lag bei 1,5 Promille. Wenn wir draußen mit den Gendarmen — das ist eigentlich für mich der Maßstab — reden, dann sagen sie uns sehr klar — ich habe das in letzter Zeit verstärkt gemacht, um zu erfahren, wie die Argumentation und der Sachverhalt draußen liegen —, daß die Situation so ist, daß sie derzeit gar nicht prüfen können. Wir als Gesetzgeber haben das bisher unmöglich gemacht. Hätten sie das Instrumentarium, daß sie prüfen könnten, dann würde man auch die 0,8 wesentlich besser und konsequenter prüfen können.

Ich glaube, eine erste Herausforderung ist, daß wir nicht sagen: Weil wir bisher verhindert haben, die 0,8 gut zu prüfen, haben wir hohe Werte, und daher senken wir auf 0,5. Wir müssen den Durchführungsorganen das Instrumentarium in die Hände geben, damit sie die 0,8 auf der Straße auch entsprechend prüfen können.

Zweitens: Ich bin dem Minister dankbar, daß er ein sehr breites Maßnahmenpaket zur Verkehrssicherheit vorgetragen hat, denn das ist sehr wichtig und entscheidend. Ich sage ganz klar. Wenn wir mehr Geld für Verkehrssicherheit einsetzen, was richtig ist, dann ist es auch notwendig und entscheidend, ministerienübergreifend zu überlegen, wie kann man zwischen Verkehrsministerium und Innenministerium, zwischen Verkehrsministerium und Jugendministerium gemeinsame Maßnahmen setzen, um den Jugendalkoholismus von der Straße wegzubringen. Man muß auch Maßnahmen setzen, um die Verkehrssicherheit im Interesse unserer Bürger besser in den Griff zu bekommen, um in Zukunft auch positive Werte zu haben. 13.18

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Strobl.

13.18

Abgeordneter Robert **Strobl** (SPÖ): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Grundsätzlich begrüße ich diese Enquete, weil wir als Abgeordnete sehr viel Interessantes erfahren haben, das auch wissenschaftlich fundiert ist. Wenn ich nun höre, daß eigentlich erst 1961 in Österreich die 0,8 Promille eingeführt worden sind, dann glaube ich, es wird, als man das eingeführt hat, eine ähnliche Diskussion zu dieser Zeit gegeben haben. Es ist auch klar, daß das kontroversiell war.

Wenn man nun hört, daß sich die EG ein Limit gesetzt hat, nämlich bis 1993 die 0,5 Promille einzuführen, und es bisher nicht gelungen ist, dann bin ich der Meinung, man sollte jeden Weg beschreiten, um zu prüfen, seriös zu prüfen, was dazu beiträgt, die Anzahl der Toten und der Verletzten in Österreich zu vermindern.

Aufgrund dieser Grafiken hat man gesehen, daß die beste Lösung 0,0 bis 0,2 wäre, das ist aber sicher aus gewissen Gründen nicht durchführbar. Es gibt ein altes Sprichwort: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Wir haben es heute schon so oft gehört: die Kontrolle. Ich komme noch darauf zurück zu sprechen.

Ich bin der Meinung, es muß etwas geschehen, und zwar nicht nur beim Alkohol, sondern auch in verschiedenen anderen Bereichen wie Tempo und so weiter. Wir haben heute schon von den sogenannten Erwischungswahrscheinlichkeiten gesprochen, dies wird auch mit der Einführung der 0,5 Promille nicht verändert werden, sofern die Kontrolle nicht entsprechend verstärkt wird.

Wir haben leider gerade vor kurzem zwei Unfälle bei der Eisenbahn gehabt. Bei einem Unfall gab es drei Tote und zirka 20 Verletzte. Es hat in der Öffentlichkeit, ob im Fernsehen oder in der Presse, Diskussionen über die Sicherheit gegeben. Hier hat kein Alkohol mitgespielt, sondern es war menschliches Versagen.

Am selben Wochenende hat es 14 Tote und fast 200 Verletzte auf der Straße gegeben. Es ist schon bald so, daß wir damit leben. Es steht halt in der Zeitung, es ist einmal da und einmal dort etwas passiert.

Jetzt muß man — wer ehrlich bemüht ist — sagen: Was können wir dagegen tun? Bei der heutigen Diskussion haben wir Pro und Kontra gehört. Es ist nun einmal so, daß beim Kontra sicher gewisse Interessen mitspielen, zum Beispiel Lobbyismus. Es geht aber auch schon so weit, daß man sich, wenn man Abgeordneter ist und in einem Weinbaugebiet wohnt, hüten wird, für etwas einzutreten, was unter Umständen der Wähler-

Abgeordneter Robert Strobl

schicht nicht recht ist. So ist die Realität, so ist die Wirklichkeit. Aber, wie gesagt: Damit müssen wir leben, Herr Abgeordneter!

Im Dezember haben wir im Kuratorium ein Test-Trinken gehabt. Wir haben eine kleine Jause bekommen, dann sind wir zum Testen gegangen. Ich habe ein Bier und zwei Achtel Wein getrunken und habe keine 0,5 zusammengebracht.

Man hat dann in Diskussionen gesagt, es gibt eine Faustregel, die sicher nicht für jeden Menschen anwendbar ist, weil es auf die körperliche Verfassung, auf das Gewicht, auf die Konstitution und auf die Größe ankommt, und zwar: Zwischen 0,5 und 0,8 liegt ein Seidel Bier oder ein Achtel Wein.

Ich glaube, wir müßten auch mehr aufklären — sicher ist das nicht auf jeden anwendbar. Wir müßten die Öffentlichkeit, die Autofahrer mehr aufklären. Es ist ja nicht so, daß man jetzt sagt: Er darf keinen Alkohol mehr trinken!, ein gewisses Limit darf er sich erlauben.

Die Erwischungswahrscheinlichkeit gehört verbessert, weil wir haben gehört, daß nur jeder Tausendste bis Zweitausendste erwischt wird, und das ist nicht zielführend.

Die Herabsetzung der Promillegrenze sollte erreicht werden. Verstärkte und vermehrte Kontrollen sollten eingeführt werden. Ich bin auch der Meinung, der Alko-Test gehört grundsätzlich eingeführt, weil es keinen Sinn hat, daß er nur dann Anwendung findet, wenn der Verdacht auf Alkoholisierung besteht.

Ich möchte noch auf etwas hinweisen: In der Koalitionsvereinbarung hat es eine schöne Abhandlung gegeben, in der steht, daß man für mehr Verkehrssicherheit eine sogenannte „Cobra“ einführen sollte. Woran ist das gescheitert? Da sollte sich der eine oder andere an die Brust klopfen und fragen, warum das nicht geschehen ist.

Ich habe mir die heute gehörten Zahlen genau angeschaut. Ich glaube, das haben sich viele nicht angesehen. Ich habe mir aber erlaubt, das am 4. 12. beim Budget, Kapitel 64, bereits anzuziehen. Im Budget beim Voranschlagsansatz 8812 sind Geldstrafen — das ist beim Bautenminister — gemäß § 100 StVO in der Höhe von 775,3 Millionen veranschlagt. Inzwischen sind auch die Organmandate angehoben worden. Das heißt 1 Milliarde Schilling für das Jahr 1993.

Wir fordern mehr Kontrolle. Mehr Kontrolle erfordert auch mehr Personal. Der Verkehrsminister ist für die StVO zuständig, der Innenminister für die Kontrollen, und der Wirtschaftsminister ist der lachende Dritte: Er kassiert dieses Geld. Nur 10 Prozent sind für die Anschaffung von Geräten zweckgebunden, meine Damen und Her-

ren! Hier bedarf es aber auch der Zustimmung der Kollegen der ÖVP-Fraktion.

Hier ist der Ansatz, hier sind die Mittel, damit wir das, worüber wir heute soviel gesprochen haben — mehr Kontrolle, stärkere Kontrolle —, durchführen können. — Danke. 13.24

Vorsitzender Abgeordneter Franz **Hums**: Ich danke. Als nächster zu Wort gemeldet: Kollege Kuba.

13.24

Abgeordneter Heinrich **Kuba** (SPÖ): Es wird ja oft der Politik und den Politikern der Vorwurf gemacht, daß sie sehr zögernd, sehr zaudernd und keine raschen Entscheidungen treffen. Das ist sicherlich manchmal zutreffend. Ich habe mich bei der heutigen Diskussion, zwar nicht von den Wissenschaftlern und Experten, sondern von den Kollegen der ÖVP-Fraktion, doch in die Zeit zurückversetzt gefühlt, in der wir über die Sturzhelmpflicht und über die Sicherheitsgurte diskutiert haben. Das war auch eine sehr mühsame Diskussion, und die Argumente — von der Einschränkung der persönlichen Freiheit angefangen bis zum Exzeß — wurden diskutiert: Man könne das doch den Leuten auf keinen Fall antun — auch unter dem Gesichtspunkt der Senkung der Unfallzahlen. Die Statistik beweist das. Es gibt zwar Böse, die sagen, eine Statistik ist ein Museum von Irrtümern. Ich kann mich dem nicht ganz anschließen, denn die Zahlen, die wir heute bekommen haben, sprechen eigentlich eine andere Sprache.

Jetzt kann man natürlich auch sagen, daß im Hinblick auf den Alkoholisierungsgrad der Wert bei den betreffenden Kraftfahrzeuglenkern eigentlich gar nicht so hoch ist. Ich komme aus dem Weinviertel in Niederösterreich. Kollege Ing. Pleichl, der auch aus diesem Bereich stammt, hat das ziemlich emotionell vertreten. Natürlich kann ich ihm in der Form nicht völlig beipflichten, aber er hat sicherlich nicht unrecht damit, daß in diesem Bereich existentielle Fragen der dort Wirtschaftstreibenden auch zur Diskussion stehen: der Weinbauern, der Gastronomie und jener, die mit Ausschank zu tun haben.

Aber ich glaube, das sollte uns nicht davon abhalten, eine Entscheidung nicht auf den langen Tisch zu schieben, denn alle Experten, die heute hier vorgetragen haben, haben eindeutig nachweisen können, die 0,3 Promille Unterschied, nämlich von 0,8 auf 0,5, vor allem in medizinischer Hinsicht eine stärkere Beeinträchtigung des PKW-Lenkens verursachen. Und das kann man nicht wegdiskutieren. Man kann sagen, man will mehr Kontrollen haben, das ist alles in Ordnung, man soll den Alkoholkonsum hintanhaltend, man soll aufklären, man soll informieren. Aber nichts-

Abgeordneter Heinrich Kuba

destotrotz werden wir uns irgendwann auf die 0,5 einpendeln müssen.

Wenn Kollege Kukacka einen Art Stufenplan angedeutet hat, dem in den Diskussionsbeiträgen ein paar Kollegen der ÖVP beigetreten sind, dann würde das bedeuten, daß in erster Linie sozusagen die Kontrollen mit Planquadraten und so weiter verstärkt werden sollen. Kollegin Schorn hat ja gesagt, daß sehr viel bei den Zeltfesten, bei den Kirtagen und bei den Heurigen interveniert wird, keine Planquadrate, keine Kontrollen durchzuführen. Es gibt ja auch in den BHs immer undichte Stellen, und es ist dann schon längst vorher bekannt, in welchem Bereich Planquadrate stattfinden werden.

Ich glaube, daß die Bereiche Trinken und Rauchen derzeit sehr stark in Diskussion sind. Viele Leute wissen, daß es ungesund ist. Trinken beim Autofahren ist nicht nur ungesund, sondern gefährlich, sogar lebensgefährlich. Ich möchte mit einem Zitat von einem, der sehr bekannt war für sein Trinken, enden, und zwar vom Knieriem in Nestroys „Lumpazivagabundus“ — denn die meisten Leute trinken ja nicht alleine, sondern schöner ist es ja, in der Gemeinschaft zu trinken —, der damals schon gesagt hat: Im Wirtshaus ist das schlechteste G'söff a Genuß. 13.27

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke. Als letzter zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Dr. Lukesch, bitte.

13.27

Abgeordneter Dr. Dieter Lukesch (ÖVP): Herr Bundesminister! Ich möchte es kurz machen. Es gibt eine wertvolle Übereinstimmung in drei wesentlichen Punkten:

Erstens: Eines der wirksamsten Mittel zur Verhinderung von Verkehrsunfällen durch Alkohol sind rigorose und möglichst flächendeckende Kontrollen. Auf diesem Weg, Herr Bundesminister, möchten wir Sie gerne unterstützen, weil wir wissen — das hat auch einer der Experten bei der Darlegung der Ergebnisse der gesamteuropäischen Studie gezeigt —, daß in Österreich die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, sehr gering ist, aber wenn man erwischt wird, dann wird man auch sozusagen bei einem schweren Verstoß gegen die bestehende Alkoholgrenze erfaßt.

Das führt mich dazu, daß aufgrund der mangelnden Kontrollen auch die Verhaltensweisen letztendlich entsprechend ungesetzlich und gefördert werden.

Wir haben auch gehört, daß eine verstärkte Kontrolle — insbesondere von unserem Experten aus Holland — mit einem „Overshooting-Effekt“ verbunden ist, sodaß zu erwarten ist, daß sich da-

mit die durchschnittlichen Alkoholisierungsgrade bei Unfällen senken werden.

Das war der erste Punkt. Ich glaube, da sind wir uns einig: Die Kontrollen müssen verstärkt werden, denn sie sind ein wirksames Mittel.

Den zweiten Punkt haben uns die Verkehrspsychologen gezeigt: Eine Maßnahme wird nur dann wirksam werden, wenn sie akzeptiert wird. In diesem Bereich möchte ich an die Autofahrerklubs, an das Kuratorium und auch an das Ministerium appellieren, daß wir die Maßnahmen der Aufklärung, der „moral suasion“, massiv einsetzen und Alkohol am Steuer gesellschaftsunfähig machen. Das Weitergehen auf dem Weg „Don't drink and drive“ ist eine ganz wichtige und wesentliche Maßnahme. Wir stärken damit die Eigenverantwortung, und ich meine auch, daß wir die Kosten einer solchen massiven Aufklärungskampagne, die ganz generell in die Alkoholproblematik, wie es Kollege Schwemlein angedeutet hat, eingebettet sein muß, senken und die Effekte erhöhen sollten.

Dritter Punkt: Dieser hängt mit der Stärkung der Eigenverantwortung zusammen, zumindest habe ich das heute gelernt. Die Beeinträchtigung durch Alkohol ist — abgesehen von einem sehr rigorosen Standpunkt 0,0 oder 0,1 — durchaus vom einzelnen Menschen, von seiner subjektiven körperlichen Verfassung, von seinen Trinkgewohnheiten, von den Anflutungsmechanismen, die es hier gibt, von der Zeit, die vergeht, et cetera abhängig.

Was will ich damit sagen? Wir werden mit einer immer erratischen Grenze, wo immer wir sie ansetzen, nicht umhin kommen, die Eigenverantwortung des einzelnen in den Mittelpunkt zu stellen, und wir werden hier seine subjektive Beeinträchtigung und das Bemerkte dieser subjektiven Beeinträchtigung von ihm einfordern müssen. Das Beispiel, das aus dem Justizministerium gekommen ist, beweist ja, daß man auch mit 0,4 Promille und möglicherweise auch darunter straffällig werden kann, im strafgesetzlichen Sinne.

Ein großes Problem habe ich mit einer Bemerkung von Herrn Dr. Fous. Es ist vom Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit gesagt worden, daß sich in Österreich eine Regel für Alkohol und Autofahren eingebürgert hat: 1 plus 1 — wir wissen, was wir darunter zu verstehen haben. Wenn die Leute wüßten, wieviel sie trinken können, bis sie 0,5 oder gar 0,8 Promille haben, dann würde das überhaupt kein Thema sein. Ich bitte, das ist ein ganz kontraproduktives Argument.

Wenn Sie mich mit drei Viertel Wein — ich bin etwa der Prototyp, auf den Sie da abstellen, etwa

Abgeordneter Dr. Dieter Lukesch

85 Kilogramm schwer und über 1,80 Meter groß — in ein Auto hineinsetzen, dann bin ich absolut fahrtüchtig. (*Dr. Fous: Das ist es ja!*) Ich würde mich weigern, mich in das Auto zu setzen, aber ich halte mich gerne daran, daß ich ein Seidel Bier trinken darf. Nur ist das jetzt mein persönlicher Habitus, das ist meine körperliche Konstitution, die mir das nahelegt.

Darum sage ich noch einmal zur Aufklärung: Die Eigenverantwortung muß gestärkt werden. Man darf nicht über eine letztlich subjektiv erratische Grenze die Menschen zu etwas zwingen, was sie nicht wollen und das möglicherweise gar nicht in die Richtung wirkt, die sie beabsichtigen.

An den Herrn Bundesminister habe ich diesbezüglich zwei Fragen: Herr Bundesminister! Zur jetzt geplanten Einführung einer 0,5-Promille-Grenze: Laufen wir nicht Gefahr, daß wir wieder eine Maßnahme auf dem Papier setzen, womit wir unser Gewissen beruhigen, und daß wir dann die unbedingt notwendigen und von allen Experten bestätigten Kontrollmaßnahmen — der entsprechende personelle Aufwand, die Geräte und der Apparatenaufwand kosten natürlich auch Geld — wieder vernachlässigen?

Wir haben dann 0,5 Promille auf dem Papier, es wird aber die Kontrolldichte nicht stärker werden, weil wir ja ohnedies etwas getan haben. Politischer Aktionismus war gefragt und wurde gesetzt; das Ergebnis dagegegen wird eher zu vernachlässigen sein.

Herr Bundesminister! Zweitens: Haben Sie nicht auch Angst, daß in der gleichen Weise wie in Deutschland die Kontrolle des Blutalkohols mittels Atemluftkontrolle jetzt wieder massiv ins Gespräch kommen wird, wenn wir absenken, so daß diese effiziente Maßnahme des Alkomaten möglicherweise nicht mehr akzeptiert wird und es wieder eine Riesendiskussion geben wird mit einem Ergebnis, das eben nicht dazu führt, daß Alkohol am Steuer nicht mehr gesellschaftsfähig ist?

Herr Bundesminister! Ein letzter Punkt: Auch wir sollten — das muß ich, gerade aus dem Westen kommend, sagen — im internationalen Gleichklang gehen, denn es wird sehr schwer sein, im Westen den deutschen, italienischen und Schweizer Gästen zu sagen, daß bei uns die Alkoholgrenze niedriger ist und daß es auch gilt, wenn sie nur auf einen Tag kommen. Ganz anders wirkt es, wenn man sagen kann: Paßt auf, bei uns wird regelmäßig und intensiv kontrolliert! — Danke!
13.36

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Von den Abgeordneten ist niemand mehr zu Wort gemeldet. Es kommen daher jetzt die Referenten, die angesprochen wurden, zu Wort. Es liegen mir vier Wortmeldungen vor. Als erster kommt der

unmittelbar von Herrn Dr. Lukesch angesprochene Dr. Fous zu Wort.

13.36

Referent Dr. med. Reinhard Fous (Bundespolizeidirektion Wien): Herr Abgeordneter! Die drei Viertel Liter Wein sind ganz in Ordnung. Das ist ja das Thema. Sie geben mir ja recht! Nur: Ich kann Ihnen das berechnen, und man sollte die Bevölkerung dahin gehend aufklären.

Herr Abgeordneter Kukacka hat das schon gesagt, es ist keine Frage, die Maßnahme greift noch besser, wenn die Bevölkerung aufgeklärt ist: Was darf ich trinken? Was darf ich nicht trinken? — Es hängt von Größe und Gewicht ab. Damit läßt sich das ausrechnen, aber es gibt keine Norm für den Durchschnittsbürger.

Ich meine, Sie sollten das in einem Paket beschließen und halt sechs Monate aussetzen, bis das tatsächlich in Kraft tritt, um in dieser Zeit die Bevölkerung informieren zu können. Ich kann die Bevölkerung jetzt nicht darüber informieren, wieviel sie bis 0,8 Promille trinken kann, weil die sagt dann natürlich: „Jetzt trinken wir das, also können wir ja noch mehr trinken!“. Dann sammelt sich das über den ganzen Tag an, und dann sind die Leute doch über dem Grenzwert, und dann haben wir den gegenteiligen Effekt.

Es ist mit der Kontrolle nicht ganz so leicht, weil Sie dazu ausgebildete Sicherheitswachebeamte brauchen. Die Ausbildung dauert derzeit über zweieinhalb Jahre. Sie werden diese also nicht von heute auf morgen bekommen. Wenn Sie jetzt einmal die Bevölkerung informieren und dieses Maßnahmenpaket beschließen, dann haben Sie für die Verkehrssicherheit etwas Gutes getan.

Im übrigen sehe ich eigentlich keinen Unterschied auf medizinischem Gebiet zwischen den einzelnen Sachverständigen, die hier saßen. Auch Herr Professor Machata hat ganz klar festgehalten, daß ihm am liebsten eine 0,0-Promillegrenze wäre. Er hat nur gemeint, daß das politisch nicht machbar sei — das ist keine ärztliche Aussage — und auch punkto Akzeptanz der Bevölkerung nicht machbar sei — auch das ist keine medizinische Aussage. Aber Sie werden keinen der hier anwesenden Ärzte sagen hören, die 0,8-Promillegrenze habe dieselbe Beeinträchtigung wie die 0,5-Promillegrenze zur Folge.

Wir wissen, daß die Beeinträchtigungen ab 0,5 Promille eintreten, und das gilt für alle. Ich glaube, das könnte man auch Herrn Professor Machata nicht in den Mund legen. 13.38

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke! Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Direktor Bogner.

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner

13.38

Referent Direktor Dkfm. Franz M. Bogner (Kuratorium für Verkehrssicherheit): Ich möchte nur jene, die jetzt gegen die 0,5-Promillegrenze aufgetreten sind, fragen, ob sie bereit wären, in ein Flugzeug oder in einen Zug einzusteigen, dessen Pilot oder Lokführer 0,8 Promille hat, sprich vier Viertel Wein getrunken hat. Ich möchte Sie fragen, ob Sie sich das selbst, Ihren Kindern oder sonst irgend jemandem zumuten.

Zum Preis für antialkoholische Getränke. Da gebe ich Ihnen, Frau Abgeordnete, völlig recht. Da gibt es ein Gesetz, das wurde hier in diesem Haus beschlossen. Es läge eigentlich an den Abgeordneten, bei ihren Kollegen von der Gastronomie darauf hinzuwirken, daß dieses Gesetz eingehalten wird. Wenn es so ist, wie Sie gesagt haben, dann wird das Gesetz nicht eingehalten.

Zur Frage „reinen Wein einschenken“: Es wurden ja bereits Mengen genannt. Ich sage nur eines: Solange hier in diesem Haus die 0,5 Promille nicht beschlossen sind, werden und können wir vom Kuratorium nicht die Verantwortung übernehmen, den Leuten zu sagen, sie könnten bis 0,8 Promille soundsoviel — pardon — saufen. Das können wir nicht!

In dem Moment, in dem das hier beschlossen wird, können wir das verantworten. Das ist unser Problem. Jetzt können wir es nicht, weil mit vier Viertel ist der Durchschnittsmensch nicht mehr in der Lage zu sagen: Ich trinke kein fünftes und kein sechstes, weil dann kommen die 1,5 Promille zustande!

Daher ist das ein heikles Problem, und ich appelliere hier an die Damen und Herren Abgeordneten, sich diese Verantwortung vor Augen zu führen. Ich darf sagen: Wir vom Kuratorium — wir haben uns alle Studien ganz genau angeschaut — kennen die Verhältnisse.

Wenn Herr Abgeordneter Vetter nach Sachlichkeit ruft, dann hat mich eigentlich — pardon — der Zynismus erschüttert, mit dem Sie über Menschenleben sprechen. Die Lobby, die ich verrete, ist halt die Lobby jener, die überleben wollen. Das möchte ich dazu sagen.

Da darf man eigentlich die Damen und Herren Volksvertreter nicht aus der Verantwortung entlassen. Wir werden immer darauf hinweisen! Wenn man jetzt sagt: Das tun wir später, verschieben wir das!, dann halte ich das für sehr gefährlich.

Es wurde leider die Einführung des Sicherheitsgurts um 15 Jahre verschoben. In dieser Zeit sind 3 000 Menschen sinnloserweise gestorben. Jetzt geht es um dasselbe beim Alkohol. Ich bin

sehr unglücklich darüber, wenn jetzt verzögert wird.

Es ist doch eindeutig gesagt worden, daß evident ist, daß mehr Überwachung weniger Unfälle bedeutet. Sie brauchen sich nur die Unfallbilanzen zu Ostern oder zu Pfingsten anzuschauen. Der zuständige Herr Ministerialrat sitzt da und kann uns das bestätigen. Das ist auf der ganzen Welt nachgewiesen, dazu brauchen wir keine neuen Studien.

Genausowenig brauchen wir neue Studien, um nachzuweisen, daß 0,5 Promille weniger gefährlich sind als 0,8 Promille. Auch das müssen wir nicht neu untersuchen.

Ich würde daher einem Vorschlag beitreten, der lautet: Beschließen in einem, wenn für Aufklärungszwecke etwa ein Timelag von einem halben Jahr sein sollte. — Dann könnte man aus meiner Sicht darüber reden. Aber das ist ja eine Entscheidung dieses Hohen Hauses.

Vielleicht noch zu den Unfallzahlen. Ich glaube, man muß das klarstellen. Die 2 600 des Jahres 1972 heranzuziehen, ist völlig absurd, denn in der Zwischenzeit wurde die Gurtenpflicht eingeführt, und die Medizin hat enorme Fortschritte gemacht. Wir retten heute allein durch den medizinischen Fortschritt so viele, die früher längst gestorben wären. Die Materialien der Autos sind besser geworden und so weiter. Wir müssen uns mit anderen Kulturländern vergleichen. In anderen Kulturländern gibt es halb bis dreiviertel so viel Tote wie in Österreich, nämlich auf den Einwohner gerechnet. Das ist eine Tatsache.

Frau Abgeordnete, zu den Zeitungsmeldungen. Ich glaube, es sitzen noch einige Journalisten hier, darüber brauchen wir uns nicht zu unterhalten. Die Zeitungen schreiben nicht Sie und nicht ich, sondern machen Medienleute. Diese machen das hoffentlich, so gut sie können, und welche Überschriften sie machen, das ist eine andere Sache.

Übrigens haben wir in Niederösterreich zwei Jahre lang alle Unfälle mit Schwerstverletzten und Toten untersucht. Es hat sich herausgestellt, daß die Dunkelziffer enorm hoch ist. 20 bis 30 Prozent der Schwerstunfälle sind mit direkter Alkoholbeteiligung zustande gekommen. Das ist nachzuweisen, und die Studie kann jederzeit eingesehen werden.

Noch einmal zur Frage „zuerst Kontrolle und dann 0,5 Promille“. Ich befürchte, es würde eine Verzögerungs- und eine Verschiebungsmaßnahme sein. Wenn wir etwas tun wollen, dann sollten wir wirklich den Mut haben, etwas für die Menschen in diesem Land zu tun, nämlich beide Maßnahmen zu setzen. — Danke schön. 13.43

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Danke. Als nächster am Wort ist Herr Wesemann.

13.43

Referent Paul Wesemann (SWOV — Institute for Road Safety Research, Niederlande): Ich werde versuchen, auf Deutsch zu antworten. Herr Hofer hat mir viele Fragen gestellt, ich kann sie nicht alle beantworten.

Eine der Fragen war bezüglich Effektivität der strengen Überwachung, welche Auswirkung sie auf die Unfallzahlen gehabt hat. Es gibt auch in den Niederlanden das Problem der Dunkelziffern. Wir haben eine Schätzung der tödlichen Unfälle gemacht, die durch die polizeiliche Überwachung verhindert wurden. Daraus hat sich ergeben, daß sich die Unfälle von PKW-Fahrern in den Nächten an Wochenenden von 12 Prozent auf 4 Prozent verringert haben. Unsere Schätzung über dieselbe Periode zeigt, daß sich die Unfallzahlen von 350 auf 200 verringert haben. Aufgrund dieser Maßnahmen gab es über mehrere Jahre hinweg 150 Tote weniger.

Sie haben auch eine Frage gestellt betreffend Verbesserungen im Bereiche der Verkehrssicherheit. Selbstverständlich kann man in vielen Bereichen die Sicherheit verbessern. Sie haben über Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere Probleme diskutiert. Das gibt es auch in den Niederlanden. Die Frage ist aber, ob das Problem mit diesem Maßnahmenpaket zu lösen ist. Bringt die Kosten-Nutzen-Analyse dieses Maßnahmenpakets ein positives Resultat? Meiner Überzeugung nach ist das ein sehr positives Resultat. Wir haben das in den Niederlanden im Jahr 1983 durchgerechnet, also vor dem Maßnahmenpaket mit der polizeilichen Überwachung. Da hatten wir auch eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht — mit demselben Resultat. Ich glaube, es ist eine sehr gute Entscheidung, wenn Sie dieses Paket beschließen würden. 13.46

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke. Als letzter zu Wort gemeldet in dieser Diskussionsrunde ist Herr Bundesminister Klima. — Bitte.

13.47

Referent Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich vorweg einmal für die engagierte Diskussion zu diesem Thema bei Ihnen persönlich recht herzlich bedanken. Ich möchte jenen, die zu einer Versachlichung der Diskussion aufgerufen haben, völlig recht geben. Ich glaube, daß gerade diese Enquete, die wir initiiert haben, ein Beitrag zu einer Versachlichung ist. Ich nehme jenen, die den Standpunkt von Interessenvereinigungen zu vertreten haben, das gar nicht

krumm. Wogegen ich mich aber klar ausspreche, meine Damen und Herren, ist ein bekanntes Phänomen, nämlich das selektive Hören.

Es ist doch unbestritten, daß jeder der hier im Raum anwesenden Wissenschaftler klar gesagt hat, daß 0,8 Promille mehr beeinträchtigen als 0,5 Promille. Das ist völlig unbestritten!

Meine Damen und Herren! Sie haben wiederholt auf andere Maßnahmenbereiche verwiesen. Ich halte nicht viel von Argumenten, daß es im Haushalt sehr viele Unfälle gibt. Das ist bedauerlich, hier sind Aufklärungsmaßnahmen, technische Maßnahmen und was immer zu setzen. Aber ich glaube, daß wir uns auch dem Thema der Verkehrsunfälle zu widmen haben.

Wenn wir uns alle gemeinsam freuen, daß in den letzten Jahrzehnten eine deutliche Reduktion der Zahl der Verkehrsunfälle und eine deutliche Reduktion der Zahl der Verkehrstoten herbeigeführt werden konnte, durch viele Maßnahmen, die auch Sie beschlossen haben, meine Damen und Herren, so dürfen wir nicht vergessen — ich wiederhole es noch einmal —, daß wir in Europa an vorletzter Stelle mit 1 300 Verkehrstoten pro Jahr liegen. Wir konnten auch sehr dankbar die Reduktion der Zahl der Verkehrstoten durch Einwirkung von Alkohol in den letzten Jahren beobachten. Herr Abgeordneter Vetter! Allein in Niederösterreich ist von 1991 auf 1992 die Anzahl der durch Alkohol verursachten Verkehrstoten — nachgewiesen! — von 23 auf 38 gestiegen. Um 15 Verkehrstote mehr von 1991 auf 1992 durch Alkohol! Nachgewiesen! Wir reden gar nicht von den hohen Dunkelziffern, die wir in diesem Bereich aus den bekannten Ursachen heraus kennen.

Zweitens wird immer wieder darauf verwiesen, man möge doch zuwarten. Meine Damen und Herren! Es wurde schon klar gesagt, daß es eine Empfehlung der WHO zur Einführung der 0,5-Promillegrenze gibt. Es wurde auch klar gesagt, daß es eine Empfehlung der Europäischen Gemeinschaft zur Einführung der 0,5-Promillegrenze gibt. Ich darf mit Dankbarkeit darauf verweisen, daß auch Sie es waren, die dazu beigetragen haben, zum Beispiel beim Thema Transit, daß im Bereich der EG durch die Vorreiterrolle Österreichs eine vernünftige Änderung der Einstellung der EG herbeigeführt werden konnte und daß wir heute den Schutz der österreichischen Bevölkerung vor Transit-LKWs und so weiter realisieren können. Auch die EG versteht jetzt dieses Thema. Ich bin überzeugt davon, daß wir uns hier auf dem richtigen Weg befinden.

Der Gleichklang ist nicht immer das Thema. Es denkt doch niemand in Österreich daran, die Geschwindigkeitsgrenze auf der Autobahn aufzuheben, nur weil es in Deutschland keine gibt.

Referent Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima

Meine Damen und Herren! Ich bekenne mich dazu, daß alle drei Punkte, die wir heute besprochen haben, ganz wesentlich sind. Ich bekenne mich dazu, daß wir alles tun müssen, um die Eigenverantwortung zu stärken. Es gibt konkrete Pläne, zum Beispiel eine Disco-Tour mit einem jugendlichen Popstar zu sponsern, der in jede der 150 großen österreichischen Discos fährt, um die Jugendlichen mit Liedern auf das Thema Alkohol am Steuer aufmerksam zu machen.

Ich bekenne mich dazu, daß wir Mittel zur Verfügung stellen, um mittels Aktionen — „Don't drink and drive“ — in den elektronischen Medien die vorhandene Sensibilität weiter zu erhöhen. Und wir wissen auch, meine Damen und Herren — das ist ein ganz wesentlicher Punkt —, daß die Akzeptanz, die bei der Exekutive vorhanden ist, in der Bevölkerung nur dann verstärkt werden kann, wenn wir möglichst eine gemeinsame Sprache sprechen. Es ist daher für mich auch sehr, sehr wichtig, daß wir darauf hinweisen, daß die Bundesregierung ein gesamtes Paket von Verkehrssicherheitsmaßnahmen vorgestellt hat, das Maßnahmen im Bereich der Geschwindigkeit genauso wie Maßnahmen im Bereich der verstärkten Kontrolle enthält.

Zur Finanzierung der verstärkten Kontrolle dient ein Teil dieser nun vorzulegenden 18. StVO-Novelle, die festlegt, daß 50 Prozent der Strafeinnahmen zweckgewidmet für eine stärkere Überwachung der Delikte Geschwindigkeit und Alkohol verwendet werden müssen. Also wir werden die Kontrollen verstärken.

Meine Damen und Herren! Es ist aber auch unbestritten, daß die Senkung des Alkohollimits zu weniger Beeinträchtigung und zu weniger Verkehrstoten führt. Ich bin nicht bereit, die Verantwortung dafür zu übernehmen, daß wir uns wegen einer Verzögerung oder einer Nichtdurchführung dieser Senkung dann sagen lassen müssen, wir haben nicht das möglichste getan, um die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren.

Meine Damen und Herren! Ich kann Sie wirklich nur dringend bitten, daß wir das, was wir heute hier gehört haben, nicht nur durch die Interessenbrille sehen und das selektive Hören nicht weiter üben. Wir haben hier klar gehört, daß die Beeinträchtigung bei 0,8 Promille stärker ist als bei 0,5 Promille. Wir haben auch klar gehört, daß wir zusätzlich stärkere Überwachung brauchen, und wir werden das auch tun, aber noch einmal,

meine Damen und Herren: Machen wir beides! — Danke schön. *(Beifall.)* 13.53

Vorsitzender Abgeordneter Franz Hums: Ich danke dem Herrn Bundesminister für dieses Schlußwort, mit dem die Rednerliste abgeschlossen ist.

Es liegt jetzt noch ein Antrag der Abgeordneten Hums und Mag. Kukacka vor, das Stenographische Protokoll dieser Enquete gemäß § 98a Abs. 5 der Geschäftsordnung des Nationalrates als Verhandlungsgegenstand dem Nationalrat vorzulegen. Darüber lasse ich **a b s t i m m e n**.

Ich bitte jene Abgeordneten, die mit diesem Antrag einverstanden sind, um ein Handzeichen. — Danke. Das ist **e i n s t i m m i g**.

Das Stenographische Protokoll der Enquete wird daher als Verhandlungsgegenstand dem Nationalrat zugeleitet werden.

Ich möchte jetzt abschließend allen Referenten und Diskussionsteilnehmern sehr herzlich danken. Ich möchte aber auch allen, die heute hier teilgenommen haben, diesen Dank aussprechen. Das Problem „Verkehrssicherheit“, mit dessen Diskussion wir heute begonnen haben, wird uns auch in der nächsten Zeit sehr intensiv beschäftigen.

Wir haben in den letzten Jahren aufgrund vieler verschiedener Maßnahmen Erfolge in bezug auf das Reduzieren von Unfällen gehabt, sichtbare Erfolge, etwas weniger Verkehrstote, weniger Schwerverletzte, aber die Anzahl, die wir derzeit noch jährlich haben, zirka 1 300 Tote, zirka 60 000 Verletzte, ist viel zu hoch. Daher meine Bitte an alle Institutionen, gleichzeitig verbunden mit dem Dank für das bisher Geleistete, gemeinsam mit den Parlamentariern in allen Bereichen, von den Autofahrerklubs bis zu den Ministerien, von den Sicherheitsinstitutionen bis zum Kuratorium für Verkehrssicherheit, wirklich alles zu unternehmen, denn jeder einzelne Tote ist zuviel.

Wir werden dieses Thema im Parlament natürlich weiterzudiskutieren haben, denn die politische Verantwortung für diesen Bereich kann uns niemand abnehmen, und wir wollen diese auch nicht delegieren.

Ich danke. Die Enquete ist damit **g e s c h l o s s e n**. *(Beifall.)*

Schluß der Enquete: 13 Uhr 55 Minuten