

# Neue Alkoholgrenzwerte für Radfahrer?

Die Bedeutung von Alkohol im Straßenverkehr und dessen Auswirkungen auf den Radverkehr sowie aktuelle Bestrebungen zur Einführung neuer Promillegrenzwerte für Radfahrer

Von Mirko Roeßing

## 1. Unfallentwicklung und Lagebild

### **Zahl der Todesopfer bei Alkoholunfällen sinkt auf Tiefstand**

Der positive Trend sinkender Unfallzahlen bei Unfällen mit der Ursache Alkohol setzt sich auch im Jahr 2012 fort. Die neuste der jährlich unter dem Titel „Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“ durch das Statistische Bundesamt veröffentlichten Publikationen dokumentiert mit 39.757 polizeilich erfassten Alkoholunfällen einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr von rund 2 Prozent.<sup>1</sup>

Die Anzahl der Alkoholunfälle, in denen Menschen einen Personenschaden, d.h. eine Schädigung an Leib und/oder Leben, erlitten, ging mit 15.130 Unfällen sogar um 5,1 Prozent zurück. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 19.321 Personen (- 4,6 % zu 2011); von denen waren 13.590 leicht- (- 5,2%) und 5.393 schwerverletzt (- 2,3 %). Mit einer Anzahl von 338 der Ursache Alkohol im Straßenverkehr zuzuordnenden Todesopfern ist im Vergleich zum Vorjahr nicht nur ein besonders deutlicher Rückgang von 18,3 Prozent zu verzeichnen, die Zahl der jährlich dieser sogenannten Hauptunfallursache geschuldeten Todesfälle sinkt damit auf einen neuen Tiefstand und wird so der im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 der Bundesregierung manifestierten Zielsetzung einer „Reduktion der Getötetenzahl bis 2020 um 40 Prozent“<sup>2</sup> gerecht.<sup>3</sup>

**Abb. 1; Im Straßenverkehr Getötete<sup>4</sup>**

Jahr	Getötete	Veränderung in Prozent
2010	3.648	k.A.
2011	4.009	+9,9 %
2012	3.600	-10,2 %
2013 <sup>1)</sup>	3.340	-7,2 %

<sup>1)</sup>Vorläufiges Ergebnis.

*Exkurs: Die im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundes formulierte Zielsetzung, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 um 40 Prozent, d.h. auf 2.189 Getötete, zu senken, setzt einen durchschnittlichen jährlichen Rückgang um ca. 5 Prozent voraus. Bei der derzeitigen Entwicklung unter Berücksichtigung der vorläufigen Unfallzahlen des Jahres 2013 hinkt die Getötetenzahl im selbigen Jahr mit einer fehlenden Reduzierung von 210 Todesfällen dem politisch gesetzten Sollwert (für 2013: 3.130 Getötete) um 6,3 Prozent hinterher.*

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr. Wiesbaden 2013, 29.

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Berlin 2011, S. 3.

<sup>3</sup> Vgl. Fußn. 1, a.a.O.

<sup>4</sup> Statistisches Bundesamt: Polizeilich erfasste Unfälle – Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr, Onlineauskunft <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/UnfaelleVerunglueckte.html> (Stand 30.03.2014)

Auch auf langfristige Sicht haben sich die Unfallzahlen der Kategorie Alkoholunfälle nachhaltig als auch umfassend verbessert. So ist bei den dem Statistischen Bundesamt zugrunde liegenden Daten unabhängig von der Schwere der Unfallfolgen seit 1975 ein deutlicher Trend abnehmender Unfallzahlen erkennbar.<sup>5</sup> Die Anzahl der insgesamt bei Alkoholunfällen Verunglückten ging dabei von 76.578 Personen im Jahr 1975 bis 2012 um 74,8 Prozent auf 19.312 zurück.

Die Emergenz unterschiedlicher Faktoren<sup>6</sup>, wie Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik, der Fahrschul Ausbildung, Berücksichtigung von Erkenntnissen aus der Unfallforschung bei der Einrichtung und Umgestaltung des Verkehrsraumes, die Arbeit ehrenamtlicher sich der Verkehrssicherheit widmender Institutionen und nicht zuletzt gesetzgeberische Maßnahmen, wirkt sich hier deutlich positiv auf die Unfallentwicklung aus.

### ***Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht ausgeschöpft***

Dieser in einer übersichtlichen Darstellung aufgezeigte positive Trend und die zu früheren Jahren vergleichsweise niedrigen Unfallzahlen dürfen jedoch keinesfalls zu dem Schluss führen, das Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sei nahezu ausgeschöpft.

Während Alkoholunfälle im Jahr 2012 mit 1,65 Prozent einen eher geringen Anteil aller polizeilich erfassten Verkehrsunfälle einnehmen, weist ein Anteil von rund 5 Prozent der bei Verkehrsunfällen Verunglückten auf eine überdurchschnittliche hohe Folgeschwere von Unfällen mit der Ursache Alkohol hin. Bestätigung findet dies auch bei einer Aufschlüsselung auf die Unfallfolgen. So nahmen 2012 Alkoholunfälle 4,2 Prozent der Leicht- (- 0,2 % zu 2011), 8,1 Prozent (+ 0,1 %) der Schwerverletzten sowie 9,4 Prozent (- 0,6 %) der im Straßenverkehr Getöteten ein.

Zwar findet **Alkoholkonsum**, wie der aktuelle Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung mit einem errechneten jährlichen pro-Kopf-Konsum von 9,5 Liter reinen Alkohols erneut bestätigt,<sup>7</sup> weitgehend gesellschaftliche Verbreitung und Akzeptanz, jedoch kann ihm, anders als den übrigen Hauptunfallursachen, kein unmittelbarer Bezug zum eigentlichen Straßenverkehrsgeschehen angerechnet werden. Die den Verkehrsunfall verursachende alkoholbedingte Minderung der Leistungsfähigkeit ist daher **als externer, weil verkehrsfremder, negativer Einflussfaktor der Verkehrssicherheit** zu bewerten und als solcher **besonders tragisch**.

---

<sup>5</sup> Vgl. Fußn. 1, a.a.O.

<sup>6</sup> Im Wesentlichen im Bereich der „drei E’s: education [Bildung], engineering [Entwicklung/Konstruktion], enforcement [Durchsetzung]“.

<sup>7</sup> Bundesministerium für Gesundheit: Drogen- und Suchtbericht - Juli 2014. Berlin 2014, 19.

**Abb. 2; Beteiligte unter Alkoholeinfluss an Verkehrsunfällen mit Personenschaden<sup>8</sup>**

Jahr	Insgesamt <sup>1)</sup>	Fahrer von				Fahrrad- fahrer	Fuß- gänger
		Mofa/ Moped	Motor- rädern	Personen- kraftwagen	Güterkraft- fahrzeugen		
1991 <sup>2)</sup>	42.520	1.999	1.970	30.458	782	3.625	3.495
1994	40.725	1.826	1.505	28.825	921	4.318	3.125
1997	33.426	1.781	1.365	22.293	773	4.399	2.643
2000	27.749	1.702	1.091	17.555	719	4.197	2.344
2003	24.554	1.541	1.015	14.665	582	4.731	1.858
2006	20.966	1.353	846	11.940	485	4.660	1.547
2007	21.072	1.430	798	11.792	495	4.823	1.606
2008	19.864	1.400	694	11.035	497	4.629	1.461
2009	17.658	1.132	553	9.890	418	4.418	1.127
2010	15.221	985	495	8.734	416	3.489	975
2011	16.046	1.064	484	9.335	396	3.729	925
2012	15.259	901	484	8.793	393	3.726	873

<sup>1)</sup> Einschl. Fahrzeugführer sonstiger Fahrzeuge sowie andere Personen.

<sup>2)</sup> Neue Länder und Berlin-Ost: 0,0-Promille-Regelung bis 31.12.1992.

### **Zunehmende Bedeutung von Radfahren unter Alkoholeinfluss**

Bei einer Betrachtung der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden alkoholisiert beteiligten Verkehrsteilnehmer aufgeteilt nach der Art der Verkehrsbeteiligung wird über den Zeitraum der vergangenen 22 Jahre, anders als bei sämtlichen anderen Arten der Verkehrsbeteiligung – bei Führern von Pkw ist ein durchschnittlicher jährlicher Rückgang von 5,49 Prozent zu verzeichnen –, der vorherrschende Umstand stagnierender Werte der alkoholisiert an diesen Unfällen beteiligten Fahrradfahrer deutlich (vgl. Abb. 2).

Folglich nimmt auch der Anteil alkoholisierter Radfahrer an den an Verkehrsunfällen mit Personenschaden alkoholisiert Beteiligten in dem genannten Zeitintervall und damit auch die Signifikanz alkoholisierter Radverkehrsteilnahme immer mehr zu. Im Jahr 2012 kam Radfahrern trotz eines Verkehrsaufkommens<sup>9</sup> von *nur* ca. 10 %<sup>10</sup> mit 24,4 Prozent (+ 1,2 % zu 2011) ein erheblicher Anteil der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss Beteiligten zu.

**Abb. 3; Alkoholunfälle unter Beteiligung von Radfahrern<sup>11</sup>**

Jahr	Alkoholisierte Bet. an VU-P	Verun- glückte insg.	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Getötete
2010	3.489	3.366	2.392	950	24
2011	3.729	3.580	2.490	1.036	27
<i>Veränderung in %</i>	<i>+6,4</i>	<i>+6,0</i>	<i>+3,9</i>	<i>+8,3</i>	<i>+11,1</i>
2012	3.726	3.596	2.507	1.064	25
<i>Veränderung in %</i>	<i>-0,1</i>	<i>+0,4</i>	<i>+0,7</i>	<i>+2,7</i>	<i>-7,4</i>

<sup>8</sup> Fußn. 1, a. a. O., 32.

<sup>9</sup> Verkehrsaufkommen: Mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegte *Wege pro Tag*.

<sup>10</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) [jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)]: Mobilität in Deutschland 2008. Bonn und Berlin 2010, 25.

<sup>11</sup> Statistisches Bundesamt: Sonderauswertung v. 13.01.2012, 24.10.2012 sowie 14.02.2014.

Bei Betrachtung der hierbei für Radfahrer entstehenden Unfallfolgen und des im Modal Split aufgezeigten Verkehrsaufkommens in Höhe von rund 10 Prozent, ist mit einem Anteil von 18,6 Prozent (+0,9 % zu 2011) der bei Alkoholunfällen Verunglückten zu konstatieren, dass Radfahrer auch überproportional häufig die bereits aufgezeigte besondere Folgeschwere von Alkoholunfällen zu tragen haben.

Die Höhe der bei den Beteiligten an Verkehrsunfällen mit Personenschäden gemessenen Blutalkoholkonzentrationswerte (BAK) kann hier nicht nur unterschiedliche Leistungsanforderungen bei den einzelnen Arten der Verkehrsbeteiligung aufzeigen, sondern vor allem Aufschluss über das Trinkverhalten der Verkehrsteilnehmer geben.

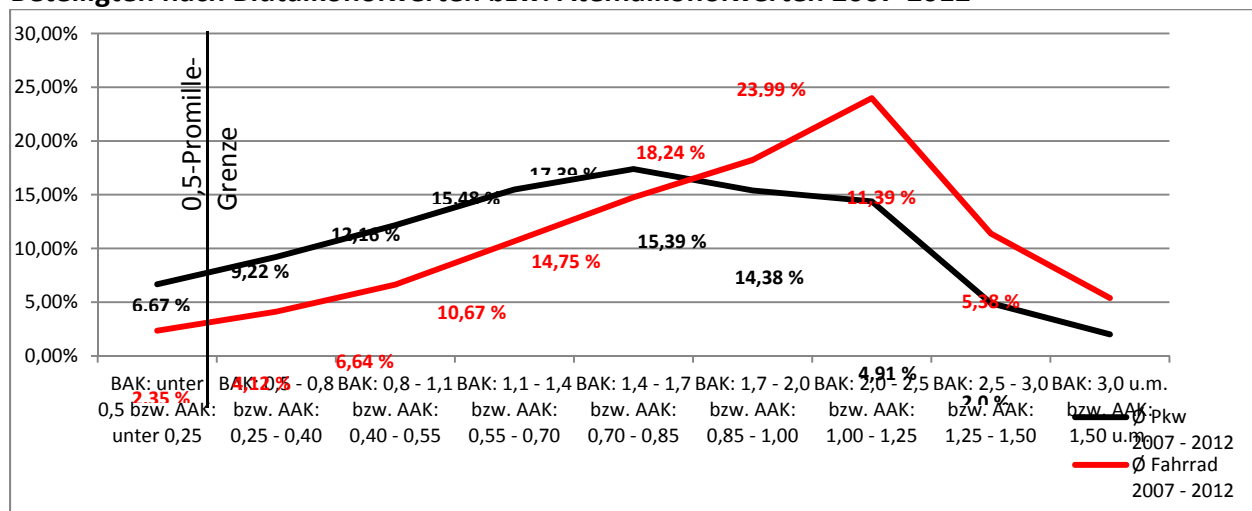
Bei einem Vergleich der durchschnittlichen prozentualen Verteilung der von 2007 bis 2012 an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten auf die von diesen Beteiligten erreichten Blutalkoholkonzentrationswerte wird ersichtlich, dass Radfahrer mit 23,99 % am häufigsten in einem Bereich von 2,0 bis 2,5 Promille an Unfällen mit Personenschaden alkoholisiert beteiligt sind. Bei den Führern von Pkws ist dieses mit 17,39 % bereits in einem Promillebereich von 1,4 bis 1,7 der Fall.

Ferner ist festzustellen, dass in dem Sechs-Jahres-Zeitraum bei Unfällen mit Personenschaden Werte ab 1,7 Promille BAK von alkoholisiert beteiligten Radfahrern im Vergleich zu der Gruppe der Pkw-Führer in Bezug auf ihre prozentuale Verteilung häufiger erreicht werden.

Trotz eines Ausgangsverhältnisses der absoluten Zahlen bei Radfahrern und Pkw-Führern von 1:2,36 (absolut: 3.726 zu 8.793) im Jahr 2012 nähert sich die Anzahl der bei vorgenannten Unfällen beteiligten Radfahrern in den Bereichen höherer BAK-Werte der von Pkw-Führern immer mehr an, sodass bei Werten zwischen 2,0 und 2,5 Promille BAK bereits ein Verhältnis von 1:1,40 besteht und sich dieses zwischen 2,5 und 3,0 sowie 3,0 und mehr Promille BAK mit 1:1,01 sowie 1:1,05 beinahe vollständig angleicht.

Dass deutlich mehr als ein Drittel aller an Verkehrsunfällen mit Personenschaden alkoholisiert beteiligten Radfahrer einen BAK-Wert von über 2,0 Promille aufweisen, deutet nicht zuletzt auch auf einen besonders sorglosen Umgang dieser Gruppe bei der Bereitschaft der alkoholisierten Verkehrsteilnahme mit einem Fahrzeug hin.

**Abb. 4; Durchschnittliche prozentuale Verteilung der an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten nach Blutalkoholwerten bzw. Atemalkoholwerten 2007-2012<sup>12</sup>**



<sup>12</sup> Statistisches Bundesamt: Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2007, 18; 2008, 17; 2009, 19; 2010, 20; 2011, 23; 2012, 23.

## 2. Aktuelle Rechtslage und die Wirksamkeit von Promillegrenzwerten

### **Gesetzgeberischer Handlungsbedarf zur Bekämpfung der von alkoholisierten Radfahrern ausgehenden Gefahren**

Die alkoholisierte Verkehrsteilnahme mit einem Fahrzeug – darunter fällt mithin auch das Führen eines Fahrrades – ist gemäß § 316 StGB unter Strafe gestellt, sofern der Fahrzeugführer aufgrund dieser alkoholbedingten Leistungsminderung fahruntüchtig, d.h. „nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern“<sup>13</sup>.

Durch die Rechtsprechung finden in Bezug auf die Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs der *Fahrunsicherheit* zwei Nachweismethoden, die der *relativen* und der *absoluten Fahrunsicherheit*, Anwendung.

Anders als bei dem Nachweis relativer Fahrunsicherheit, bei dem es nach Auffassung der Rechtsprechung neben der Alkoholisierung des Verkehrsteilnehmers stets weiterer Beweisanzeichen, *innerer* und *äußerer Umstände* der Fahrt sowie zwingend *alkoholbedingter Ausfallerscheinungen*, bedarf<sup>14</sup>, ist der Nachweis absoluter Fahrunsicherheit unabhängig weiterer Beweisanzeichen bereits beim Vorliegen eines auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse<sup>15</sup> festzusetzenden Blutalkoholwertes gegeben.<sup>16</sup>

Unter Berücksichtigung solcher medizinisch-wissenschaftlicher Erkenntnisse, der besonderen Leistungsanforderungen, der von diesem Verkehrsmittel potentiell ausgehenden Gefahren und weiteren Kriterien der Grenzwertfestlegung<sup>17</sup>, wie die für den Verkehrsteilnehmer relevanten Verkehrsverhältnisse als auch die technisch-naturwissenschaftlich bedingten Möglichkeiten der Feststellung der Blutalkoholkonzentration, wurde mit Gerichtsurteil vom 17.07.1986<sup>18</sup> erstmalig ein Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit für Radfahrer bei 1,7 Promille BAK, bestehend aus einem Grundwert von 1,5 Promille sowie einem aufgrund bestehender Unzulänglichkeiten bei der Blutalkoholbestimmung mit 0,2 Promille kalkulierten Sicherheitszuschlages, festgesetzt.

Indem der BGH am 28.06.1990<sup>19</sup> den Sicherheitszuschlag bei der Beurteilung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit von Kraftfahrzeugführern aufgrund verbesserter technischer Möglichkeiten bei der Blutalkoholkonzentrationsbestimmung auf 0,1 Promille herabsetzte, wurde dieses mit der Festlegung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit für Radfahrer auf 1,6 Promille BAK weitgehend durch oberlandesgerichtliche Rechtsprechung auch auf den für Radfahrer festgesetzten Grenzwert übertragen.<sup>20</sup>

<sup>13</sup> BGH; 4 StR 306/58 [NJW 1959, 1047 (1049)].

<sup>14</sup> BGH; 4 StR 42/82 [BGHSt 31, 42 (44f.)].

<sup>15</sup> BGH; 4 StR 119/66 [NJW 1967, 116 (117)] sowie OLG Hamm; 4 Ss 779/67 [BA 1967, 355 (356)].

<sup>16</sup> BGH; 4 StR 42/82 [BGHSt 31, 42 (43)].

<sup>17</sup> Vgl. Roeßink, Mirko: Brauchen wir eine neue Promillegrenze für Radfahrer? Möglichkeiten der Absenkung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit und der Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes. Münster 2012, 22f.

<sup>18</sup> BGH; 4 StR 543/85 [NJW 1986, 2650].

<sup>19</sup> BGH; 4 StR 297/90 [NJW 1990, 2393].

<sup>20</sup> Vgl. OLG Hamm; 3 Ss 1030/91 [NZV 1992, 198]; OLG Celle; 1 Ss 55/92 [NJW 1992, 2169]; OLG Zweibrücken; 1 Ss 60/92 [NZV 1992, 372]; BayObLG; 2 St RR 41/93 [Juris]; OLG Karlsruhe; Ss 89/97 [NSTz 1998, 290].

Eine im vorgenannten BGH-Urteil mit geänderten Verkehrsverhältnissen begründete Absenkung des Grundwertes für Kraftfahrzeugführer um ebenfalls 0,1 Promille wurde bei Radfahrern verneint, da hierzu nur der kurze Zeitraum ab 1986 herangezogen werden konnte.<sup>21</sup>

Anders als bei den Führern von Kraftfahrzeugen, bei denen mit der Herabsetzung des Grundwertes der absoluten Fahrunsicherheit im Jahr 1990 aufgrund seit 1966 geänderter Verkehrsverhältnisse um 0,1 Promille BAK<sup>22</sup>, der Einführung der 0,5-Promille-Grenze am 27.05.1998<sup>23</sup> im § 24a StVG, Sanktionsverschärfung des 24a StVG und Wegfall der 0,8-Promille-Grenze am 19.03.2001<sup>24</sup>, Einführung des § 24c StVG, des Alkoholverbots für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren am 19.07.2007<sup>25</sup> sowie erneuter Sanktionsverschärfung des § 24a StVG am 22.12.2008<sup>26</sup> ein umfassendes gesetzgeberisches Maßnahmenkonzept zur Bekämpfung der durch alkoholisierte Verkehrsteilnahme von Kraftfahrzeugführern ausgehenden Gefahren implementiert wurde, herrscht in Bezug auf den Radverkehr seit der Einführung der absoluten Fahrunsicherheit im Jahr 1986<sup>27</sup> verkehrsrechtspolitische Untätigkeit vor.

### **Wirksamkeit der Einföhrung von Promillegrenzen vielfach bewiesen**

Nationale wie internationale Untersuchungen<sup>28</sup> belegen einen Zusammenhang zwischen der Herabsetzung oder Einföhrung von Promillegrenzen mit sinkenden Unfall- und Verunglücktenzahlen. Bei Betrachtung der Entwicklung des deutschen Promillerechtes kann in Folgejahren zu der Einföhrung von Sanktionsnormen gegen alkoholisierte Verkehrsteilnahme und deren Verschärfung nicht nur eine Reduzierung der Unfallzahlen und -schwere aufgezeigt<sup>29</sup>, sondern auch auf Grundlage wissenschaftlich indizierten Evaluationen begründet werden.

Eine 2010 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführte Untersuchung zur Wirksamkeit der Einföhrung des 2007 im § 24c StVG verankerten Alkoholverbots für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren stellte eine „über den generellen Trend hinausgehende Reduzierung der Anzahl der Unfallbeteiligten alkoholisierten Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren bzw. mit Führerschein auf Probe“<sup>30</sup> heraus. In den der Einföhrung der Norm folgenden 12 Monaten konnte ein Rückgang sämtlicher Alkoholvergehen junger Fahrer und Personen unter 21 Jahren um 17 Prozent konstatiert werden, wohingegen dieser mit 2,5 Prozent bei Personen über 21 Jahren wesentlich geringer ausfiel.<sup>31</sup> Die Gesamtwirksamkeit der Maßnahme wurde unter Beachtung verschiedener Vergleichsgruppen mit minus 9 Prozent beziffert und konnte so, nach Auffassung des Bundesamtes „einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in dieser Zielgruppe“<sup>32</sup> leisten.<sup>33</sup>

---

<sup>21</sup> Ebd.

<sup>22</sup> Fußn. 29 a.a.O.

<sup>23</sup> BGBl. 1998 I, 796.

<sup>24</sup> BGBl. 2001 I, 386f.

<sup>25</sup> BGBl. 2007 I, 1460.

<sup>26</sup> BGBl. 2008 I, 2965.

<sup>27</sup> Fußn. 28, a.a.O.

<sup>28</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen: Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Bergisch Gladbach, 2010, 16f. Vgl. auch Schokal 2003, 63 sowie Bündnis 90 / Die Grünen (Hrsg.): Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen. Keine Toten – keine Schwerverletzten. Berlin 2007, 25.

<sup>29</sup> Vgl. Fußn. 17, a.a.O. Anhang, 3. Statistische Grundlagen - tabellarische Darstellungen, e) Straßenverkehrsunfälle sowie Alkoholunfälle und dabei Verunglückte - 1989 bis 2010 sowie f) Straßenverkehrsunfälle sowie Alkoholunfälle und dabei Verunglückte - 1989 bis 2010; Durchschnittliche prozentuale Veränderung zum Vorjahr.

<sup>30</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen: Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Bergisch Gladbach, 2010, 38.

<sup>31</sup> Vgl. Ebd., 39f.

<sup>32</sup> Vgl. Ebd., 39.

<sup>33</sup> Vgl. Ebd., 38.

### 3. Aktuelle verkehrspolitische Entwicklung – Veranlassungen der Innen-, Verkehrs- und Justizministerkonferenzen

#### ***Debatte um Änderung des Promillerechts für Radfahrer erhält Einzug auf politischer Tagesordnung***

Expertenkreise, Gewerkschaften, Verbände und Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit als auch z.T. die Politik fordern bereits Änderungen des Promillerechts für Radfahrer. Die hierbei gestellten Forderungen beziehen sowohl eine Überprüfung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit sowie die Einführung eines dem § 24a StVG – 0,5-Promillegrenze für Kraftfahrzeugführer – entsprechenden Radfahrer adressierenden Tatbestandes mit ein.<sup>34</sup> Analog zur Begründung des Gesetzgebers bei der Einführung der 0,5-Promillegrenze im Jahr 1998, bei der die Feststellung genügte, dass „viele Verkehrsteilnehmer mit geringeren Blutalkoholkonzentrations-Werten nicht mehr in der Lage sind, ein Fahrzeug in jeder Situation sicher zu Führen“<sup>35</sup>, unterliegt – anders als die Festlegung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit – auch die Bestimmung der Höhe eines Grenzwertes für einen auf Radfahrer bezogenen Ordnungswidrigkeitentatbestand keinen handfesten Kriterien, sodass die Bandbreite der o.g. Forderungen in dieser Hinsicht ohne dezidierte Erläuterung Ordnungswidrigkeiten-Promillegrenzwerte für Radfahrer zwischen 0,5 und 1,1 Promille vorschlagen.<sup>36</sup>

Eine gewisse *verkehrspolitische Bedeutung* wurde der Thematik erstmalig bei der 196. Sitzung der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder vom 6./7.12.2012 in Rostock-Warnemünde zuteil, die feststellte, dass eine „große Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung alkoholierter Radfahrer zu Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit führt“<sup>37</sup> und daraufhin die Erstellung eines bundesweiten Lagebildes „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“<sup>38</sup> beschloss.

Eine Auswertung des im März 2013 fertiggestellten Lagebildes erfolgte u. a. im Rahmen der am 6./7.11.2013 in Suhl gehaltenen Verkehrsministerkonferenz. Die Fachminister bekräftigen die Auffassung der Innenminister, dass die Verkehrsunfallentwicklung bei Radfahrern Handlungsbedarf aufzeige und baten

*„das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)<sup>39</sup>, durch den Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung/Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) die Rechtslage hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern [auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Untersuchungen zur alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern] im Bereich des Straßenverkehrsgesetzes [im Hinblick auf die Notwendigkeit eines **Ordnungswidrigkeitentatbestandes**] überprüfen zu lassen. Der BLFA-StVO/OWi sollte gebeten werden, sich insoweit mit den relevanten Gremien der JMK [Konferenz der Justizministerinnen und -minister] – Überprüfung der Rechtslage im Bereich des Strafgesetzbuches – abzustimmen.“<sup>40</sup>*

<sup>34</sup> Vgl. Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e. V. (GUVU): 9. Deutscher Verkehrsexpertentag. Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen und umweltschonende Mobilität. Köln 2010, 6. Vgl. auch Schlanstein, pvt 06/2010, 238. DVR, UDV: Tagungsband. Symposium 2012. Sicherer Radverkehr. Berlin 2012, 29. Vgl. Gewerkschaft der Polizei NRW: Verkehrspolitisches Programm. Düsseldorf 2011, 13. GdP: 3. Verkehrsforum der Gewerkschaft der Polizei. Pressemitteilung v. 24.04.2012, 1. Vgl. Fußn. 72 - 76 sowie DVR: Vision Zero. Grundlagen & Strategien. Bonn 2012, 13. Vgl. PP Münster: Fachbericht 2010, 23; 2011, 22. Vgl. auch Weiss, Udo: Mehr Dunkelfeldforschung und eine neue Promillegrenze für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. In: Die Polizei. 2/2011, 57. Herlan, Hannelore - Pressesprecherin Deutsche Verkehrswacht e. V.; Mitteilung v. 18.04.2012. Vgl. Huhn, Roland: Trunken am Lenker. In: Radwelt 3/2012. Raschke, Dr. med. Michael; et al.: Fahrradunfallstudie Münster. Eine Analyse der Situation in Münster. Endauswertung. Münster 2010, 5.

<sup>35</sup> BT-Drs. 13/1439, 4 [www.bundestag.de].

<sup>36</sup> Fußn. 34, a.a.O.

<sup>37</sup> 196. Sitzung der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder am 06./07.12.2012 in Rostock-Warnemünde: TOP 36 – Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern; Beschluss.

<sup>38</sup> MIK NRW, AG VPA: Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“, Düsseldorf 2013.

<sup>39</sup> Seit Ende 2013 BMVI: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

<sup>40</sup> Verkehrsministerkonferenz am 06./07.11.2013 in Suhl: TOP 6.3 – Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern (Senkung der Promillegrenze); Beschluss.

Parallel hierzu wurde bei der 84. Konferenz der Justizministerinnen und -minister vom 12./13.06.2013 in Perl-Nenning nach Kenntnisnahme des o. g. Lagebildes beschlossen, vor eingehenderen Überprüfung der Rechtslage zur Fahruntüchtigkeit von Radfahrern das Ergebnis einer durch die Unfallforschung der Versicherer (UDV) beim **Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf** in Auftrag gegebenen Untersuchung über **„Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“** abzuwarten.<sup>41</sup>

Erste Resultate dieser Untersuchung wurden im Rahmen des Symposiums vom Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer“ auf der Auto Mobil International (AMI) in Leipzig am 02.06.2014 vorgestellt.

Die Ergebnisse zeigten, so der Leiter der UDV, Siegfried Brockmann, einen stufenartigen Aufbau der Leistungsausfälle der alkoholisierten Probanden auf, der bei 0,5 Promille, 1,1 Promille sowie bei 1,6 Promille, eine deutlich sinkende Leistungsfähigkeit im Vergleich zur Nüchternleistung herausstelle und ergäbe damit „ausreichend Anhaltspunkte“ für die Einführung eines im Gesetz zu verankernden Grenzwertes anstelle der derzeitigen Anknüpfung an den Begriff der *Fahrunsicherheit*.

Ein Herabsetzen des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit auf unter 1,6 Promille, sei hingegen durch die Untersuchung nicht nahegelegt worden, da der Nachweis, dass bereits alle Verkehrsteilnehmer (hier Probanden) unter diesem Grenzwert nicht mehr in der Lage seien, ihr Fahrrad sicher zu führen, nicht erbracht werden konnte.<sup>42</sup> Vielmehr sei nunmehr, so der Leiter der UDV in einer mündlichen Stellungnahme, in Folge der Untersuchung „die gerichtliche Annahme, dass ab Werten um 1,6 Promille jeder Verkehrsteilnehmer zweifelsfrei und ohne weitere Beweisanzeichen als fahrunsicher anzusehen ist, in Zweifel zu ziehen.“<sup>43</sup>

Der leitende Polizeidirektor des Polizeipräsidiums Münster, Udo Weiss, konstatierte schlussfolgernd, dass es durchaus einige trinkfeste Radfahrer gäbe, die oberhalb von 1,6 Promille BAK die an die Verkehrssicherheit gestellten Anforderungen erbringen können,

*„mit der Folge, dass wir [getreu dem Grundsatz in dubio pro reo, im Zweifel für den Angeklagten,] nicht mehr zu 100 Prozent sagen können, die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit ist bereits unter 1,6 Promille festzulegen, obwohl nachweislich eine Vielzahl von Radfahrern schon weit unter 1,6 Promille fahruntüchtig ist.“*

Ähnliche Ergebnisse sind auch durch eine zeitgleich an dem **Institut für Rechtsmedizin der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz** durchgeführte **Studie zu körperlichen Leistungsausfällen alkoholierter Radfahrer** zu erwarten. Zwar steht auch bei dieser Untersuchung die vollständige Auswertung noch aus, durch eine im Rahmen des o.g. Symposiums des B.A.D.S. „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer“ erfolgte Präsentation der bisher ausgewerteten Fahrversuche konnten dennoch gleichgeartete Tendenzen zu Leistungsabfällen in den Bereich 0,5, 1,0 sowie 1,5 Promille festgestellt werden. Herauszustellen ist, dass auch bei der Mainzer Untersuchung eine bestimmte Anzahl an Versuchspersonen (hier zwölf Probanden) bei einem Wert von 1,5 Promille BAK

---

<sup>41</sup> 84. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister 2013: TOP II.1: Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern; Beschluss.

<sup>42</sup> Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr: Symposium „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer“. Brockmann, Siegfried: Fahrversuche mit alkoholisierten Radfahrern. Leipzig, 2014.  
[http://www.bads.de/media/148521/presse\\_komplett\\_ohne\\_pm.pdf](http://www.bads.de/media/148521/presse_komplett_ohne_pm.pdf)

<sup>43</sup> Brockmann, Siegfried, telefonische Stellungnahme v. 05.06.2014; vgl. auch Kleinhubbert, Guido: Stramm durch den Slalom. In: Der Spiegel 23/2014, 46.



noch in der Lage waren, „nahezu den maximalen ‚Nüchtern-Fehlerzahl-Wert‘ zu erreichen.“<sup>44</sup>

Abzuwarten bleibt, ob die Ergebnisse der benannten Untersuchungen ausreichend aussagekräftig sind, um die gefestigte Rechtsprechung im Zusammenhang mit dem Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit für Radfahrer in Frage zu stellen, denn diese bezieht als Kriterium der Grenzwertfestlegung nicht allein die aus Fahrversuchen gewonnenen Erkenntnisse mit ein, sondern sollte auch die im Laufe der letzten zwanzig Jahre erheblich gestiegenen Anforderungen resultierend aus den geänderten Verkehrsverhältnissen, statistische Untersuchungen sowie die Anforderungen und Gefahren des Verkehrsmittels Fahrrad nicht unberücksichtigt lassen.<sup>45</sup>

Indes sind die Untersuchungsergebnisse dahingehend eindeutig, dass zu weiteren Absenkung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit im Rahmen der Rechtsprechung zum Begriff „Fahrunsicherheit“ (§§ 316, 315c StGB) für Radfahrer kein Anlass besteht.

Vielmehr wird nun – nicht zuletzt aufgrund der vorgestellten Ergebnisse – eine gesetzgeberische Lösung der Problematik zunehmender Bedeutung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung alkoholisierter Radfahrer durch Einführung eines für Radfahrer geltenden Ordnungswidrigkeitentatbestandes nach dem Vorbild des § 24a StGB begünstigt. Bei der Festlegung der Höhe eines sog. Gefahrgrenzwertes können und sollten die Untersuchungsergebnisse der Düsseldorfer sowie Mainzer Studien zu Rate gezogen werden. Eine Stellungnahme des mit der Prüfung der Rechtslage im Hinblick auf die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für Radfahrer beauftragten BMVI (s.o.) zu den Erkenntnissen der genannten Studien und deren Einfluss auf die Empfehlung eines dem § 24a StVG entsprechenden Tatbestandes steht bisher aus.

#### **4. Zusammenfassung und Ausblick**

##### ***Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für Radfahrer wahrscheinlich***

Für die Bestimmung eines Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit sind insbesondere durch experimentelle Untersuchungen gewonnene wissenschaftliche Erkenntnisse über die Auswirkungen von Alkoholisierung auf die Fahrleistung von Verkehrsteilnehmern von erheblicher Bedeutung.

Aus der teleologischen Ausrichtung heraus, dass ab Erreichen eines bestimmten Blutalkoholwertes für jeden Verkehrsteilnehmer – unabhängig von weiteren Beweisanzeichen – die Fahrunsicherheit unwiderlegbar vermutet wird, besteht für die Nachweismethode der absoluten Fahrunsicherheit die Notwendigkeit, dass bei Fahrversuchen kein Proband in dem von den Wissenschaftlern vorgeschlagenen Grenzwert mehr in der Lage ist, ohne erkennbare Leistungsausfälle sein Fahrzeug zu führen.

Bei einer für die Festlegung des Grundwertes der absoluten Fahrunsicherheit für Radfahrer entscheidenden, in den Jahren 1980, 1984 durchgeführten experimentellen Untersuchung zur Frage der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Fahrrad- und Mofafahrern unter Leitung von *Prof. Dr. Schewe*<sup>46</sup> konnte dies erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,5 Promille nachgewiesen werden.

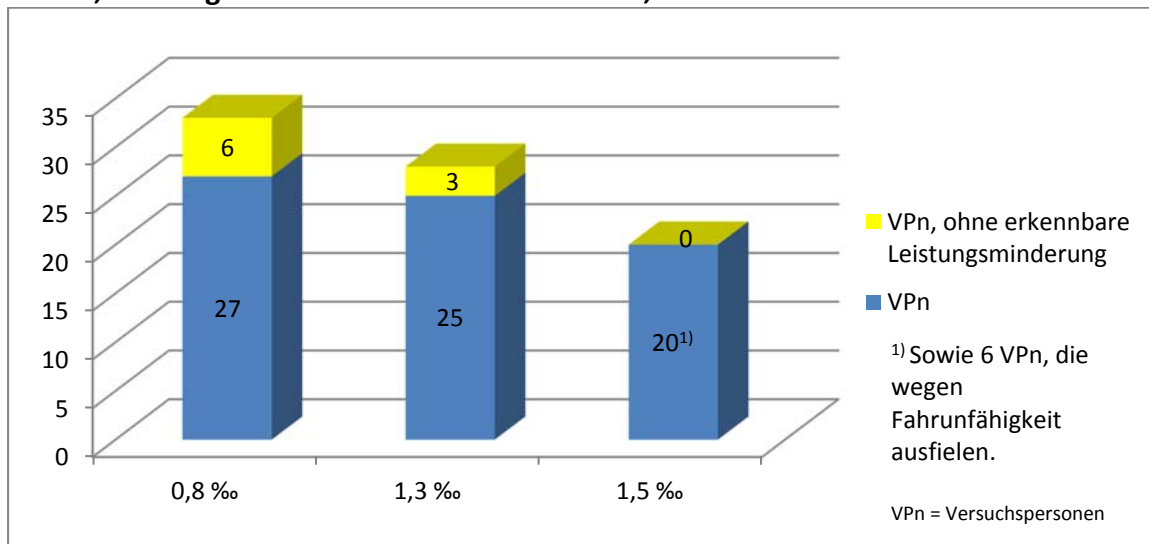
---

<sup>44</sup> Fußn. 42, a.a.O. Urban, Prof. Dr. Dr. Reinhard et al.: Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer. Leipzig, 2014.

<sup>45</sup> Vgl. Fußn. 17, a.a.O.

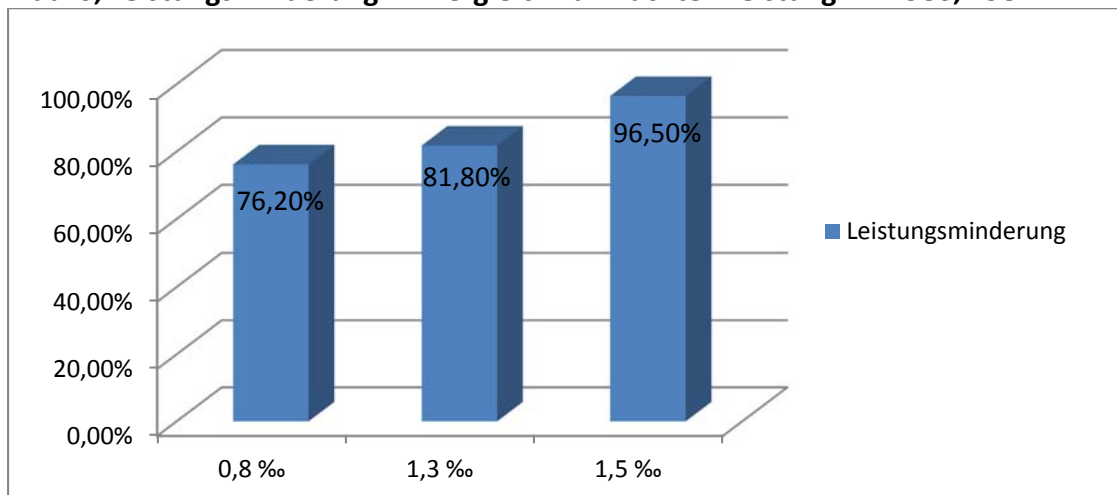
<sup>46</sup> Schewe, Prof. Dr. Dr. Günter; et al.: Experimentelle Untersuchungen zur Frage der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Fahrrad- und Mofafahrern. In: Blutalkohol (BA) 1980, 298 sowie Schewe, Prof. Dr. Dr. Günter; et al.: Experimentelle Untersuchungen zur Frage des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern. In: BA 1984, 97.

**Abb. 5; Leistungsabfälle nach Personen<sup>47</sup> – 1980, 1984**



Eine Herabsetzung des Grundwertes für Radfahrer infolge aktueller Untersuchungen **zu körperlichen Leistungsausfällen alkoholierter Radfahrer** der Rechtsmedizin der Universitäten Düsseldorf und Mainz ist nicht zu erwarten.

**Abb. 6; Leistungs-minderung im Vergleich zur Nüchternleistung<sup>48</sup> – 1980, 1984**



Hingegen ist eine Auswertung der Versuchsergebnisse im Rahmen der auf Begehren der Verkehrsministerkonferenz beim BMVI eingerichteten Grenzwertkommission zur Beurteilung der Leistungsabfälle ab einer bestimmten Blut- / Atemalkoholkonzentration für die rechtsmedizinische Antwort auf die Frage des Erfordernisses eines als Ordnungswidrigkeitentatbestand für Radfahrer einzuführenden Alkoholgrenzwertes zu gewärtigen. Vor einer möglichen Einführung eines solchen Tatbestandes analog § 24 a StVG (für Fahrzeugführer – und damit für Radfahrer) dürfte auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2015 in einem dazu einzurichtenden eigenen Arbeitskreis noch zu Rate gezogen werden. Es bleibt ein langer Weg zur Rechtsänderung.

<sup>47</sup> Vgl. Ebda.

<sup>48</sup> Vgl. Ebda.