



Gewerkschaft der Polizei  
III. Verkehrsforum  
24./25. April 2012 Potsdam

Arbeitskreis I

Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr

Problemdarstellung

Reinhard Leuker

---

**Benötigen wir so viele und deutlich unterschiedliche Promillegrenzen auf deutschen Straßen?**

Die Promillegrenzen im Deutschen Verkehrsrecht bewegen sich von 0,0 Promille bis über 1,5 Promille. Welchem Verkehrsteilnehmer ist dieses schon bewusst.

Natürlich ist es nicht leicht, den absoluten 0-Wert einzuhalten, da auch in Speisen Alkohol verarbeitet wird. Selbst Medikamente werden mit Alkohol haltbar gemacht.

Was bewirkt eigentlich der Genuss alkoholischer Getränke bei einem Menschen, der fahrzeugführender Verkehrsteilnehmer ist?

- Bereits ab 0,2 Promille ist das Wahrnehmungsvermögen für alles Bewegliche herabgesetzt.
- Ab 0,3 Promille ist die Entfernungseinschätzung beeinträchtigt.
- Ab 0,4 Promille wird das Blickfeld tunnelförmig eingeschränkt „Tunnelblick“.
- Ab 0,5 Promille lässt das Farbempfinden der Augen nach.  
Die Unfallwahrscheinlichkeit ist jetzt **8 x** so hoch.
- Ab 0,6 Promille lässt das Reaktionsvermögen drastisch nach.  
Die Unfallwahrscheinlichkeit ist jetzt **16 x** so hoch.
- Ab 0,7 Promille steigt die Risikobereitschaft, es findet eine starke Abnahme der Selbstkontrolle statt.  
Die Unfallwahrscheinlichkeit ist jetzt **20 x** so hoch.
- Ab 0,8 Promille sind die Lenkbewegungen gestört, Verkehrszeichen werden übersehen.  
Die Unfallwahrscheinlichkeit ist jetzt **34 x** so hoch.
- Bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,5 Promille ist die Unfallwahrscheinlichkeit **115 x** so hoch.

*Quelle: A-Connect e.V.*

Der Deutsche Gesetzgeber hat für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel leider unterschiedliche Promillegrenzwerte festgelegt.

Fahrpersonal zur Personenbeförderung, beispielweise Führer von Kraftomnibussen, Taxen oder Mietwagen, haben eine Promillegrenze von 0,0 einzuhalten.



## Gewerkschaft der Polizei III. Verkehrsforum 24./25. April 2012 Potsdam

Gleiches gilt für Fahrzeugführer von kennzeichnungspflichtigen Gefahrgutfahrzeugen.

Junge Fahrzeugführer unterliegen ebenfalls der Verpflichtung, sich an eine 0,0 Promillegrenze zu halten.

Radfahrer dürfen ab einer Promillegrenze von mehr als 1,5 ihr Fahrzeug nicht mehr benutzen.

Führer von anderen als bis hier genannten Fahrzeugarten haben Grenzwerte von  
0,3 Promille,  
0,5 Promille und  
1,1 Promille.

Diese Unterschiede müssen vereinheitlicht werden.

Es ist doch sicherlich nicht von der Hand zu weisen, dass der Alkoholgrad und seine Auswirkungen unerheblich für das Führen eines Busses oder Fahrrades sind. Die Wirkung durch den konsumierten Alkohol dürfte grundsätzlich gleich sein. Menschliche Eigenschaften sind bei einer Bewertung des Einflusses alkoholischer Getränke zu berücksichtigen.

Eine sinnvolle Berücksichtigung wäre vorzunehmen nach:

- Alter
- Geschlecht
- Sättigungszustand
- psychischer Belastung
- usw.

Das Risiko einer Fahrt unter Alkoholeinfluss mit einem Gefahrguttransporter ist nicht größer als die mit einem PKW. Ob ein Verkehrsteilnehmer mit gleicher konsumierter Alkoholmenge einen PKW oder einen Tanklaster fährt ist unerheblich. Ein alkoholisierter PKW-Fahrer kann durch Verursachung eines Verkehrsunfalles mit einem Gefahrgutlaster das gleiche Schadensausmaß hervorrufen, als wenn er Fahrer eines unfallverursachenden Gefahrgutlasters gewesen wäre.

Daher muss eine Veränderung der Promillegrenzen angestrebt werden, nicht wie bisher nach Fahrzeugarten eingeteilt, sondern nach menschlichen Eigenschaften.

Die Einführung einer linear einheitlichen Promillegrenze für alle fahrzeugnutzenden Verkehrsteilnehmer erachte ich daher als dringend erforderlich.

Der bisher geltende unterste Grenzwert sollte aufgrund von medizinischen Gutachten (siehe auch Auflistung von A-Connect e.V.) auf 0,2 Promille festgelegt werden, da hier erst (bzw. bereits) nachweislich erste Einschränkungen der menschlichen Wahrnehmung feststellbar sind.



Gewerkschaft der Polizei  
III. Verkehrsforum  
24./25. April 2012 Potsdam

Arbeitskreis I

Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr

Pro - Statement

Udo Weiss

---

**Warum ist der Grenzwert von 1,6 Promille Alkohol für Radfahrer zu viel?**

Der Grenzwert von 1,6‰ für Radler ist zu viel. Er wird der Verkehrssituation nicht mehr gerecht und ist über 20 Jahre alt. Schon damals wusste man, dass bereits bei 1,3‰ eine Leistungseinbuße von 82% vorliegt. Bei 1,6‰ liegt zudem eine Straftat vor, da es keine vorgeschaltete Ordnungswidrigkeit für Radler gibt. Bis 1,6‰ gibt es gefährliche Veränderungen im Körper. Ab 0,3‰ werden Entfernung und Geschwindigkeit eines herannahenden PKW falsch eingeschätzt, ab 0,5‰ vermindert sich die Sehleistung, ab 0,8‰ verlängert sich die Reaktionszeit um 50%, es kommt zum Tunnelblick, der Radler blendet somit einen vorhandenen PKW völlig aus. Ab 1,1‰ nimmt die Risikobereitschaft zu und das bedeutendste, ab 1‰ setzt der Kontrollverlust über das eigene Trinkverhalten ein. Man trinkt einfach weiter und erreicht daher die vergleichsweise hohen Promillewerte von 1,6 bis 3,44‰. Es geht hier nicht um den Radler, der drei oder vier Bier getrunken hat. Es geht um diejenigen, die völlig betrunken sind und andere gefährden. Das Fahrrad ist ein gleichwertiges Verkehrsmittel, mit allen Rechten, aber auch Pflichten. Europaweit sterben im Straßenverkehr genauso viel Radfahrer wie Motorradfahrer. Die Dunkelziffer der in einem Krankenhaus eingelieferten verletzten Radfahrer ist dreimal höher als das Hellfeld. In Münster wurden in einem Jahr 2.250 Radler in ein Krankenhaus eingeliefert. Neben dem menschlichen Leid lag der volkswirtschaftliche Schaden bei fast 40 Mio. €. Eine Fahrt mit dem Fahrrad unter dem Einfluss nicht unerheblicher Mengen Alkohol ist gefährlich, u.U. sogar lebensgefährlich. In Münster starben acht Radfahrer, fünf in Folge von Alkohol, junge Menschen, die alle noch hätten leben können. Und ein alkoholisierte Radfahrer bleibt nicht einfach nur betrunken liegen. Was wird aus dem 16-jährigen, der massiv betrunken auf der Straße lag und dem eine PKW-Fahrerin über beide Beine fuhr? Aus präventiven Gründen sollte eine Ordnungswidrigkeit mit einem Grenzwert von unter 1‰ eingeführt werden, damit der Radler sich noch kontrollieren und sagen kann: „Nein, ich trinke nicht mehr!“



Gewerkschaft der Polizei  
III. Verkehrsforum  
24./25. April 2012 Potsdam

Arbeitskreis I

Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr

Kontra - Statement

Ute Hammer

---

**Sind die geltenden Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr noch zeitgemäß?**

**EU-weit** gehört das Fahren unter Alkoholeinfluss neben dem Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit und dem Nicht-Angurten zu den Hauptunfallursachen schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle.

In **Deutschland** war im Jahr 2011 Alkohol für jeden zehnten Verkehrstoten und mehr als jeden zwölften Schwerverletzten verantwortlich.

Dem Ziel der **Vision Zero** verpflichtet, keine Getöteten und Schwer(st)verletzten als Folge von Straßenverkehrsunfällen zu akzeptieren, spricht sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat für ein **Alkoholverbot am Steuer** aus.

Das vor einigen Jahren mit Unterstützung des DVR eingeführte **Alkoholverbot für Fahranfänger** in der (regelmäßig) zweijährigen Probezeit und für Personen vor Vollendung des 21. Lebensjahres, welches in § 24 c Straßenverkehrsgesetz (StVG) als „Handlungsverbot“ ausgestaltet ist, zeigt bereits **Wirkung**.

Der **§24a StVG** sollte neu gefasst werden und damit eine **Gleichbehandlung aller Kfz-Führer** bringen: „Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“ Die Strafbewehrung sollte ebenfalls wie bei den jungen Fahrern oberhalb von 0,19 Promille erfolgen.

Durch ein solches Alkoholverbot käme man hinsichtlich der in Deutschland zurzeit geltenden vielen unterschiedlichen (Ahndungs-)Grenzwerte zu einer **Klarheit**, die auch richtiges Verhalten fördern würde. Der Gesetzgeber machte damit deutlich, dass er ein **Heran-Trinken** an eine Promillegrenze keinesfalls tolerieren möchte.

Es besteht die **Chance**, dass mit der Umsetzung eines Alkoholverbots im Straßenverkehr die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten aufgrund von „Alkoholunfällen“ signifikant zurückgeht.