

Neue Promillegrenzen für Radfahrer? – Ein halbes Promille weniger

Betrunkene Radfahrer sind gefährlich. Für Radler liegt die Grenze der strafbewehrten, so genannten absoluten Fahrunsicherheit nach höchstrichterlicher Rechtsprechung bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 Promille.¹ Bei niedrigeren BAK-Werten erfordert eine Bestrafung von Radfahrern den zusätzlichen Nachweis alkoholbedingten Fehlverhaltens, der in der Praxis nicht immer leicht zu führen ist. Im Unterschied zu Kraftfahrern existiert für Radfahrer bislang kein bußgeldbewehrter Gefahrengrenzwert, wie er in § 24a StVG durch die 0,5- Promille-Grenze vorhanden ist. Aber ab welcher Promillezahl werden Radler zum Sicherheitsrisiko? In welchem Umfang gefährden alkoholisierte Fahrradfahrer nicht nur sich, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer? Sollen neue Promillegrenzen eingeführt werden?

Der Radverkehr liefert mit seinem wachsenden und wichtigen Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland viele positive Effekte auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität sowie die Gesundheit der Menschen. Radfahren wird immer beliebter, und mit sommerlichen Temperaturen sind immer mehr Zweiräder unterwegs. Oft zeigen Radler aber wenig Bewusstsein, dass gewisse Verkehrsregeln, besonders zum Alkoholkonsum, auch für sie gelten, und welchen Gefahren sie sich und andere aussetzen, wenn sie betrunken am Lenker in die Pedalen treten.

Betrunkene häufiger mit Fahrrad an Unfällen beteiligt

Im Durchschnitt verunglückt in Deutschland alle sieben bis acht Minuten ein Radfahrer – 90 Prozent davon innerhalb geschlossener Ortschaften.² Im Jahr 2014 wurden 396 Radfahrer bei Verkehrsunfällen getötet. Das sind 11,9 Prozent mehr Getötete als im Vorjahr. Zugleich wurden 2014 insgesamt 14.516 schwer verletzte Radfahrer registriert, ein Anstieg um 9,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Leicht verletzt wurden 63.351 Radler laut polizeilicher Verkehrsunfallstatistik 2014, was ebenfalls eine Zunahme, hier um 9,5 Prozent, bedeutet.³

Überdies verunglückten im vergangenen Jahr 39 Menschen tödlich mit dem Pedelec 25, einem bis 25 km/h mit Elektroantrieb unterstützten Rad, das sich wachsender Verbreitung erfreut, auch weil es gemäß § 1 Abs. 3 StVG dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt ist. Verletzt wurden mit diesem Fahrzeug mehr als 2.200 weitere Personen, über 600 von ihnen schwer.

Diese Zahlen dokumentieren anschaulich den erschreckenden Blutzoll, den die wenig geschützten Radler auf den Straßen leisten. Während im arithmetischen Mittel aller

¹ Vgl. BGHSt 34, 133 - 137; BGHSt 37, 89 - 99

² Statistisches Bundesamt (2014): Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2013, Wiesbaden, S. 15

³ Statistisches Bundesamt (2015): Verkehr – Verkehrsunfälle Dezember 2014, Fachserie 8/Reihe 7, Wiesbaden, S. 25, 26

Arten der Verkehrsteilnahme 2,5 Prozent der Beteiligten alkoholisiert in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt sind, liegt bei Radfahrern mit einem Anteil von 4,4 Prozent der Unfallbeteiligten der Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr überproportional hoch. Fahrer von Güterkraftfahrzeugen, die als Berufskraftfahrer um das Unfall- und Sanktionsrisiko des Alkohols genauere Kenntnis haben und zugleich häufigere Kontrollen fürchten müssen, fallen alkoholbedingt mit nur 1,1 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden viel weniger negativ auf. Bei Motorradfahrern liegt der entsprechende Wert bei 1,5 Prozent, bei Pkw-Fahrern und Fußgängern bei 2,3 Prozent, also ebenfalls unter dem Durchschnitt.⁴ Damit lässt sich feststellen, dass Radfahrer etwa doppelt so häufig alkoholbedingt verunglücken wie Pkw-Fahrer und Fußgänger, dreimal so häufig wie Motorradfahrer und viermal häufiger betrunken einen Unfall verursachen als Lkw-Fahrer. Dem Fahrrad scheint somit eine bedeutende Rolle als „Säufermobil“ zuzukommen. Gründe der Verkehrssicherheit sprechen deshalb dafür, das statistisch für Radfahrer stark erhöhte Risiko, sturzbetrunken einen Unfall zu verursachen, zu reduzieren.

Erhebliches Dunkelfeld bei alkoholbedingten Radunfällen

Trotz der schon sehr erhöhten Auffälligkeiten werden längst nicht alle alkoholbedingten Unfälle mit Radfahrern registriert, insbesondere so genannte Alleinunfälle nicht, bei denen „nur“ der Radler selbst verletzt wird. Eine von 2009 bis 2010 im westfälischen Münster durchgeführte Fahrradstudie hat gezeigt, dass die Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschaden dreimal höher liegt, als dies die polizeiliche Unfallstatistik ausweist.⁵ Alkohol dürfte hier als Ursache eine große Rolle spielen, denn Fahrradstürze ohne äußere Einwirkung ereignen sich nachts, wenn verstärkt Alkohol konsumiert wird, deutlich häufiger als tagsüber. Doch gerade das Fahrrad ist nach einer durchzechten Partynacht beileibe kein sicheres Verkehrsmittel.

Der Konsum von Alkohol ist in der Lage, die Fähigkeit zum sicheren Führen nicht nur eines Kfz, sondern auch eines Fahrrads im Straßenverkehr erheblich zu beeinträchtigen und sollte deshalb, soweit es gefährlich wird, strikt verboten sein.

Unbefriedigende Rechtslage

Als Grundverbotsnorm im Rahmen eines abstrakten Gefährdungsdelikts kommt bei alkoholisierten Radfahrern derzeit lediglich ein Vergehen nach § 316 StGB in Betracht, wonach u. a. das Führen von Fahrzeugen bei Fahrunsicherheit, die infolge Alkoholeinwirkung eingetreten ist, unter Strafe gestellt wird.

Radfahrer, die alkoholbedingt am Verkehr teilnehmen, gefährden zwar oftmals – wie auch z. B. ohne Fahrradhelm – in erster Linie sich selbst, jedoch in zweiter Linie auch andere Personen. Im dichten Verkehrsgeschehen ist es selbstverständlich leicht

⁴ Statistisches Bundesamt (2014): Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, Wiesbaden, S. 11, 22

⁵ Schlanstein, P. (2010): Vorrang für umweltschonende Mobilität – Zahl der Fahrradunfälle dreimal höher als vermutet, in: PVT 6/2010, S. 234, 237

möglich, dass ein angetrunkener Radfahrer durch Fahrfehler einen anderen Verkehrsteilnehmer in eine Situation bringt, in der dieser, evtl. durch ein Ausweichmanöver, in eine riskante Situation gerät oder aber es zu einer direkten Kollision kommt.

Für die Polizei ist die gegenwärtige Rechtslage schon aus Gründen der Prävention unbefriedigend. Sie darf Radfahrer unterhalb des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht aufhalten. Außer gutem Zureden bestehen keine Handlungsoptionen. Schließlich sind die unterhalb der absoluten Schwelle geforderten Ausfallerscheinungen nur schwer nachzuweisen, erst recht im Nachhinein durch den Strafrichter. In der Praxis ist die relative Fahruntüchtigkeit von Radfahrern daher weitgehend bedeutungslos.⁶

Sogar bei MPU: Grenzwert jetzt bei 1,1 Promille

Nach ständiger Rechtsprechung wird für Radfahrer die absolute Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB erst ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 Promille unwiderleglich vermutet.⁷ Die polizeiliche Einschreitgrenze muss sich daher, soweit mangels relevanter Ausfallerscheinungen keine relative Fahrunsicherheit vorliegt, an der Höhe der rechtsrelevanten Blutalkoholgrenze orientieren, d. h. am geltenden Gefahrengrenzwert von 1,6 Promille BAK, einem Wert, der über eine „normale Trinkfestigkeit“ weit hinaus geht und zugleich nach § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV obligatorisch eine Aufforderung zur Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU) nach sich zieht, die auch bei Radfahrern zwecks Prüfung erforderlicher Beschränkungen rechtlich vorgesehen ist.

Nach neuerer Rechtsprechung ist inzwischen aber schon bei Erreichen von 1,1 Promille – und unterhalb dieser Grenze bei relativer Fahruntüchtigkeit i. V. m. nachgewiesenen alkoholbedingten Fahrfehlern – die MPU zwingend anzuordnen.⁸

Dies hat zur Konsequenz, dass auch ein Radfahrer durch die Fahrerlaubnisbehörde künftig aufgefordert werden müsste, ab einer BAK von 1,1 Promille eine MPU durchzuführen.⁹ Abstrus in dem Zusammenhang ist jedoch, dass zur Beweissicherung – in Ermangelung eines vorhandenen Verbotstatbestands – eine Blutentnahme weder durch den Richter noch durch den Staatsanwalt oder die Polizei angeordnet werden dürfte, die den notwendigen Befund für das Erfordernis der MPU erst liefern könnte.

Ungelöstes Sicherheitsproblem

Ein im Auftrag der Innenministerkonferenz (IMK) erstelltes Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“ (Stand: 01.03.2013) hat festgestellt, dass von alkoholisierten Radfahrern bereits im Promillebereich von 0,3 bis

⁶ Huhn, R. (2015): Die 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC, Vortrag im Arbeitskreis III: Neue Promillegrenzen für Radfahrer? des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstags vom 28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

⁷ Vgl. statt vieler OLG Karlsruhe, NZV 1997, 486-487

⁸ Vgl. VGH Baden-Württemberg, NJW 2014, S. 1833-1834

⁹ Vgl. dazu BVerwG, NJW 2013, S. 2696-2697

1,59 Promille erhebliche Gefahren ausgehen. Deshalb hat die IMK die Bitte an die Verkehrsministerkonferenz und die Justizministerkonferenz gerichtet, sich mit einer Prüfung der bestehenden Rechtslage zu befassen. Die Verkehrsministerkonferenz teilte bereits die Einschätzung der IMK, dass die bestehende Rechtslage vor diesem Hintergrund überprüft werden sollte. Die Verkehrsunfallentwicklung bei Radfahrern zeige Handlungsbedarf auf. Vor diesem Hintergrund bedürfe der bestehende Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von derzeit 1,6 Promille der Überprüfung.¹⁰

Zuvor war in der Justizministerkonferenz schon nach Kenntnisnahme des v. g. Lagebildes beschlossen worden, vor einer eingehenderen Überprüfung der Rechtslage zur Fahruntüchtigkeit von Radfahrern das Ergebnis aktueller wissenschaftliche Untersuchungsberichte einzuholen.¹¹

Nun haben zwei im Jahr 2014 durchgeführte Untersuchungen bei den Instituten für Rechtsmedizin der Universitäten Düsseldorf und Mainz nach den objektiven Befunden der medizinischen Untersuchungen von Probanden einen moderaten Anstieg der alkoholbedingten Fahrfehler bis etwa 1,0 Promille aufgezeigt. Bei höheren Werten habe die Fehlerquote indes recht deutlich zugenommen.

Daraus erkannte ein Expertensymposium anlässlich der Leipziger Automesse im Juni 2014 zwar keine zwingende Notwendigkeit für eine Herabsetzung des in der Rechtsprechung angenommenen Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit von Radfahrern ab 1,6 Promille. Jedoch wurde dort gefordert, einen eigenen OWI-Tatbestand bei Alkohol am Fahrradlenker einzuführen.¹²

Gesetzgeber sollte neue Sanktion einführen

Vier Monate später hat im Oktober 2014 der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADs) als Ausrichter des v. g. Expertenkongresses durch seinen Vorstand die Bundespolitik aufgefordert, die Diskussion über einen Grenzwert für alkoholisierte Radfahrer voranzutreiben und nun doch den Wert der strafrechtlichen Sanktionierung von 1,6 Promille für die folgenlose Trunkenheitsfahrt eines Radfahrers deutlich zu reduzieren. Der vom Gesetzgeber festzusetzende Grenzwert sollte einschließlich Toleranzzuschlag keinesfalls über 1,1 Promille liegen.¹³

Eine Reihe von Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit wie u. a. die Deutsche Verkehrswacht, der Deutsche Verkehrsexpertentag und die Gewerkschaft der Polizei

¹⁰ Verkehrsministerkonferenz (2013): Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern (Senkung der Promillegrenze), Beschluss zu Punkt 6.3 der Tagesordnung am 6./7.11.2013 in Suhl

¹¹ Roeßink, M. (2014): Neue Alkoholgrenzwerte für Radfahrer? In: Deutsche Polizei, 9/2014, S. 4, 7

¹² Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (2014): Keine Gleichbehandlung von alkoholisierten Kraft- und Radfahrern!, URL: <http://www.bads.de/pressemeldungen/keine-gleichbehandlung-von-alkoholisierten-kraft-und-radfahrern/> (abgerufen 21.11.2014)

¹³ Ders. (2014): Promille-Wert für Radfahrer, URL: <http://www.bads.de/pressemeldungen/promille-wert-fuer-radfahrer/> (abgerufen 21.11.2014)

setzen sich zum Teil bereits seit Jahren für niedrigere Promillewerte bei Radfahrern ein.

Phänomen der Situationsernüchterung beim Test

Dass die Leistungen der mehr oder weniger trinkfreudigen Probanden trotz erheblichen Alkoholgenusses in den Düsseldorfer und Mainzer Untersuchungen – für manche überraschend – nicht noch wesentlich schlechter ausgefallen sind, begründet der Rechtsmediziner Hans-Thomas Haffner von der Universität Heidelberg mit der so genannten „Situationsernüchterung“¹⁴, die neben evtl. Gewöhnung als Kompensierung eine nicht zu unterschätzende Rolle spiele.

Zunächst könne ein symptomatologischer Gewöhnungseffekt von Alkohol bei Probanden bewirken, dass so genannte Ausfallerscheinung bei ihnen später auftreten als bei Kandidaten, die nicht alkoholgewohnt sind. Dies sei aber nur die eine Seite der Problematik. Die andere Seite, die unabhängig davon – und zwar bei jedem Menschen – auftrete, sei die besagte „Situationsernüchterung“, die beschreibe, dass, „wenn man will, man seine alkoholbezogenen Symptome und die Ausfallerscheinungen seiner Trunkenheit sehr gut dämpfen oder gar vollständig kompensieren kann, zumindest für eine gewisse Zeit“, sagte Universitätsprofessor Haffner. Hierbei sei eine „sehr, sehr hohe Variationsbreite“ vorhanden.¹⁵ Diese Erkenntnis stellt die bis zum Wert von 1,0 Promille weitgehend „ordentlichen“ Fahrleistungen von angetrunkenen „Burschen“ auf dem Rad in einer ihnen voll bewussten Prüfungssituation natürlich stark in Frage.

Haffner illustrierte diese Aussagen durch einen Vergleich mit einer Person, die so betrunken sei, dass sie mit dem Auto vor der Polizei in deutlichen Schlangenlinien fahre. Sobald das Display „Polizei / Stopp“ aufleuchte, könne der Fahrer plötzlich wieder ganz normal und auch regelkonform geradeaus fahren. Aufgrund der allein infolge von Beobachtungen gewonnenen Trunkenheitserscheinungen könnten daher keine zuverlässigen Rückschlüsse auf den Wert der BAK gezogen werden. In der Praxis könne man Alkoholiker mit zuweilen sogar 2,5 bis 3,0 Promille sehen, die in ihrer Leistungsfähigkeit scheinbar völlig unbeeinträchtigt vor einem stehen.¹⁶

Welche Leistungsminderungen bei wie viel Promille Alkohol im Körper von erwachsenen Personen eintreten, listet die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BzgA) auf ihren Seiten¹⁷ auf: Demnach vermindert sich bereits ab 0,3 Promille die Sehleistung. Um Aufmerksamkeit, Konzentration und Reaktionsvermögen

¹⁴ Haffner, H.-T. / Dettling, A. (2012): Forensische Toxikologie – Alkohol, in: Haffner, H.-T. / Skopp, G. / Graw, M. (2012): Begutachtung im Verkehrsrecht: Fahrtüchtigkeit - Fahreignung - traumatomechanische Unfallrekonstruktion – Bildidentifikation, Heidelberg: Springer, S. 64 f.

¹⁵ Haffner, H.-T. (2014): Alkohol im Straßenverkehr (Fahrsicherheit), Workshop 1 des 10. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) am 5. bis 6.9.2014 in der Ludwig-Maximilians-Universität in München

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (2014): Was passiert bei wie viel Promille?, URL: <http://www.kenn-dein-limit.de/alkohol-beratung/haeufige-fragen/fragen-zu-alkohol/was-passiert-bei-wie-viel-promille/> (abgerufen 21.11.2014)

ist es dann ebenfalls nicht mehr zum Besten bestellt. Dagegen steigt als negativer Faktor die Risikobereitschaft. Ab 0,8 Promille zeigt sich weiterhin eine ausgeprägte Konzentrationsschwäche, das Gesichtsfeld wird um 25 Prozent eingeschränkt, die Reaktionszeit deutlich verlängert. Gleichgewichtsstörungen und Selbstüberschätzung treten auf.

Ab 1,0 Promille zeigen sich überdies unter anderem weitere Verschlechterungen der Sehfähigkeit sowie des räumlichen Sehens. Die Reaktionsfähigkeit ist bereits erheblich gestört. Gleichgewichtsstörungen verstärken sich. Es kommt zu Orientierungsstörungen. Die Enthemmung steigt; zugleich wächst die Aggressionsbereitschaft, und die Kritikfähigkeit geht verloren.

Wer will nach solchen Aussagen noch behaupten, dass die Gesamtleistungsfähigkeit eines Menschen in Balance auf dem Fahrrad – bis zum einem Wert von unter 1,6 Promille BAK – mangels geistiger oder körperlicher Mängel nicht soweit herabgesetzt ist, dass er noch „fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr über eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen sicher zu steuern“^{18,19}

Niedrigere Promillegrenze ist überfällig

Schließlich hat sich auch der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2015 mit der Frage auseinandergesetzt, ob und ggf. welche Promillegrenzen für Radfahrer neu eingeführt werden sollten.²⁰

Der Arbeitskreis des Verkehrsgerichtstags sah sich zunächst außerstande, eindeutige Aussagen zu den konkreten Fragen zu treffen. Jedoch sprach er sich mehrheitlich für die Vornahme einer weiteren umfassenden Bewertung der Gefährdung aus, die von alkoholisierten Radfahrern ausgeht, und dies unter Einbeziehung aller vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse.

Aufgrund der oben geschilderten, bereits jetzt nachvollziehbaren erhöhten Gefahrensituation führten die Erörterungen des Gerichtstags, trotz Bedürfnis nach weiteren Untersuchungen, mehrheitlich zu dem Ergebnis, aufgrund der gegenwärtig schon vorliegenden Erkenntnisse, die „im Bereich von 0,8 bis 1,1 Promille eine signifikante Zunahme von groben Fahrfehlern“ aufzeigen, einen Bußgeldtatbestand mit einem Grenzwert von 1,1 Promille BAK bzw. 0,55 mg/l AAK²¹ einzufordern.²²

Beweissicher dokumentiert werden soll der neue Promillewert laut Verkehrsgerichtstagspräsident Kay Nehm in Zukunft durch die Atemalkoholmessung, die im

¹⁸ BGH, NZV 2008, 528-529

¹⁹ Schlanstein, P. (2015): Section Control und niedrigere Rad-Promillegrenze, in: Verkehrsdienst, Heft 1/2015, S. 3-12

²⁰ 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

²¹ AAK: Atemalkoholkonzentration

²² 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag, a. a. O., Empfehlung Nr. 2 des Arbeitskreises III: Neue Promillegrenzen für Radfahrer?

Übrigen auch für Werte oberhalb von 1,1 ‰ bei Kraftfahrern gelten müsse und bereits einem Vorhaben des geltenden Koalitionsvertrags entspricht.²³

Mit einer vorgesehenen Ermäßigung der Rechtsfolge einer ordnungswidrigen folgenlosen Rauschfahrt von 500 € auf 250 € für den Erstverstoß eines Radlers wird nach Einschätzung von Nehm die geringere Fremdgefährdung hinreichend berücksichtigt.²⁴ Ein befristetes Fahrverbot von mindestens einem Monat kommt für Radfahrer nicht in Betracht, da die entsprechende Vorschrift des § 25 Abs. 1 StVG sich nur an Kraftfahrer wendet.

²³ CDU, CSU und SPD (2013): Deutschlands Zukunft gestalten – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18. Legislaturperiode, S. 102, Berlin, 14.12.2013

²⁴ Schlanstein, P. (2015): Aktuelle Herausforderungen der Verkehrssicherheit, Polizei, Verkehr + Technik (PVT), Heft 2/2015, S. 6-10