

Inhaltsübersicht

- In Deutschland geltende Promillegrenzen im Straßenverkehr
- Verkehrsstraftaten von Radfahrern unter Alkohol
- Alkoholunfälle von Pkw- und Radfahrern: langjährige Entwicklung und aktueller Trend
- Blutalkoholwerte verunglückter Pkw- und Radfahrer im Vergleich
- Ein niedrigerer Promillegrenzwert?

Kritik an der Strafbarkeitsgrenze von 1,6 Promille
Der Vorschlag des ADFC und die Reaktionen darauf
Ausblick: 1,1 Promille als Ordnungswidrigkeit

- Nachfragen und Diskussion

Alkoholgrenzwerte für Kraft- und Radfahrer

Kraftfahrzeugführer:

- 1,1 Promille: Absolute Fahruntüchtigkeit (Straftat)
- 0,5 Promille: Gefahrgrenzwert (Ordnungswidrigkeit)
- Alkoholverbot: Fahranfänger und 18 – 21 Jahre;
Fahrer von Taxis, Linienbussen und Gefahrguttransporten

Radfahrer:

- 1,6 Promille: Absolute Fahruntüchtigkeit (Straftat)
- Kein Gefahrgrenzwert

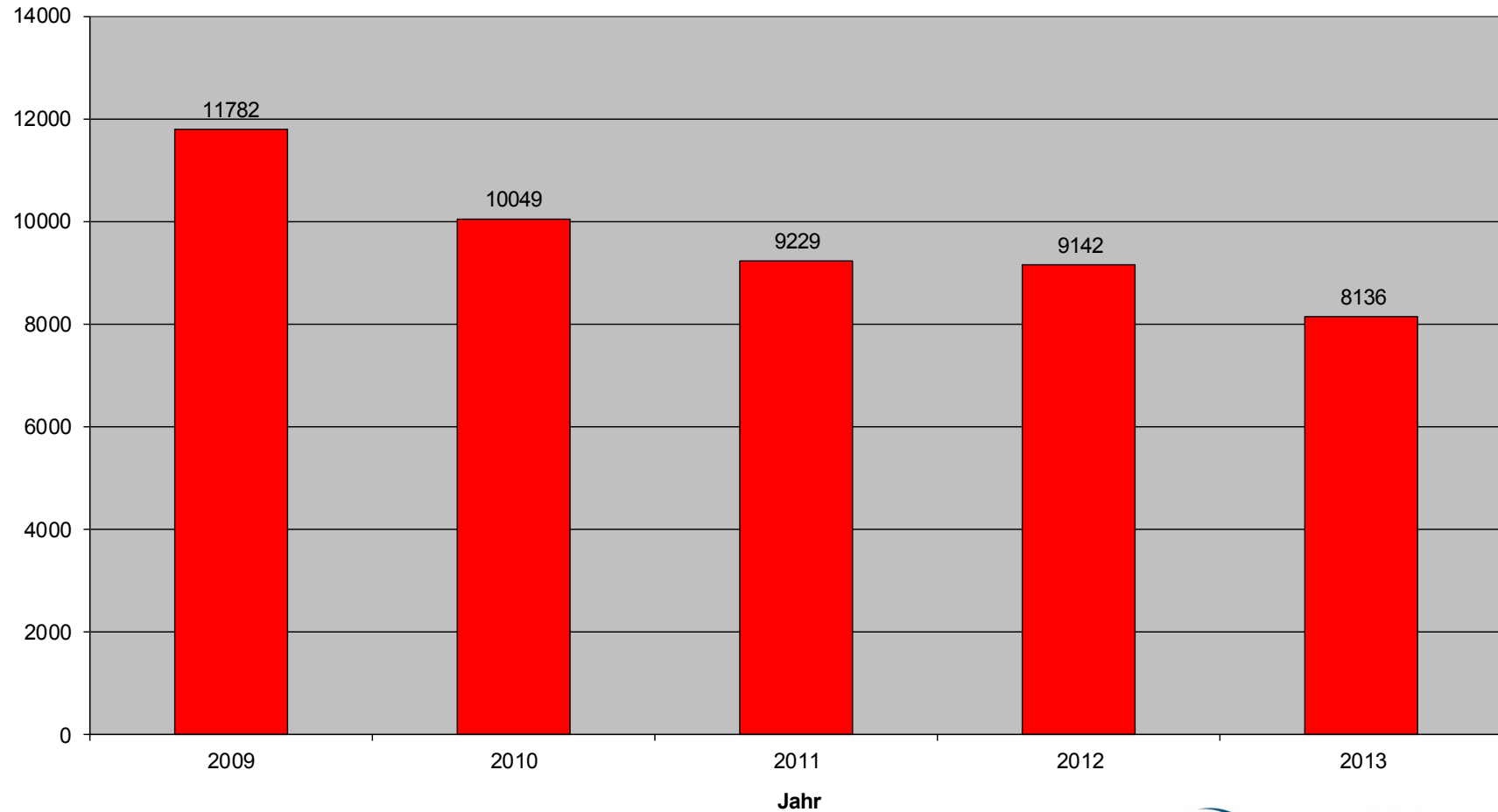
Für beide gilt:

- Ab 0,3 Promille und Fahrfehlern: Relative Fahruntüchtigkeit (Straftat)
- 1,6 Promille mit Kraftfahrzeug oder Fahrrad: Überprüfung der Kraftfahr- und/oder Radfahreignung (MPU)



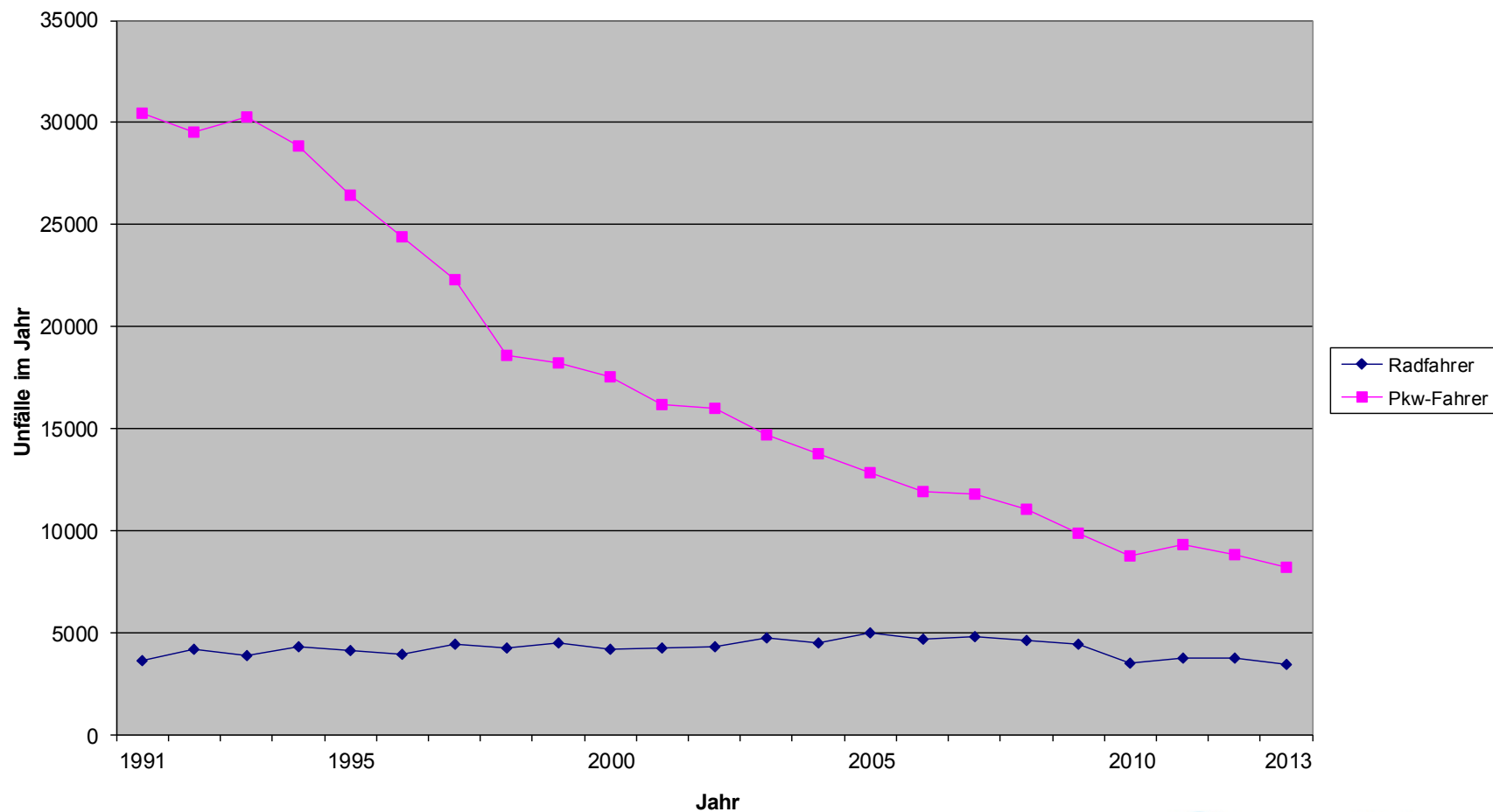
Alkohol-Verkehrsstraftaten von Radfahrern

Verkehrsstraftaten von Radfahrern (Alkohol, Drogen) 2009 - 2013 (KBA)

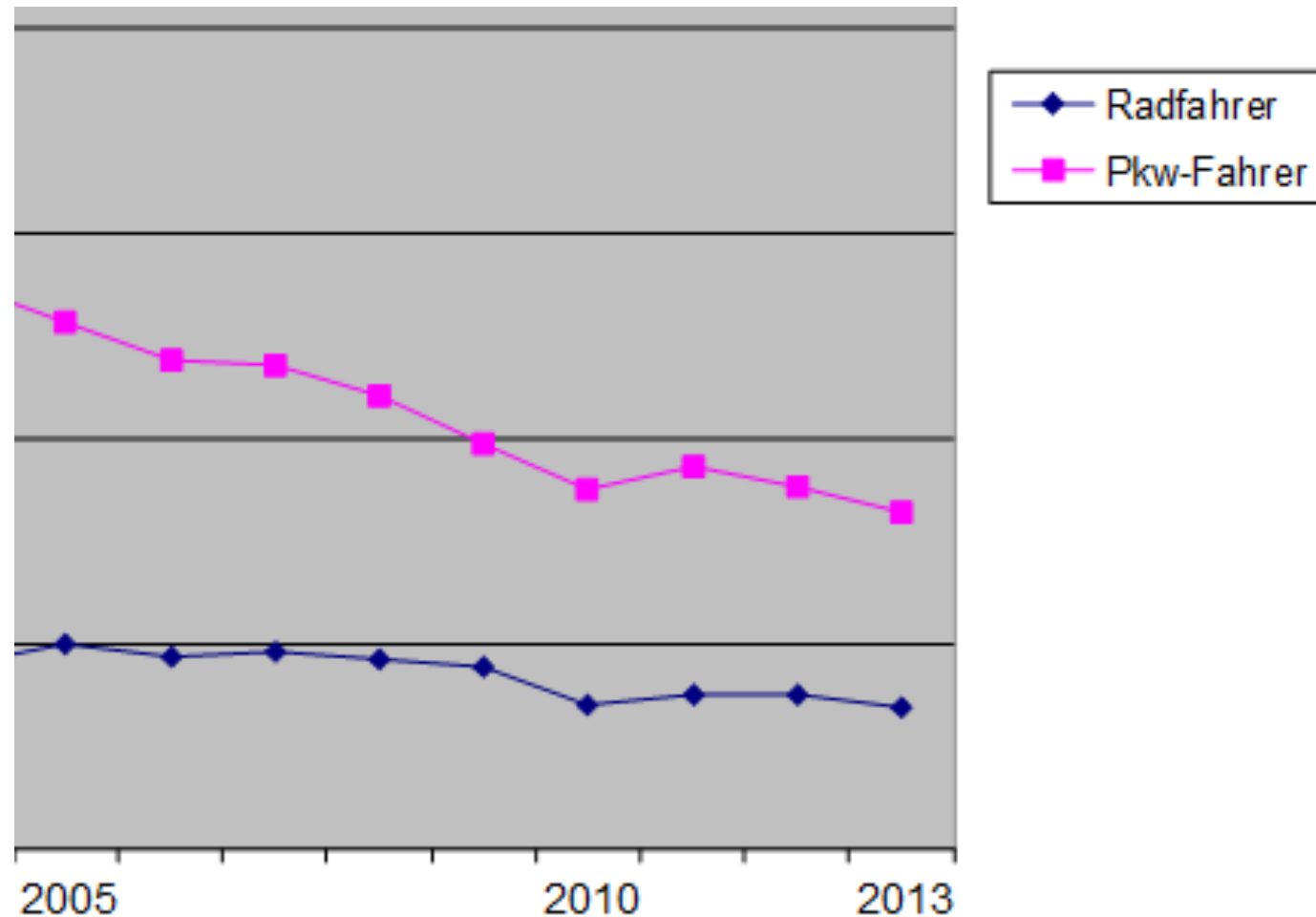


Alkoholunfälle von Pkw- und Radfahrern

Alkoholisierte Verkehrsteilnehmer bei Unfällen mit Personenschaden 1991-2013 (Destatis)

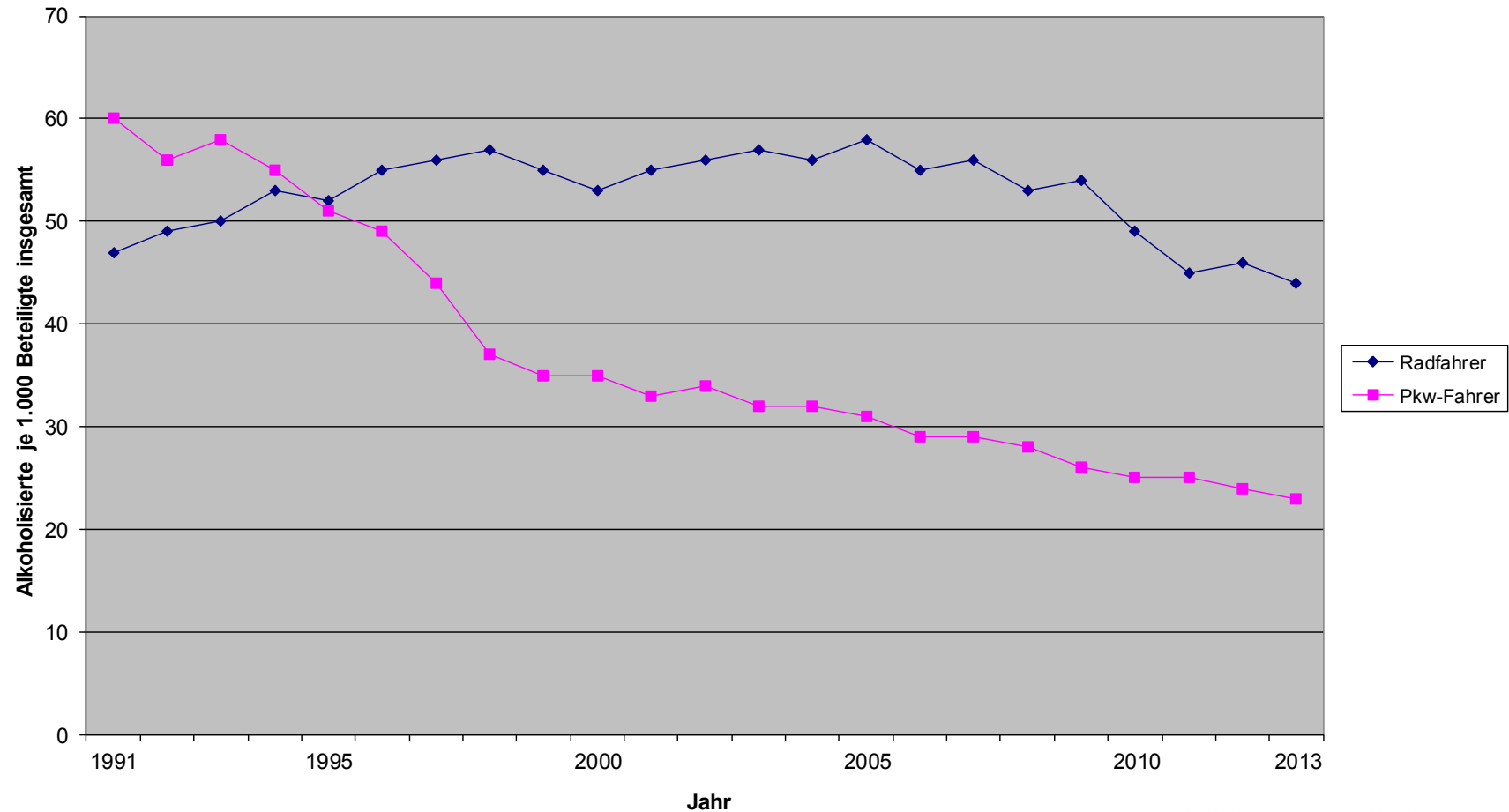


Alkoholunfälle von Pkw- und Radfahrern



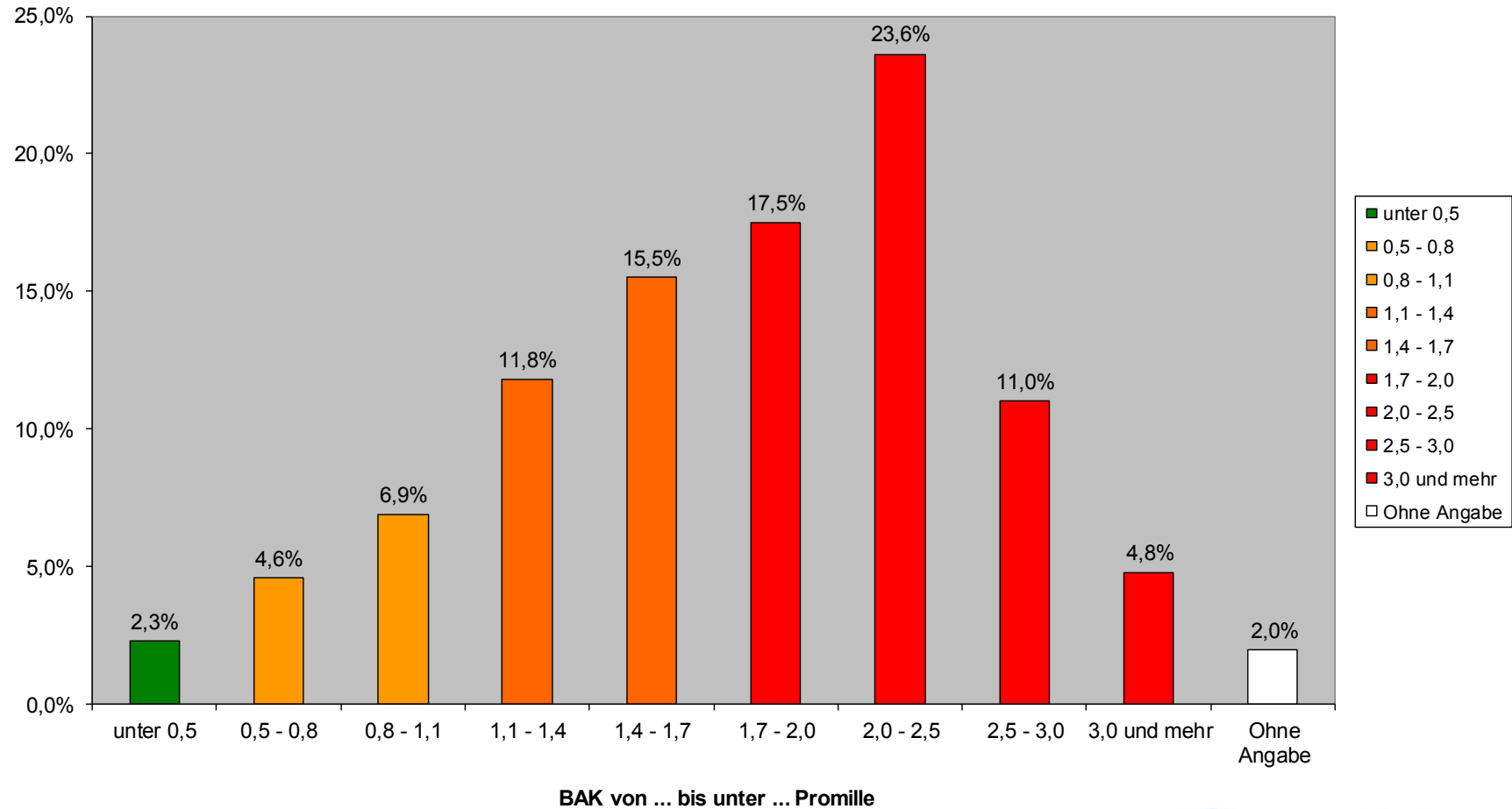
Alkoholierte je 1.000 Unfallbeteiligte

Alkoholierte je 1.000 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden 1991-2013 (Destatis)



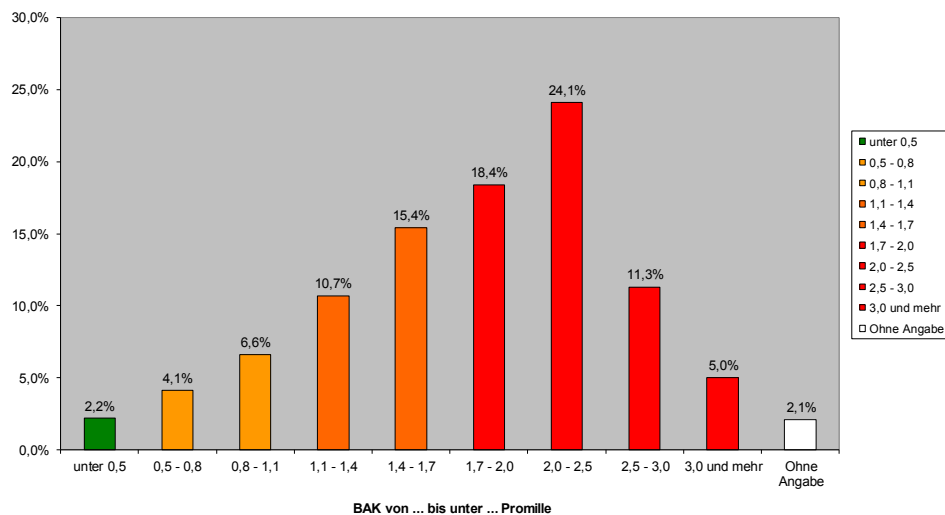
BAK-Werte verunglückter Radfahrer

BAK-Werte verunglückter Radfahrer, prozentuale Verteilung (2013, Destatis)

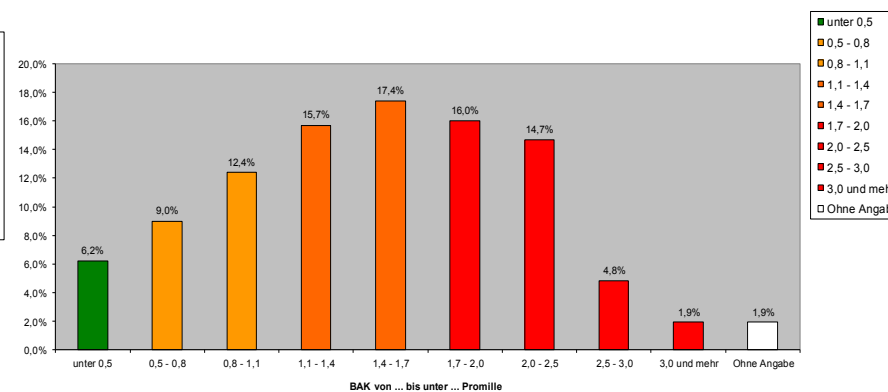


BAK-Werte verunglückter Rad- und Autofahrer

BAK-Werte verunglückter Radfahrer, prozentuale Verteilung (2009-2013, Destatis)

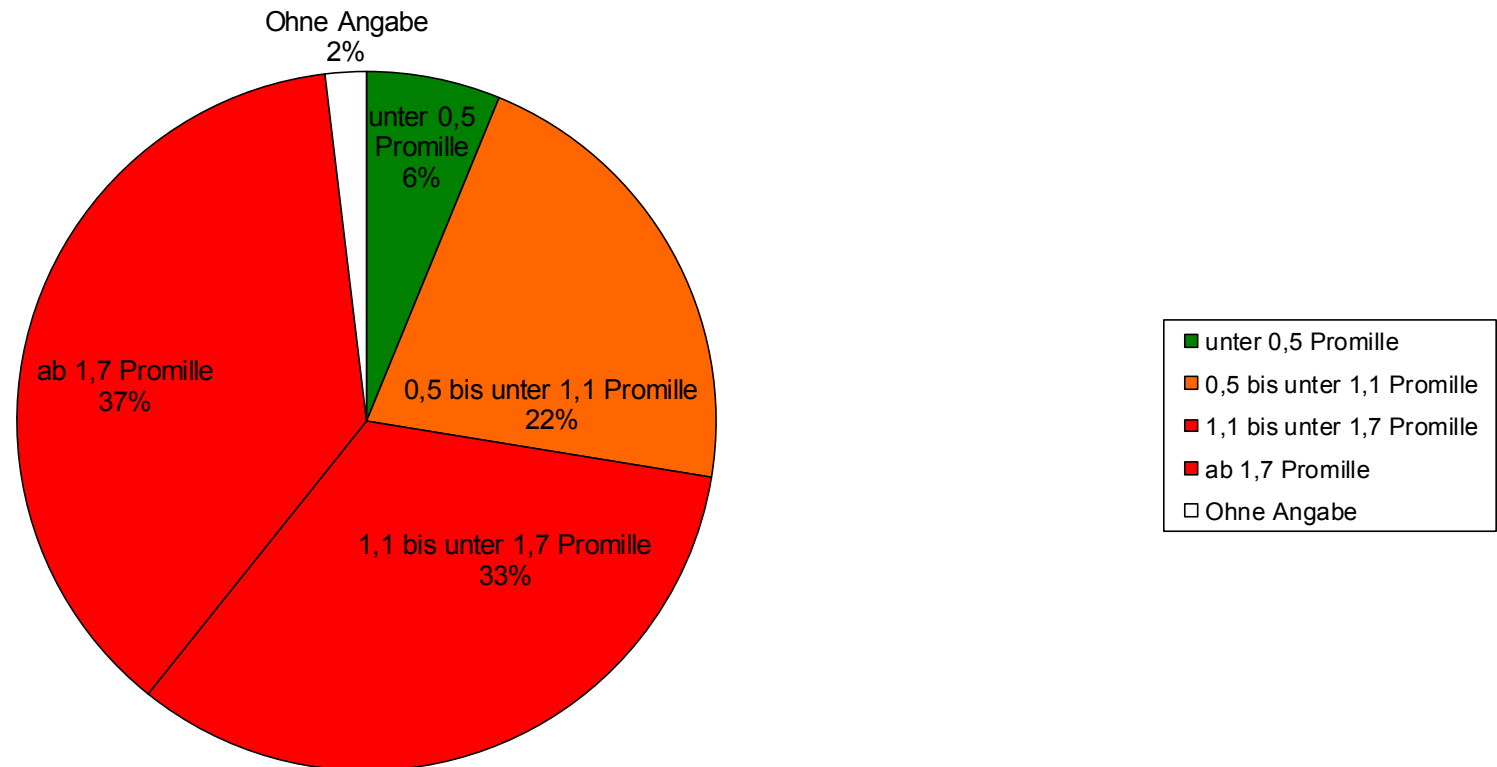


BAK-Werte verunglückter Pkw-Fahrer, prozentuale Verteilung (2013, Destatis)



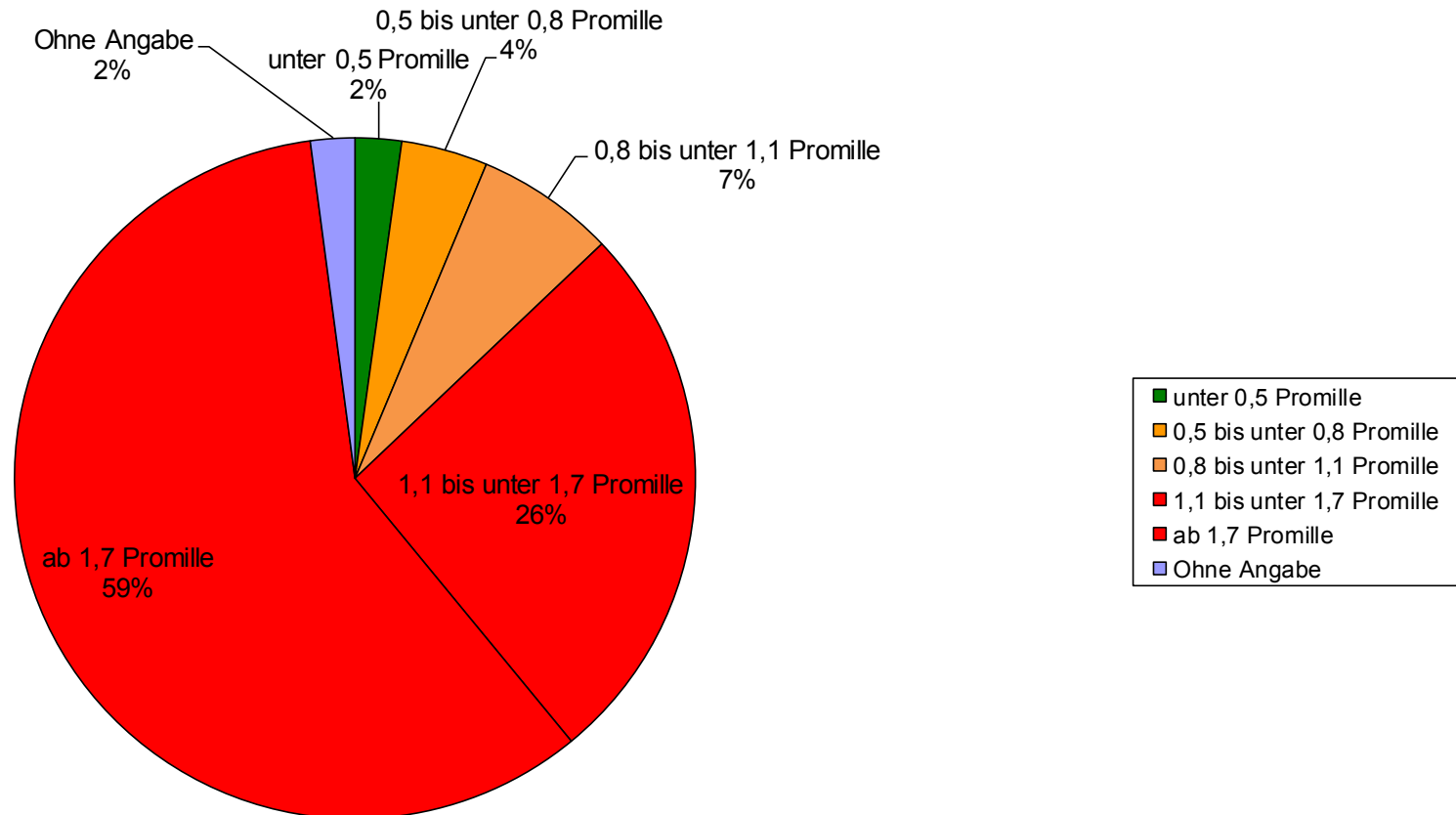
BAK-Werte verunglückter Pkw-Fahrer

BAK-Werte verunglückter Pkw-Fahrer unter und ab 1,1 Promille (2013, Destatis)



BAK-Werte verunglückter Radfahrer

BAK-Werte verunglückter Radfahrer unter und ab 1,1 Promille (2009-2013, Destatis)



Ein niedrigerer Promillegrenzwert?

Seit einigen Jahren kritisieren Polizei und Verkehrssicherheitsverbände die Grenze von 1,6 Promille für Radfahrer als „zu hoch“:

- Der Promillewert stammt aus den achtziger Jahren und passt nicht zum heutigen Straßenverkehr
- Mit 1,6 Promille BAK kann man nicht mehr sicher Rad fahren
- Fahrradunfälle haben einen höheren Anteil von Alkoholbeteiligung – doppelt so hoch wie beim Auto
- Der Anteil der Fahrradunfälle an allen Verkehrsunfällen unter Alkohol steigt
- Die Verkehrssicherheit erfordert eine niedrigere Grenze
- Es sollten die selben oder ähnliche Grenzen wie für Kraftfahrzeugführer gelten

ADFC zum niedrigeren Promillegrenzwert

Ja, der „absolute Grenzwert“ von 1,6 Promille liegt sehr hoch. Nach geltendem Recht kann er nicht einfach gesenkt werden, nicht vom Gesetzgeber und auch nicht von der Rechtsprechung:

- 1,6 Promille ist nicht als Grenze zu verstehen, bis zu der man sicher Rad fahren kann
- 1,6 Promille ist die Grenze, ab der niemand mehr sicher Rad fahren kann (nach der Rechtsprechung des BGH, die sich auf gerichtsmedizinische Erkenntnisse aus den achtziger Jahren stützt). Deshalb machen sich Radfahrer ab 1,6 Promille strafbar, ohne dass ihnen eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit konkret nachgewiesen werden muss
- Für Kfz-Führer gilt unter ihrer absoluten Grenze (1,1 Promille) ein Gefahrgrenzwert von 0,5 Promille
- Eine solchen Gefahrgrenzwert sollte es auch für Radfahrer geben. Zusätzlich zur bestehenden Grenze von 1,6 schlägt der ADFC einen Bußgeldtatbestand mit 1,1 Promille vor. 85 Prozent aller Fahrradunfälle mit Alkoholeinfluss ereignen sich über dieser BAK
- Ein zu niedriger Grenzwert (z. B. der selbe wie für Autofahrer) überfordert die Ressourcen der Polizei und behindert sie bei der Aufgabe, Radfahrer mit gefährlich erhöhten BAK-Werten zu fassen
- Unterschiedliche BAK-Werte sind berechtigt. Radfahren ist einfacher und ungefährlicher
- Bei einheitlichen Grenzwerten könnten Alkoholisierte das Auto statt des Fahrrads wählen. Das würde die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer gefährden

Gesetzesvorschlag des ADFC

Neuer Bußgeldtatbestand nach dem Vorbild des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes:

§ 24d 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer

(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Fahrrad führt, obwohl er 0,55 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Fahrrad führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

(3) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu eintausendfünfhundert Euro geahndet werden.

(5) § 24a Abs. 5 gilt entsprechend.

Gesetzesvorschlag des ADFC: Rechtsfolgen

Das Bußgeld orientiert sich an § 24a Abs. 4 StVG („bis zu dreitausend Euro“) und an § 3 Abs. 6 BKatV:

Um die Hälfte ermäßigter Regelsatz bei Verstößen von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern

Verstöße von Kraftfahrern gegen § 24a StVG: mindestens 500 Euro

Bei Verstößen von Radfahrern jeweils um die Hälfte ermäßigt => mindestens 250 Euro

Damit wird die geringere Fremdgefährdung berücksichtigt, die von Radfahrern ausgeht

Fahrverbot nur für Kraftfahrzeugführer

Für Radfahrer kein befristetes Fahrverbot von mindestens einem Monat (§ 25 Abs. 1 StVG)

Vom StVG nur für Zuwiderhandlungen beim Führen eines Kraftfahrzeugs vorgesehen

§ 13 FeV Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik

„wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden“

Folge: Gutachtenanordnung bei Radfahrern, die eine Fahrerlaubnis haben und **wiederholt** mit 1,1 Promille oder mehr auf dem Fahrrad aufgefallen sind. Das wäre nicht unverhältnismäßig:

Nach Fahrradfahrt mit 1,6 Promille wird schon jetzt eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet

Der neue Grenzwert: 1,1 Promille

Der ADFC hat viele Fachleute und Verkehrssicherheitseinrichtungen überzeugt:
DVR, BASt, UDV, B.A.D.S., GdP, ADAC, Verkehrsgerichtstag, einzelne Bundestagsabgeordnete...

Der Vorschlag - 1,1 Promille als neuer Bußgeldtatbestand, zusätzlich zur bestehenden absoluten Grenze von 1,6 Promille – ist wissenschaftlich begründbar und praktikabel

Neue rechtsmedizinische Untersuchungen der Universitäten Düsseldorf und Mainz ergeben, dass der absolute Grenzwert von 1,6 Promille aus den achtziger Jahren nicht zu hoch ist. Zugleich zeigen die Fahrversuche deutliche Einbußen der Fahrsicherheit aller Probanden im Bereich ab etwa 1 Promille

Der Gesetzgeber hat sich noch nicht zum Handeln entschlossen. Das Bundesverkehrsministerium sagt, dass die Unfallzahlen nicht steigen. Die Zahl der Fahrradunfälle unter Alkohol nimmt sogar ab

Der ADFC führt das auf die öffentliche Debatte über Radfahren unter Alkohol zurück. Ein zusätzlicher Alkoholgrenzwert würde diesen Trend unterstützen und verstärken.

Die Gesetzesänderung könnte mehrere hundert Radfahrer im Jahr von Alkoholunfällen bewahren.

Viele dieser Unfälle haben schwere Verletzungen zu Folgen, manche enden tödlich

Eine Warnung von Samuel Beckett

„Das Fahrrad ist ein hohes Gut. Aber bei falschem Gebrauch wird es gefährlich.“

Aus seinem Roman „Mercier und Camier“, 1946

