



61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## Presse – Information

### **Arbeitskreis V: Auf der Suche nach geltenden und erforderlichen Grenzen für E-Scooter, Fahrräder & Co.**

- Übertragbarkeit der 1,1-Promille-Grenze
- Anwendbarkeit der Regelvermutung gemäß § 69 II StGB
- Behördliche Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge
- Polizeiliches Lagebild

- Leitung** Prof. Dr. Walter Eichendorf, Ehrenpräsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V., Berlin
- Referent** Prof. Dr. Brian Valerius, Lehrstuhl für Künstliche Intelligenz im Strafrecht, Universität Passau
- Referent** Dr. Klaus Borgmann, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München
- Referent** Prof. Dr. Thomas Daldrup, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf
- Referent** Nils Weber, PHK, Verkehrsdezernent, Polizeidirektion Hannover

#### **In Kürze:**

**Wann bin ich als E-Scooter-Fahrer alkoholbedingt fahrunsicher? Droht bei einmaliger Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter der Fahrerlaubnisentzug? Und darf die Verwaltungsbehörde auch das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagen?**

Im Einzelnen:

„Großes Potenzial für eine umweltfreundliche Mobilität in deutschen Städten und eine echte zusätzliche Alternative zum Auto“ – als die E-Scooter im Jahre 2019 für den öffentlichen Verkehr zugelassen wurden, war die Euphorie groß. Der erhoffte Beitrag zur Verkehrswende hat sich mit ihnen jedoch nicht eingestellt. Stattdessen sind erste Unfallzahlen aus den Jahren 2020 / 2021 alarmierend und finden sich Forderungen nach verschärften Regeln wie die Einführung einer Helmpflicht sowie eines absoluten Alkoholverbotes. Hinzu kommt, dass die Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter wichtige verkehrsrechtliche Fragestellungen aufwirft, die höchstrichterlich nicht geklärt sind. Im Vordergrund stehen dabei die Übertragbarkeit der 1,1-Promille-Grenze für den Nachweis einer alkoholbedingten Fahrunsicherheit und die Frage, inwieweit die Regelvermutung für die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 II StGB greift. Als Folge bestehen in der Praxis große Unsicherheiten in der Rechtsanwendung, insbesondere im Bereich polizeilicher Maßnahmen wie der Beschlagnahme von Führerscheinen. In diesem Kontext drängt sich noch ein weiterer wichtiger Aspekt auf: E-Scooter sind wie Fahrräder fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge, deren Benutzung die Verwaltungsbehörde nach § 3 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) untersagen kann. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts regeln das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnis-Verordnung das Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, jedoch nur punktuell. Zudem würden die vorhandenen Regelungen eine Reihe von Auslegungsfragen aufwerfen, beginnend mit der hinreichenden Bestimmtheit der Ermächtigungsnorm bis hin zu einer nicht vorhandenen, aber für erforderlich erachteten Differenzierung zwischen fahrerlaubnisfreien und –pflichtigen Fahrzeugen. Grund genug, sich als Arbeitskreis den aufgeworfenen Fragestellungen intensiv zu widmen.

## Presse – Information

Arbeitskreis V

V / I

### **Kurzfassung des Referats**

Übertragbarkeit der „1,1 ‰“-Grenze und Anwendbarkeit der Regelvermutung gemäß § 69 Abs. 2 StGB

**Professor Dr. Brian Valerius**

Lehrstuhl für Künstliche Intelligenz im Strafrecht, Universität Passau

---

Bei Trunkenheitsfahrten mit einem E-Scooter ist aus strafrechtlicher Perspektive zunächst wesentlich, ab welcher Blutalkoholkonzentration von der absoluten Fahrunsicherheit auszugehen ist, so dass bei einer Fahrt in diesem Zustand eine Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB verwirklicht wird. Insbesondere die Gerichte gehen bislang nahezu einhellig davon aus, dass allein wegen der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung des E-Scooters als Kraftfahrzeug der unter anderem für Pkws geltende Grenzwert von 1,1 ‰ auch auf das Führen von E-Scootern übertragbar sei. Doch erscheint dieser Gleichlauf von Straßenverkehrsrecht und Strafrecht bei näherer Betrachtung alles andere als selbstverständlich.

Hat sich jemand wegen Trunkenheit im Verkehr mit einem E-Scooter strafbar gemacht, ist sodann fraglich, ob die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB gilt. Dies hätte zur Folge, dass die Fahrerlaubnis grundsätzlich zu entziehen wäre, auch wenn der E-Scooter selbst ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug darstellt. Es ist daher zunehmend umstritten, ob in diesen Fällen § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB die übliche Regelwirkung entfaltet, vergleichen doch viele einen E-Scooter angesichts seiner Fahrzeugmasse und seiner bauartbedingt erreichbaren Höchstgeschwindigkeit eher mit einem Fahrrad als mit einem „klassischen“ Kraftfahrzeug.

Mangels einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs über diese Fragen besteht ein gewisses Maß an Rechtsunsicherheit. Dies betrifft nicht zuletzt die Entziehung der Fahrerlaubnis. Der Vortrag setzt sich mit dem Meinungsbild auseinander und unterbreitet einen eigenen Lösungsvorschlag.

## Presse – Information

### Arbeitskreis V

V / 2

#### Kurzfassung des Referats

Behördliche Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge

#### Dr. Klaus Borgmann

Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München

---

### Dürfen Behörden das Führen von Fahrrädern, E-Scootern und anderen fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen untersagen?

Wer ungeeignet ist zum Führen von Fahrzeugen, wird von den Behörden – salopp ausgedrückt – aus dem Verkehr gezogen. Hierfür kommen bei Kraftfahrzeugen gesetzlich genau festgelegte Gründe in Betracht, insbesondere der Konsum von Alkohol oder Drogen, aber auch gravierende Erkrankungen, die die Fahreignung beeinträchtigen. Ungeeigneten Inhabern einer Fahrerlaubnis wird diese entzogen, bei ungeeigneten Bewerbern wird die Erteilung abgelehnt.

Wie aber ist die Rechtslage bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen, z.B. bei Fahrrädern (einschließlich Pedelecs), Mofas und E-Scootern? Auch insoweit sieht das Gesetz behördliche Maßnahmen vor: Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen solcher Fahrzeuge, hat ihm die Behörde dies zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen. Bei Zweifeln an der Fahreignung kann die Behörde aufklärende Maßnahmen (etwa eine ärztliche oder medizinisch-psychologische Untersuchung) anordnen.

Die Untersagung kann für die Betroffenen erhebliche Folgen haben, etwa dann, wenn sie auf die Nutzung des Fahrzeugs angewiesen sind, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Gleichwohl bleiben die Vorschriften für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge im Unterschied zu den Bestimmungen für Fahrerlaubnisinhaber und -bewerber relativ vage. Dies gilt insbesondere für die Frage, welche Anforderungen an die Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge zu stellen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vom 4. Dezember 2020 erhebliche Zweifel zum Ausdruck gebracht, ob die einschlägigen Regelungen hinreichend bestimmt sind und dem Verhältnismäßigkeitsgebot entsprechen, und hat an den Gesetz- und Ordnungsgeber appelliert, für Klarheit zu sorgen. Die vom Bundesverwaltungsgericht geäußerten Zweifel sind von einigen Gerichten verneint, von anderen wiederum ohne abschließende Festlegung geteilt worden. Der Vortrag geht der für die Betroffenen und die Normanwender wichtigen Frage nach, ob insoweit Reformbedarf besteht.

## Presse – Information

### Arbeitskreis V

V / 3

#### **Kurzfassung des Referats:**

Alkoholbedingte Fahrunsicherheit am E-Scooter-Lenker – Ergebnisse einer Studie mit Probandinnen und Probanden.

#### **Prof. Dr. Thomas Daldrup**

Institut für Rechtsmedizin der HHU Düsseldorf

---

Die vom Statistischen Bundesamt durchgeführte Auswertung von Unfällen mit Personenschaden für das Jahr 2021 hat ergeben, dass verunglückte E-Scooter-Fahrenden eher jung sind (41 % sind unter 25 Jahre alt) und häufiger unter Alkoholeinfluss stehen, dies im Vergleich zu Personen, die mit einem Fahrrad oder einem Pedelec verunfallten. Auch kommt es beinahe ausschließlich innerorts zu E-Scooter-Unfällen mit Personenschaden (Destatis Online-Pressegespräch am 12.07.22).

Zur Überprüfung von Zusammenhängen zwischen dem Alkoholisierungsgrad, d. h. der Höhe der Blutalkoholkonzentration (BAK), und Unsicherheiten beim Führen eines E-Scooters wurden am Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf umfangreiche Versuche mit Probandinnen und Probanden im Alter zwischen 18 und 49 Jahren durchgeführt (BA 59: 175-81). Es zeigte sich, dass bereits bei einer geringen Alkoholisierung (BAK um 0,30 ‰) das Fahrleistungsniveau auf knapp unter 60 % gegenüber der Leistung im nüchternen Zustand abfällt; bei einer BAK im Bereich von 1,10 ‰ war das Leistungsniveau sogar auf unter 30 % abgesunken. Bemerkenswert ist weiterhin, dass es bei einzelnen Testabschnitten bereits unter eher moderater Alkoholbeeinflussung zu statistisch signifikanten Fehlerzunahmen kam. Dies betraf nicht nur Kreisfahrten, sondern auch das gegeneinander versetzte Fahren („Umkurven“), Slalomfahrten („belebter Bürgersteig“) und seitlich beengte Fahrten geradeaus („schmalere Fahrradweg“). Die Testbedingungen lassen sich recht gut auf Situationen im realen Straßenverkehr bei Begegnungen eines E-Scooters u.a. mit Fußgängern und Fahrradfahrern übertragen.

Für alkoholisierte Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern bedeuten die Ergebnisse, dass ein Konsum auch geringer Mengen an Alkohol mit einem erhöhten Risiko für Fahrunsicherheiten einhergeht.

## Presse – Information

### Arbeitskreis V

V / 4

### Kurzfassung des Referats

E-Scooter - Polizeiliches Lagebild für das Bundesland Niedersachsen (Stand 31.12.2021)

### Nils Weber

PHK, Verkehrsdezernent, Polizeidirektion Hannover

---

Auf Grundlage der Datenbasis des Vorgangsbearbeitungssystems NIVADIS der Landespolizei Niedersachsen sowie der gesammelten Erfahrungen in den Polizeidirektionen des Landes Niedersachsen wurde das Lagebild erstellt. Im Ergebnis lassen sich die folgenden Aussagen treffen.

- Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scooterfahrenden ist im Jahr 2021 deutlich angestiegen (+114,9%)
- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des E-Scooterverkehrs (634) ist im Vergleich zum Radverkehr (11.249) noch gering (5,6%)
- Die weit überwiegende Anzahl der Verkehrsunfälle (94%) ereignet sich innerhalb geschlossener Ortschaften
- Auch in den Wintermonaten sind zunehmend Verkehrsunfälle unter der Beteiligung des E-Scooterverkehrs festzustellen
- Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich von Mittwoch bis Samstag, jeweils in den Nachmittag- und Abendstunden
- Die Anzahl der verunglückten E-Scooterfahrenden (Summe aus leicht- und schwerverletzten sowie getöteten Personen) hat stark zugenommen
- Etwa ein Drittel der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des E-Scooterverkehrs wird von E-Scooterfahrenden verursacht
- Andere Fehler, Fahruntüchtigkeit und Fehler bei der Straßenbenutzung sind die häufigsten Unfallursachen
- Der Anteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten liegt im E-Scooterverkehr (14,9%) signifikant höher als beispielsweise im Fahrradverkehr (5,9%)
- An etwa der Hälfte der Verkehrsunfälle unter Beteiligung E-Scooterfahrender ist die Altersspanne von 18 bis 44 Jahre beteiligt
- Über zwei Drittel der unfallbeteiligten E-Scooterfahrenden sind Männer
- Die 1,1-Promille-Grenze kommt grundsätzlich zur Anwendung
- Die Regelvermutung gemäß § 69 II StGB kommt nicht einheitlich zur Anwendung
- Das Untersagen des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge wird unterschiedlich umgesetzt