

Presse-Information

Arbeitskreis II: Alkoholisiert auf Fahrrädern und Pedelecs

- § 24a StVG – Geldbußen auch für betrunkene Rad-/Pedelecfahrer?
- Ab welchem Grenzwert kann es gefährlich werden?
- Gefährdungspotentiale durch alkoholisierte Fahrer von E-Scootern, Pedelecs und Fahrrädern – gleich oder anders?

Leitung **Dr. Matthias Quarch**, Vorsitzender Richter am Landgericht Aachen

Referent **Lena Bujung**, Polizeihauptkommissarin, Dozentin für Verkehrsrecht, Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz, Hahn-Flughafen

Referent **Prof. Dr. Frank Mußhoff**, Leiter Forensisch Toxikologisches Centrum, München

Referent **Christian Funk**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrs-, Straf- und Versicherungsrecht, Saarbrücken

Ist ein Bußgeldtatbestand für alkoholisierte Rad-/Pedelecfahrer erforderlich?

Ist ein Rad- oder Pedelecfahrer alkoholisiert, ohne dass dies zu Ausfallerscheinungen führt, macht er sich erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille wegen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Strafgesetzbuch (StGB) strafbar. Im Übrigen ist für den Rad- und Pedelecfahrer unter Alkoholeinfluss die Teilnahme am Straßenverkehr nicht bußgeldbewehrt.

Demgegenüber ist für Führer eines Kraftfahrzeugs, deren Alkoholkonzentration unterhalb einer Grenze von 1,1-Promille liegt, in § 24a Absatz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) eine Bußgeldregelung für den Fall vorgesehen, dass sie 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut haben. Dieser Bußgeldregelung, einschließlich des nach § 25 Abs. 1 S. 2 StVG vorgesehenen Fahrverbots, unterliegen auch Fahrer von E-Scootern. Denn E-Scooter sind Kraftfahrzeuge.

Vor diesem und dem Hintergrund der inzwischen beliebten und vielfach genutzten Pedelecs ist zu erörtern, ob der Verzicht auf eine Bußgeldregelung für Radfahrer und Pedelec-Fahrer noch sachgerecht ist oder ob überzeugende Gründe für eine Änderung der Rechtslage sprechen.

Ferner ist zu diskutieren: Ab welchem Atem- oder Blutalkoholwert birgt das Fahren eines E-Scooters, Pedelecs und Fahrrads erhebliche Gefahren und für wen? Ist eine unterschiedliche Behandlung bei der Sanktionierung im Hinblick auf das jeweilige Gefährdungspotential sachlich gerechtfertigt?