

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2026 in Goslar

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?

Kurzfassung des Referats

Sicher unterwegs auf zwei Rädern:

Einführung eines Gefahrengrenzwertes für Fahrrad- und Pedelecfahrende im Licht der Vision Zero

Lena Bujung

Polizeihauptkommissarin, Dozentin an der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz

Fahrrad- und Pedelecfahrende gelten ab 1,6 ‰ als absolut fahruntüchtig und unterfallen dem Straftatbestand des § 316 StGB. Eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG liegt für diese Fahrzeugführenden nach derzeitiger Rechtslage allerdings nicht vor. Denn diese Zweiräder sind zwar Fahrzeuge, erfüllen aber nicht den tatbestandlich geforderten Kraftfahrzeugbegriff.

Dabei liegen durchaus tragfähige Argumente vor, auch einen Grenzwert für Fahrrad- und Pedelecfahrende einzuführen, wie dies in einigen EU-Staaten der Fall ist. Unfälle unter Beteiligung von Fahrrad- und Pedelecfahrenden mit Personenschaden und Getöteten nehmen bundesweit entgegen der Gesamtstatistik zu.

Medizinisch-naturwissenschaftlich gewonnene Erkenntnisse zeigen, dass im Bereich von 0,8 ‰ bis 1,1 ‰ eine deutliche Steigerung verkehrsrelevanter Leistungseinbußen zu verzeichnen sind. Dies untermauert eine statistische Auswertung rheinland-pfälzischer Verkehrsunfallzahlen: Die Fallzahlen der durch alkoholisierte Fahrrad-, Pedelec- und E-Scooter-Fahrende verursachten Unfälle steigen jeweils ab einer Alkoholkonzentration von 1,1 ‰ am stärksten an.

Allerdings sollte der Grenzwert für Fahrrad- und Pedelecfahrende nicht identisch mit dem für den E-Scooter-Fahrenden geltenden Gefahrengrenzwert von 0,5 ‰ sein. Denn obwohl sich die prozentualen Anteile an alkoholassoziierten Unfällen bei Fahrrad-, Pedelec- und E-Scooter-Fahrenden hinsichtlich der Alkoholkonzentrationen ähneln, gibt es Unterschiede im Verletzungsmuster. Insbesondere der Schweregrad der Verletzungen scheint beim E-Scooter-Fahrenden höher als bei Fahrrad- und Pedelecfahrenden.

Bei der gesetzlichen Normierung eines Gefahrengrenzwert für Fahrrad- und Pedelecfahrende sollte weder das Gefährdungspotential marginalisiert werden, noch sollte es zur Verwirrung der Bürger führen. Vielmehr bedarf die Höhe des Gefahrengrenzwertes auch einer gesellschaftlichen Akzeptanz. Entsprechend ist mit der Einführung eines Gefahrengrenzwertes für Fahrrad- und Pedelecfahrende zwingend eine proaktive Präventions- und Aufklärungsarbeit zu leisten.

Schließlich ist mit Blick auf die Vision Zero in jedem Fall zu konstatieren: Das Führen von Fahrrädern und Pedelecs unter Alkoholeinfluss stellt eine Verkehrsgefahr dar. Eine Gesamtwürdigung der biologisch-medizinischen und statistischen Erkenntnisse dürfte den Gefahrengrenzwert in Höhe von 1,1 ‰ rechtfertigen – wie es bereits 2015 auf dem Verkehrsgerichtstag empfohlen wurde.

Alkoholisiert auf Fahrrädern, Pedelecs und E-Scootern – Medizinisch-naturwissenschaftliche Aspekte

Prof Dr. Frank Mußhoff

Leiter Forensisch Toxikologisches Centrum, München

Wie das statistische Bundesamt mitteilt, nimmt die Zahl der getöteten Radfahrenden entgegen des Trends zu., Bei Pedelec-Nutzenden ist der Anstieg besonders hoch und auch die Fallzahlen bei E-Scooterfahrenden sind besorgniserregend, hier auch mit einem deutlich erhöhten Schweregrad resultierender Verletzungen. Und es ist von einem erschreckend großen Dunkelfeld auszugehen, wenn aus einem Trauma-Zentrum mitgeteilt wird, dass nur 11,8 % der behandelten schweren Unfälle polizeilich registriert wurden. Eine Alkoholisierung als Unfallursache wird als sehr kritisch angesehen. Will man tätig werden, so ergibt sich die Frage, ab welchen Blutalkoholkonzentrationen von erheblichen Beeinträchtigungen bzw. einer Gefährdung auszugehen ist.

Experimentelle Versuche mit alkoholisierten Fahrradfahrenden aus dem Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Düsseldorf als auch Untersuchungen aus der Rechtsmedizin in Mainz legen dar, dass sich im Bereich einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,8 bis 1,1 ‰ eine signifikante Steigerung verkehrsrelevanter Leistungseinbußen zeigen, die von den meisten Probanden nicht mehr kompensiert werden können.

Diese medizinisch-naturwissenschaftlich gewonnenen Erkenntnisse könnten die Einführung eines entsprechenden Gefährdungstatbestandes rechtfertigen. Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) fordert eine 1,1 Promille-Grenze als Bußgeldtatbestand, nicht um Radfahrende zu entmündigen, sondern um ihre Eigenverantwortung als Verkehrsteilnehmende zu fördern.

Im Vergleich zur nüchternen Fahrleistung wurde bei E-Scooterfahrenden - wiederum in einer Studie der Rechtsmedizin Düsseldorf - bereits bei BAK-Werten von 0,21 bis 0,40 ‰ eine Abnahme der durchschnittlichen individuellen Fahrleistung um etwa 40 % festgestellt. Im BAK-Bereich 0,81–1,00 ‰ wurde ein mittlerer Rückgang von 62 % festgestellt und bei BAK-Werten zwischen 1,01 und 1,20 g/kg lag der mittlere Rückgang bei 72 %.

Diese Beobachtungen zusammen mit den Berichten zu Unfallhäufigkeiten und Schweregrad der Verletzungen rechtfertigen eine strengere Regelung als bei Fahrrad- und Pedelecfahrenden.

Kurzfassung des Referats

§ 24a StVG – Geldbußen auch für betrunkene Rad-/Pedelecfahrer?

Christian Funk

Fachanwalt für Verkehrs-, Straf- und Versicherungsrecht, Regionalbeauftragter der AG Verkehrsrecht des DAV, Saarbrücken

Die Teilnahme am Straßenverkehr auf Zweirädern und der Genuss von Alkohol führen, wenn sie zusammentreffen, zu Problemen. Der 53. Verkehrsgerichtstag 2015 hat die Einführung eines Bußgeldtatbestandes mit einem Grenzwert von 1,1 Promille für Fahrradfahrer gefordert. Die zunehmende Beliebtheit von Pedelecs und E-Scootern führt zu einer vermeintlichen Ungleichbehandlung: Während die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Kraftfahrzeug „E- Scooter“, dessen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt ist, nach § 24 a StVG mit einem Bußgeld geahndet werden kann, bleibt eine Fahrt mit dem Fahrzeug „Pedelec“, dessen Tretunterstützung bei 25 km/h endet, bis zur Grenze von 1,6 Promille derzeit sanktionslos. Der Gedanke, diese Ungleichbehandlung durch Schaffung eines neuen Bußgeldtatbestands für Pedelecs und/ oder Fahrräder zu beseitigen, scheint nahe zu liegen.

Die Kategorisierung in „Kraftfahrzeug“ (E- Scooter) und „Fahrzeug“ (Fahrrad/ Pedelec) ist aber kein Zufall oder Regelungslücke, sondern ausdrücklicher gesetzgeberischer Wille. § 24 a StVG sanktioniert die alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen und gerade nicht mit Fahrzeugen. Diese Unterscheidung kennt nicht nur das StVG, auch das Fahrerlaubnisrecht und das (Kraftfahrzeug-) Haftpflichtrecht unterscheiden so.

Verändert man das bisherige System und schafft einen Bußgeldtatbestand für alkoholisierte Fahrten mit Fahrrad oder Pedelec, kann das über den gewünschten präventiven Zweck der Verkehrssicherheit hinaus Auswirkungen unter anderem auf die verwaltungsrechtliche Frage der Fahreignung haben, obwohl kein Kraftfahrzeug geführt wurde.

Anstatt § 24 a StVG zu ergänzen, könnten die aufgrund ihrer Geschwindigkeit und Masse besonders gefährlichen Pedelecs als Kraftfahrzeuge eingestuft werden. Dann unterfielen aber Pedelecs der Versicherungspflicht und benötigten eine straßenverkehrsrechtliche Zulassung. Die Kosten für die Nutzer stehen möglicherweise einer weiterwachsenden Beliebtheit derselben, die verkehrspolitisch grundsätzlich gewünscht ist, entgegen. Die Trunkenheitsfahrt stellt in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und in der Versicherung für E- Scooter eine Obliegenheitsverletzung dar, die zur Leistungsfreiheit im Schadenfall führen kann. Der in einem Zustand der relativen oder absoluten Fahrunsicherheit verursachte Unfall mit einem Pedelec oder einem Fahrrad ist für den Versicherungsnehmers einer Privathaftpflichtversicherung dagegen regelmäßig versicherungsrechtlich folgenlos und führt dazu, dass der Geschädigte von der Versicherung vollen Schadensersatz erhält.

Die Konsequenzen einer Änderung des § 24a StVG müssen daher abgewogen werden.