

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 52 No. 2 · März 2015 · Jahrgang 2015

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., B.A.D.S.**
Gemeinnützige Vereinigung zur Aus-
schaltung des Alkohols und anderer
berauschender Mittel aus dem
Straßenverkehr

**Zugleich Publikationsorgan
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrsmedizin und
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrspsychologie**



In Verbindung mit

Prof. Dr. med. U. Helfer (Bonn)
Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a. D. K. Nehm (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Berlin)
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt am Main)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daidrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. W. Eisenmenger (München)
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Prof. Dr. med. H.-T. Haffner (Heidelberg)
Richter am Bundesgerichtshof a. D. K. R. Maatz (Karlsruhe)
Prof. Dr. med. R. Mattern (Heidelberg)
Prof. Dr. rer. nat. F. Mußhoff (Bonn)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Marburg)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnies (Frankfurt a. M.)

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. K. Püschel, Universität Hamburg
in Zusammenarbeit mit
Dr. rer. medic. Paul Brieler (Hamburg)
Prof. Dr. iur. Dr. phil. U. Scheffler / Dr. iur. D.-M. Halecker
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
in Zusammenarbeit mit
Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt/Oder)

GW ISSN 0006-5250

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

UWE SCHEFFLER

Neue Promillegrenzen für Fahrradfahrer? Oder: „Mir san mit'n Radl da!“^{*)}

Beginnen wir mit einem kurzen Rückblick:

Die aktuelle Diskussion begann vor knapp drei Jahren, im März 2012. Weil die Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern „dramatisch“¹⁾ zunehmen würden, beschlossen der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) auf ihrem gemeinsamen Symposium „Sicherer Radverkehr“ in Berlin als „Empfehlung für Politik und Praxis“ unter anderem: „Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden.“ Als Limit wurde ein Blutalkoholwert von 1,1 Promille präferiert²⁾. Um aber die Grenzwertfrage genauer zu „klären“, gaben die Versicherer beim Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf eine Untersuchung über „Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“ in Auftrag.

Im Juni 2012 sprach sich auch die Deutsche Verkehrswacht dafür aus, „den für Radfahrer bestehenden Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit auf den für Kraftfahrzeugführer von 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) im Straßenverkehrsrecht herabzusetzen.“³⁾

Die Politik fiel mit kurzer Verzögerung⁴⁾ begeistert ein. „Mit dem gültigen Grenzwert von 1,6 Promille kann niemand sicher auf zwei Rädern unterwegs sein“, erklärte der seinerzeitige Vorsitzende der Innenministerkonferenz, BORIS PISTORIUS (SPD) im Frühjahr 2013⁵⁾. „Daher schlagen wir den Verkehrs- und Justizministern angesichts bundesweit besorgniserregender Zahlen über Unfälle mit Fahrradfahrern die Senkung der Promillegrenze vor.“ „Wer 1,6 Promille Alkohol im Blut hat, gehört nicht auf ein Fahrrad“, stieß sogleich der damalige Bundesverkehrsminister PETER RAMSAUER (CSU) in „Bild am Sonntag“ ins gleiche Horn⁶⁾.

Die 84. Justizministerkonferenz im Juni 2013 war dann schon zurückhaltender. Sie beschloss, zunächst die Ergebnisse der Düsseldorfer Untersuchung abwarten zu wollen⁷⁾.

Auch die Verkehrsminister der Länder berieten auf ihrer 2013er Herbsttagung im thüringischen Suhl zwar über eine solche Herabsenkung des Gefahrengrenzwertes, beließen es dann aber bei der Feststellung, dass „der bestehende Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von derzeit 1,6 ‰ der Überprüfung“ bedürfe und baten das Bundesverkehrsministerium, „die Rechtslage hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern ... überprüfen zu lassen“ und „einen Bericht über das Ergebnis der Prüfung mit Lösungsvorschlag spätestens zur Herbstsitzung 2014 vorzulegen“⁸⁾, was nicht geschah.

^{*)} Der Beitrag beruht auf dem für den 53. Verkehrsgerichtstag 2015 in Goslar vorbereiteten Manuskript. Eine verkürzte Fassung, die dem dort im AK III „Neue Promillegrenzen für Radfahrer?“ gehaltenen mündlichen Referat entspricht, wird im VGT-Tagungsband publiziert.

I. Neuer Gefahrgrenzwert?

Nun ist ein solcher Grenzwert auch nicht so einfach von Politik oder Praxis, also von Gesetzgeber und Gerichten, mal eben neu festzusetzen.

Für die Annahme von Fahruntüchtigkeit muss, so seit Jahrzehnten die allgemeine Ansicht unter Führung des BGH, „die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle, so weit herabgesetzt“ sein, „daß er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern“⁹). Deshalb wird heute häufig statt von „Fahruntüchtigkeit“ von „Fahrunsicherheit“ gesprochen¹⁰). Weil den Begriff „Fahrunsicherheit“ inzwischen auch der BGH „genauer“ findet¹¹), soll er im Folgenden ebenfalls verwendet werden.

Absolute Fahrunsicherheit bedeutet, dass beim Vorliegen einer bestimmtem BAK unwiderleglich vermutet wird, jeder, wirklich ein jeder Fahrzeugführer sei nicht mehr in der Lage, sein Fahrzeug sicher zu führen. Der Gegenbeweis der besonderen Alkoholverträglichkeit im konkreten Fall¹²) wird dadurch a limine ausgeschlossen¹³).

Der Gedanke an eine strafprozessual, sogar verfassungsrechtlich (Art. 103 Abs. 2 GG) unzulässige Schuldvermutung eines solchen Abschneidens von Beweisantritten liegt nahe¹⁴) und kann nur dann verworfen werden, wenn der Grenzwert auf einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis beruht, die für eine abweichende trichterliche Überzeugungsbildung keinerlei Raum mehr belässt¹⁵).

1. Fahrradfahrer

Der bislang anerkannte Grenzwert von 1,6 ‰ für Radfahrer beruht auf einer wissenschaftlichen Untersuchung des Gießener Rechtsmediziners GÜNTER SCHEWE aus dem Jahr 1984. SCHEWE kam zu dem Ergebnis, dass es bei 1,5 Promille „ausnahmslos zu Leistungseinbußen“ bei den von ihm untersuchten Probanden gekommen sei¹⁶).

Für Radfahrer nahm sodann 1986 der BGH, der bis dahin die Festlegung eines absoluten Fahrrad-Grenzwertes abgelehnt hatte¹⁷), auf Grundlage dieser Untersuchung unter Hinzufügung eines Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ absolute Fahrunsicherheit ab 1,7 ‰ an¹⁸). Da dieser Zuschlag wegen verfeinerter Messmethoden inzwischen auf 0,1 ‰ reduziert worden ist¹⁹), gehen die Gerichte seit Anfang der 1990er Jahre von einem Grenzwert von 1,6 ‰ aus²⁰).

Seitdem hatte zu diesem Thema weitgehend Ruhe geherrscht. Von der Düsseldorfer Untersuchung erwartete man nun aber „Munition“ für eine Absenkung dieses zu hoch erscheinenden Grenzwertes.

Die Düsseldorfer Resultate entsprachen jedoch dieser Erwartung nicht. Zur Überraschung vieler konnte nicht einmal festgestellt werden, dass ein jeder mit dieser BAK absolut fahrunsicher ist²¹) – nur eine Heraufsetzung, keinesfalls aber eine Absenkung des Grenzwertes ließe sich auf diese Untersuchung demzufolge stützen²²).

Da wohl auch eine noch nicht abgeschlossene Untersuchung an der Mainzer Universität ähnliche Ergebnisse erwarten lässt²³), ist auf dieser empirischen Grundlage die Herabsetzung der Grenze der absoluten Fahrunsicherheit bei Radfahrern mausetot²⁴).

2. Pferdekutscher

Insbesondere kann man dem nicht entgegenhalten, dass beispielsweise das OLG Oldenburg vor knapp einem Jahr „freihändig“ ohne jegliche empirische Grundlage den für Kraft-

fahrer geltenden Grenzwert von 1,1 ‰ auf den Führer einer Pferdekutsche übertragen hat²⁵).

PETER KÖNIG, seit einigen Jahren selbst Richter am BGH, kritisierte in seiner Urteilsanmerkung mit vornehmer Zurückhaltung, das Oberlandesgericht habe offenbar „die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur sog. ‚absoluten Fahruntüchtigkeit‘ nicht gänzlich internalisiert“ und betonte wiederum: „Bei dem Institut der ‚absoluten‘ Fahrunsicherheit handelt [es] sich um eine auf gesicherte medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gestützte Beweisregel, nach der für den Tatrichter bindend mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststeht, dass der Betreffende fahrunsicher ist, sofern ein bestimmter Alkoholisierungsgrad erreicht wird. Das impliziert, dass für die betreffende Bewegungsart im Verkehr naturwissenschaftliche Erkenntnisse vorhanden sein müssen.“

KÖNIG weist ergänzend auf eine Äußerung des BGH aus dem Jahre 1990 hin, wonach der Beweisgrenzwert für die absolute Fahrunsicherheit von Kraftfahrern für „Führer von Pferdefuhrwerken ... nicht gilt“²⁶). Damit ist, wie KÖNIG betonte, dem Urteil des OLG Oldenburg „die Grundlage entzogen“.

3. Kraftfahrzeugführer

Man sollte ohnehin nicht ohne Not das Konzept der absoluten Fahrunsicherheit strapazieren²⁷), steht doch genau betrachtet sogar die 1,1 ‰-Grenze für Kraftfahrer auf tönernen Füßen – das sei hier nur kurz angedeutet²⁸):

Im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes von 1966, auf das sich die Rechtsprechung insoweit immer noch beruft²⁹), wird als Ergebnis statistischer Untersuchungen und deren Bewertung ausgeführt, dass bei einer BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰ nicht in 100 %, sondern nur in 99,879 % der Fälle absolute Fahrunsicherheit anzunehmen ist³⁰). Anders formuliert bedeutet das jedoch, dass wenigstens jeder 740. Kraftfahrer mit einer BAK von maximal 1,1 ‰ noch fahr sicher ist³¹).

Einer von 740 – das deckt eigentlich nicht die Prämisse des BGH ab, ab einem absoluten Grenzwert müsse die Fahrsicherheit „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ ausgeschlossen sein³²).

II. Neuer Straftatbestand?

Aber zurück zu den Radfahrern: Muss man sich also von der richterlichen Festlegung eines Beweisgrenzwertes absoluter Fahrunsicherheit unter 1,6 ‰ verabschieden, so bleibt es dem Gesetzgeber zwar grundsätzlich unbenommen, eine niedrigere Grenze nunmehr als Tatbestandsmerkmal in das Strafgesetzbuch zu schreiben.

So einfach ist das allerdings auch nicht:

1. Für Fahrradfahrer

KURT-RÜDIGER MAATZ, bis vor einigen Jahren stellvertretender Vorsitzender des 4., also des Verkehrssenats des BGH, hat angesichts der Ergebnisse der Düsseldorfer Studie einen gesetzlich festgelegten Gefahrgrenzwert zwischen 1,4 und 1,6 ‰ speziell für Radfahrer ins Gespräch gebracht³³).

Ein neuer Paragraph bzw. ein neuer Absatz in § 316 StGB, der einen Grenzwert ausschließlich für Radfahrer festlegt, würde sich jedoch mit den schon bestehenden gesetzlichen Regeln „beißen“. Es wäre ein völlig aus dem systematischen Rahmen fallendes

Sondergesetz, weil es nur für ein spezielles Fahrzeug – das Fahrrad – und ein einziges beauschendes Mittel – den Alkohol – Geltung beanspruchen würde. Und es würde zu dogmatischen Verwerfungen führen: Radfahrer wären die einzigen Fahrzeugführer, die auch für alkoholisiertes Fahren trotz nicht festgestellter Fahrunsicherheit wegen Trunkenheit im Verkehr bestraft werden könnten.

2. Für alle Fahrzeugführer

Würde man dagegen den § 316 StGB, wie es ebenfalls MAATZ noch vor knapp einem Jahr auf dem Leipziger Symposium des B.A.D.S. vorgeschlagen hatte³⁴⁾, so verändern, dass er für alle Fahrzeugführer, also nicht nur für Radfahrer gesetzliche Promillegrenzen vorsieht³⁵⁾, so wäre das, wie auch MAATZ betont, „eine grundlegende Reform“ des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums und soll hier – es würde das Thema sprengen – nicht weiter vertieft werden³⁶⁾.

Nur so viel dazu: Wäre es in Anbetracht des unterschiedlichen Gefährdungspotentials schuldangemessen und sachgerecht, für alle Fahrzeugarten einheitlich die gleiche Promillegrenze festzulegen? Oder sollten (so MAATZ) für die Führer von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern, vielleicht aber auch für die von Pferdekutschen, Mofas³⁷⁾, Inline-Skates³⁸⁾ und motorisierten Krankenfahrstühlen³⁹⁾ unterschiedliche Promillegrenzen ins Gesetz geschrieben werden⁴⁰⁾? Was hätte mit den „anderen beauschenden Mitteln“ zu geschehen?

III. Neuer Ordnungswidrigkeitentatbestand?

Man kann sich aber der Schaffung eines speziell auf Radfahrer bezogenen Ordnungswidrigkeitentatbestandes nähern, der ab einer bestimmten Blut- oder Atemalkoholkonzentration ein Bußgeld androht, so wie es auch § 24a Abs. 1 StVG für Kraftfahrzeugführer vorsieht.

1. Welche Promillegrenze?

Zu überlegen wäre zunächst einmal, ab welcher Alkoholkonzentration eine solche Norm sinnvoll greifen könnte.

In aller Kürze:

a) Unter 0,5 ‰ BAK

Ziemlich unstrittig ist wohl, dass diese Grenze nicht unter dem für Kraftfahrer gültigen Wert von 0,5 ‰ BAK – bleiben wir der Übersichtlichkeit halber bei der Blutalkoholkonzentration und nennen korrespondierende AAK-Werte nicht gesondert – liegen dürfte.

Zwar kennen wir im östlicheren Teil Europas darunter liegende Grenzen durchaus – in Polen beispielsweise gilt für Radfahrer „0,2“⁴¹⁾. Und sogar überhaupt kein Alkohol ist für Radfahrer in Tschechien und der Slowakei erlaubt. Aber die Wertungswidersprüche zur deutschen 0,5 ‰-Grenze für Autofahrer in § 24a Abs. 1 StVG wären evident.

b) 0,5 ‰ BAK

Die Übernahme dieser 0,5 ‰-Grenze als „einheitliche Regelung für alle Verkehrsteilnehmer“⁴²⁾ – allerdings wohl nicht für Fußgänger – ist schon gefordert worden, etwa vom B.A.D.S.⁴³⁾. In diversen Staaten der EU gilt diese Grenze⁴⁴⁾. Dem Argument der Einheitlichkeit ist jedoch entgegenzuhalten, dass dann Ungleiches gleich behandelt würde⁴⁵⁾:

Beim Fahrrad ist das Gefahrenpotenzial deutlich geringer schon aufgrund der höheren Masse und Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges; ein Fahrrad stellt zudem weniger Anforderungen an den Fahrer⁴⁶). Nicht zuletzt wäre zu befürchten, dass bei identischer Sanktionsandrohung Radfahrer gleich auf das „bequemere“ Auto umsteigen könnten.

c) 0,8 ‰ BAK

Der Reanimation der alten 0,8 ‰-Grenze, die es seit 2001 in Deutschland⁴⁷) nicht mehr gibt, 2012 ebenfalls auf dem Symposium „Sicherer Radverkehr“ der Versicherer vorgeschlagen⁴⁸), steht entgegen, dass der Gesetzgeber 2001 diesen Grenzwert gerade abgeschafft hatte, um das „Nebeneinander von verschiedenen Grenzwerten“ einzudämmen⁴⁹).

d) 1,1 ‰ BAK

Stellen wir also im Folgenden den Vorschlag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in den Fokus⁵⁰), die Autofahrern wohlbekannte 1,1 ‰-Grenze für Radfahrer als Ordnungswidrigkeitstatbestand festzulegen⁵¹), weil „von den alkoholisierten Radfahrern ... 86 % mit 1,1 Promille oder mehr“ verunglückten⁵²).

2. Welche Fallgruppe?

Nehmen wir diesen Hinweis zum Anlass für einen Blick in die Statistiken zu Alkoholunfällen.

Für 2013 sind 3.432 Radfahrer unter Alkoholeinfluss – also mit einer BAK von 0,3 ‰ oder mehr⁵³) – als Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden ausgewiesen⁵⁴). Die oft behauptete „dramatische“⁵⁵), „starke“⁵⁶), „erhebliche“⁵⁷) oder „rasante“⁵⁸) Steigerung ist hier übrigens nicht einmal ansatzweise zu erblicken⁵⁹) – ganz im Gegenteil: Das ist der Minusrekord seit der Wiedervereinigung⁶⁰)! Auch die Jahre 2010, 2011 und 2012 weisen die seit 1992 niedrigsten Fallzahlen auf⁶¹).

a) Unfallbeteiligte

Die Statistik lässt zudem nur die „Beteiligten“ erkennen; sie ermöglicht „keinerlei Aussage über die Art der Unfallbeteiligung, der Ursächlichkeit der Alkoholisierung für das Unfallgeschehen und das Maß der Eigen- und Fremdschädigung“⁶²). Denn in der Vorbemerkung zur Verkehrsunfallstatistik definiert das Statistische Bundesamt allgemein, dass „Beteiligte“ alle Fahrzeugführer seien, „die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben“⁶³).

In der statistischen Zahl sind damit beispielsweise auch all diejenigen Fälle mit enthalten, in denen ein Radfahrer mit gut 0,3 ‰ verunfallt, weil ihm ein Reifen platzt, sowie Fälle, in denen ein rücksichtsloser Autofahrer einen an sich vorschriftsmäßig fahrenden, aber angetrunkenen Radler erfasst. Solche Radfahrer kommen also ebenfalls als alkoholisierte Beteiligte in die Statistik – sie haben nämlich „Schäden erlitten“. Sie entsprechen jedoch eher einem Opfer als einem ahndungswürdigen Täter einer Alkoholfahrt.

b) Unfallverursacher

aa) Fremdschädiger

Es bleiben die Radfahrer, die bei einem Unfall (Personen-)Schäden aufgrund von Trunkenheit „hervorgerufen“ haben. Diese „Täter“-Konstellation ist allerdings überschaubar⁶⁴). Man kann hier vor allem an Zusammenstöße mit Fußgängern oder an nach Aus-

weichmanövern verunglückende Autofahrer denken – oder an das Schrammen von parkenden Fahrzeugen als Sachschaden⁶⁵). Solche Radfahrer machen sich jedoch ohnehin schon nach heutiger Rechtslage ab einer BAK von 0,3 ‰ nicht nur wegen Trunkenheit im Straßenverkehr, § 316 StGB, sondern sogar wegen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c StGB strafbar, sofern sie „Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert“ verletzt, beschädigt oder auch nur konkret gefährdet haben⁶⁶). Ein neuer zusätzlicher Bußgeldtatbestand liefe hier also völlig ins Leere.

Der immer wieder hervorgebrachte Einwand, praktische spiele die relative Fahrunsicherheit in der Arbeit von Polizei und Justiz keine Rolle, weil gerade bei Radfahrern der Nachweis der Fahrunsicherheit durch Fahrfehler bei BAK-Werten unter 1,6 Promille auf große Schwierigkeiten stoße⁶⁷), kann jedenfalls dann nicht überzeugen, wenn vom Radfahrer ein Unfall verursacht worden ist. Denn bewältigen es die Strafverfolgungsbehörden regelmäßig, verunfallten Kraftfahrern relative Fahrunsicherheit bei Promillewerten zwischen 0,3 und 1,1 nachzuweisen, wird dies bei Radfahrer-Werten über 1,1 ‰ (die der angedachte Bußgeldtatbestand abdecken soll) erst recht möglich sein. Wenn sich heute dazu kaum veröffentlichte Urteile finden lassen⁶⁸), so mag das Folge davon sein, „dass betrunkene Fahrradfahrer in erster Linie sich selbst gefährden“⁶⁹) – oder aber für Defizite bei der Befolgung des Legalitätsprinzips sprechen (von dessen Einhaltung die Existenz eines konkurrierenden Ordnungswidrigkeitentatbestandes auch nicht entbinden würde, vgl. § 21 Abs. 1 Satz 1 und § 41 Abs. 1 OWiG⁷⁰).

bb) Selbstschädigende (Alleinunfall)

In den meisten Fällen verletzen alkoholisierte Radfahrer bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden jedoch nur sich selbst (indem sie beispielsweise den Bordstein touchieren und stürzen oder gegen einen Baum fahren). Sie sind, mit anderen Worten, gleichzeitig als „Täter“ wie als „Opfer“ beteiligt. Nach einer internationalen Metastudie, die im Januar 2014 vom „British Medical Journal“ veröffentlicht wurde, hatten zwischen 60 und 95 Prozent der in Krankenhäusern behandelten Radfahrer überhaupt keine Unfallgegner gehabt⁷¹). Diese sogenannten Alleinunfälle sind es offenbar, so klingt zumindest immer durch, die die Befürworter neuer Promillegrenzen für Radfahrer im Auge haben⁷²). Es geht wohl weniger um den Schutz vor dem Radfahrer⁷³), als vielmehr um den Schutz der Radfahrer vor sich selbst⁷⁴).

Nur: Genauso wie (versuchte) Selbsttötungen keine Straftat sein können, dürfen auch reine Selbstverletzungen oder -gefährdungen nicht Anlass für Straf- oder Bußgelddrohungen sein! Das ist gleichermaßen unzulässig, wie Drachenflieger, Raucher, Fastfood-Esser oder Sportmuffel mit Strafe oder Bußgeld zu belegen⁷⁵). So hat das BVerfG 1982 die Grundgesetzverträglichkeit der in § 21a Abs. 2 StVO bußgeldbewehrten Helmpflicht für Motorradfahrer nicht etwa damit begründet, dass zahllosen Bikern ihr Kopfschutz das Leben rettet, sondern sehr gewunden formuliert: Ein Motorradfahrer, „der ohne Schutzhelm fährt und deshalb bei einem Unfall eine schwere Kopfverletzung davonträgt“, schade „keineswegs nur sich selbst“. Denn es liege „auf der Hand, daß in vielen Fällen weiterer Schaden abgewendet werden kann, wenn ein Unfallbeteiligter bei Bewußtsein bleibt.“⁷⁶)

Vor allem aber: Auch jeder Radfahrer, der durch einen alkoholbedingten Fahrfehler allein verunfallt, ist ohnehin schon nach geltendem Recht infolge relativer Fahrunsicherheit sogar gemäß § 316 StGB zu bestrafen⁷⁷)!

c) Unfallfreie

Wer bleibt als Adressat für einen zusätzlichen neuen Ordnungswidrigkeitentatbestand aber dann noch übrig? Nur der alkoholisierte Radfahrer, der in keinen Unfall verwickelt wird und dem auch kein alkoholbedingter Fahrfehler anzulasten ist.

aa) Mit Fahrfehler

Ein Fahrfehler ist nach allgemeiner Ansicht dann alkoholbedingt, wenn er *„in symptomatischer Weise auf die nach Alkoholgenuss typischerweise auftretenden physiologischen (etwa Verlängerung der Reaktionszeit, Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns, Einengung des Gesichtsfelds, Müdigkeit) und psychischen (etwa Kritiklosigkeit, erhöhte Risikobereitschaft und Selbstüberschätzung) Folgen hinweist.“*⁷⁸⁾ ROLAND HUHN, obgleich Rechtsreferent des ADFC, der erklärten „Interessenvertretung für alle Radfahrer“, Befürworter einer Bußgeldregelung, nennt hier als Beispiele⁷⁹⁾: *„Beim Anfahren wird vergessen, das Licht einzuschalten. Richtungsänderungen werden nicht oder falsch angezeigt. Es wird in Schlangenlinien oder verkehrt durch Einbahnstraßen gefahren ... Man könnte auch noch das Missachten roter Ampeln hinzunehmen.“* Er fügt dann aber an: *„Das alles kommt auch bei nüchternen Radfahrern öfter vor und lässt keinen Schluss auf eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu.“*

Daraus jedoch die Folgerung zu ziehen, man bräuchte einen Bußgeldtatbestand gegen sämtliche angetrunken Radfahrende, denn es sei nicht zu unterscheiden, ob ein Fahrfehler alkoholbedingt oder aber in nüchternem Zustand vorsätzlich geschehe, geht an der Sache vorbei:

Zunächst einmal vorweg: Sofern man mit neuen Alkoholrestriktionen gegenüber Radfahrern Verkehrsgefährdungen durch die beschriebenen Fahrweisen „bekämpfen“ will⁸⁰⁾, hätte das unmittelbar zu geschehen und nicht nur dann, wenn die Fahrfehler – vielleicht nur zufällig – mit Alkoholisierung zusammentreffen, zumal überhaupt nicht belegt ist, dass „Rüpel-Radfahrer“ häufiger als andere angetrunken sind. Im Übrigen geht es um ohnehin bußgeldbewehrte Verstöße gegen die StVO, für die natürlich auch ein Alkoholisierter belangt werden kann, der somit sowieso nicht völlig „straffrei“ davonkommen muss⁸¹⁾.

Allerdings geht es den Befürwortern einer neuen Bußgeldvorschrift offenbar primär um etwas anderes, nämlich darum, dass die Polizei infolge der Nachweisschwierigkeiten *„die Lage aus Gründen der Prävention für unbefriedigend“* hält, weil sie *„Radfahrer unterhalb des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht aufhalten“* könne und *„außer gutem Zureden keine Handlungsoption“* habe⁸²⁾.

Mutet es schon fragwürdig an, eine repressive Vorschrift schaffen zu wollen, um präventives Eingreifen zu ermöglichen, so ist vor allem zu widersprechen, dass die Polizei über keine *„Handlungsoption“* verfügt: Bei einem Radfahrer, der bei einer Anhaltung (§ 36 Abs. 5 StVO) Alkoholkonsum (etwa infolge einer „Fahne“) erkennen lässt und außerdem Fahrfehler der genannten Art begangen hat, liegt in aller Regel zumindest ein Anfangsverdacht relativer Fahrunsicherheit entsprechend § 316 StGB vor⁸³⁾. Ergibt eine sodann zulässige (Atem-)Alkoholprüfung gar einen Wert entsprechend einer BAK von über einer Promille⁸⁴⁾, so sind in gleicher Weise polizeirechtliche Maßnahmen wie etwa ein Weiterfahrverbot zulässig, wie sie vorgeblich erst nach der Inaugurierung eines neuen Bußgeldtatbestandes möglich sein sollen.

Die immer wieder betonte Bedeutungslosigkeit der relativen Fahrunsicherheit von Radfahrern in solchen Fällen in der Praxis offenbart keine Gesetzeslücke, sondern eher ein – mit Blick auf § 258a StGB sogar sehr problematisches – Unterlassen der Exekutive.

bb) Ohne Fahrfehler

Eine legislatorische „Lücke“ verbleibt mithin eigentlich nur hinsichtlich aller zwar angetrunken, aber fahrfehlerlos Radelnden, sofern sie – vielleicht bei einer zielgerichteten Verkehrskontrolle, eigentlich fallen sie ja überhaupt nicht auf – „entdeckt“ werden.

Und selbst hier können noch einmal diejenigen abgeschieden werden, die während der Verkehrskontrolle Koordinationsstörungen wie „*ein Stolpern und Schwanken beim Gehen ...*, *das Reden mit lallender Stimme ... oder ein unbesonnenes Benehmen*“ als Beweiszeichen relativer Fahrunsicherheit zeigen⁸⁵).

Vor allem deshalb, weil sie letztlich allenfalls unauffällig Radelnde betreffen könnten, bestehen gegen die entsprechenden Gesetzesvorschläge erhebliche Bedenken.

3. Welche Bedenken?

a) Rechtliche Aspekte

aa) Ultima ratio

Ob jede vermeintliche Lücke im Ahndungssystem sogleich „postwendend“ geschlossen werden muss, sollte man durchaus bezweifeln. Strafrecht – und das Ordnungswidrigkeitenrecht gehört dazu – ist ultima ratio; es bezweckt als „schärfstes Schwert“ des Staates keine lückenlose Sanktionierung jeglichen unbotmäßigen Verhaltens, nicht einmal allumfassenden Rechtsgüterschutz. Die seit nunmehr 40 Jahren, seit dem Ende der noch Entkriminalisierung bewirkenden Strafrechtsreform anschwellende Zahl an Verboten, an Straf- und Ordnungswidrigkeitstatbeständen ist deshalb nicht unbedenklich. Eine Gesellschaft muss seine Rechtsordnung weiterentwickeln, keine Frage. Aber eine „natürliche“ Konsequenz sozialen Wandels müsste es doch eigentlich sein, dass Verbote durchaus auch mal wegfallen. Aber wem fällt schon eine Regelung des Strafrechts ein, die als überholt, als nicht mehr erforderlich gestrichen ist oder wenigstens in ihren Rechtsfolgen abgemildert wurde? Umgekehrt werden aber auch Lebensbereiche, in denen kein sozialer Wandel, keine neu entstandene Gefahrensituation als Begründung dienen kann, mit teilweise fast schon skurril zu nennenden neuen Restriktionen belegt – vom Rauchverbot in Raucherclubs⁸⁶) bis zum Kondomzwang in Bordellen⁸⁷). Die Balance von Freiheit und Sicherheit verschiebt sich bei uns – und zwar weg von der Freiheit.

Es muss auch bedacht werden, wie sehr sich bei demjenigen, dem man ein Bußgeld für bloßes alkoholisiertes Radeln androhen könnte, das Erfolgsunrecht verflüchtigt hat: Es ist von seiner Fahrsicherheit auszugehen, und er hat dementsprechend niemanden auch nur abstrakt gefährdet! Und im Unterschied zum Kraftfahrer hat sich beim Radfahrer auch noch die verbleibende „potentielle Gefahr einer abstrakten Gefahr“ – darin liegend, dass bei seiner Alkoholisierung schon eine solche Gefahr hätte vorliegen können – verringert, weil in ihm, wie schon angesprochen, ein deutlich geringeres Gefährdungspotential als im Motorisierten liegt.

Das BVerfG hat zu Beschränkungen der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG durch Drogengrenzwerte in § 24a Abs. 2 StVG auf den Verhältnismäßigkeits-

grundsatz hingewiesen⁸⁸): Sie seien nur dann „*verfassungsmäßig, wenn sie zur Zielerreichung nicht nur geeignet und erforderlich sind, sondern auch zur Art und Intensität der Rechtsgutgefährdung in einem angemessenen Verhältnis stehen.*“ Ein Ordnungswidrigkeitstatbestand gegen alkoholisiertes Radeln dürfte zwar kaum vom BVerfG schon als Grundgesetzverstoß „kassiert“ werden – der Hinweis auf das Übermaßverbot sollte aber dennoch den Gesetzgeber zur Zurückhaltung mahnen⁸⁹).

bb) Wertungswiderspruchsfreiheit

Ein weiterer Punkt ist, dass Radfahrer, genauso wie Fußgänger, aber anders als Führer von Kraftfahrzeugen, keinerlei Zulassungsvoraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr unterliegen⁹⁰). Sie brauchen keine Fahrerlaubnis zu erwerben, keine praktische und theoretische Fahrprüfung zu absolvieren, keinen Sehtest vorzulegen. Es gibt kein Mindestalter; ab dem vollendeten 10. Lebensjahr müssen Kinder sogar auf der „gefährlichen“ Fahrbahn statt auf dem Gehweg radeln⁹¹). – Wie passen hierzu Promillegrenzen?

Dem verwandt ist der Gedanke, dass die Gefährdung Dritter durch Radfahrer weitaus mehr Ähnlichkeit mit der Gefährdung durch betrunkene Fußgänger als durch motorisierte Kraftfahrzeugführer aufweist: Es wird immer wieder auf die Gefahren hingewiesen, wenn Autofahrer Schlangenlinien fahrenden, schwankenden Radfahrern ausweichen müssen⁹²). Für torkelnde Fußgänger trifft das aber genauso zu⁹³). An eine Promillegrenze für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für Fußgänger, denkt aber natürlich niemand⁹⁴).

Gäbe es eine solche allgemeine Grenze – und würde sie eingehalten – wäre das übrigens zur Verhinderung von Körper- und Sachschäden Dritter um ein Vielfaches segensreicher als Promillegrenzen (nur) für Radfahrer: Man kann durchaus schätzen, dass mehr als ein Drittel zumindest aller erheblicheren Körperverletzungen und kaum weniger Sachbeschädigungen im öffentlichen Raum unter dem Einfluss alkoholischer Getränke durch „Fußgänger“ geschehen⁹⁵!

b) Kriminologische Aspekte

Es bleibt noch ein weiterer Aspekt zu beachten, der besondere Beachtung verdient: Es gilt doch zuvörderst, Alkohol am Steuer zu verhindern, die wirklichen, nämlich durch betrunkene Kraftfahrer hervorgerufenen Gefahren einzudämmen!

Den Blick hierauf verstellen sich alle, die bei einer neuen Promillegrenze scheuklappenartig den „präventiven Zweck“, beim Radfahren „auf den Genuss größerer Alkoholmengen zu verzichten“⁹⁶), also eine abschreckende, vielleicht auch verkehrserziehende Wirkung auf Radfahrer im Auge haben.

aa) Viel hilft nicht immer viel

Denn man kann bezweifeln, dass verschärfte Alkoholrestriktionen für Radfahrer hilfreich sind, um die Fallzahlen bei Kraftfahrern, die so erfreulich in den letzten Jahrzehnten gesunken sind⁹⁷), weiter zu verringern. Im Gegenteil. Der – auch zu unserem Thema schon wieder zu hörende – martialische Ausruf „Zero Tolerance“⁹⁸) kann die Normakzeptanz beeinträchtigen. Wir haben inzwischen eine – gerade auch bei jungen Leuten – ausgeprägte Akzeptanz, dass Fahren und Trinken zu trennen ist. Die gesetzgeberischen Entscheidungen dazu werden weitgehend befürwortet und befolgt. Schon ein Blick in Internet-Foren zeigt aber, dass dem Alkoholverbot am (Fahrrad-)Lenker oftmals mit Unverständnis und

Ablehnung entgegengetreten wird. Die Gefahr eines Autoritätsverlustes des Gesetzgebers, seine gesamten Promilleregeln betreffend, darf nicht unbedacht bleiben⁹⁹).

bb) Wer radelt, fährt nicht

Vor allem aber: Das Fahrrad sollte als ein Mittel gesehen werden, Alkoholisierte vom Auto fernzuhalten. Seien wir Realisten: Wir können nicht verhindern, dass Alkohol getrunken wird, oftmals (zu) viel. Wir haben auch keine Möglichkeit zu unterbinden, dass das nicht nur zu Hause oder in der benachbarten Eckkneipe geschieht, sondern weiter weg auf dem Schützenfest, beim Public Viewing, in der Diskothek im nächsten Dorf. Wir müssen dann aber in Rechnung stellen, dass alle wieder nach Hause wollen. Fahrgemeinschaften lassen sich nicht immer organisieren. Der Öffentliche Personennahverkehr kann spät-abends allenfalls in größeren Städten noch helfen¹⁰⁰). Taxis, die übrigens, wie auch Busse und Bahnen¹⁰¹), nicht jeden Betrunknen mitnehmen müssen¹⁰²), sind teuer – und zur Party hinkommen muss man zunächst ja auch. Wer lapidar auf „Taxis oder Busse und Bahnen“ als „richtige Wahl“ verweist und glaubt, so das Problem lösen zu können, ist naiv¹⁰³).

Bei einer Untersuchung in Münster gaben über ein Drittel der Befragten (und über die Hälfte der Jüngeren) an, das Fahrrad zu nutzen, um Alkohol zu trinken¹⁰⁴). Glauben wir wirklich, sie würden sämtlichst plötzlich auf Mineralwasser umsteigen oder abends zu Hause bleiben?

All denen den Ausweg des Nach-Hause-Radelns zu verbauen, ist kontraindiziert, schafft es doch die Versuchung, das viel gefährlichere Auto zu nehmen¹⁰⁵).

Resümee

Als Ergebnis kann festgehalten werden:

Dass es auch aufgrund der neueren empirischen Untersuchungen keine Möglichkeit gibt, die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit bei Radfahrern zu senken, braucht nicht bedauert zu werden. Schon heute macht sich jeder Radfahrer, der infolge seiner Alkoholisierung verunfallt oder auch nur Fahrfehler begeht, zumindest nach § 316 StGB strafbar.

Eine neue Ordnungswidrigkeitennorm würde nur diejenigen treffen können, die unter Alkohol unauffällig Rad fahren. Deren Ahndungswürdigkeit ist aufgrund des relativ geringen Gefährdungspotentials von Radfahrern sowie im Vergleich zu Fußgängern sehr fraglich.

Es ist zudem illusorisch – sofern man nicht „Mausefallen“ für alkoholisierte Radfahrer etabliert – zu erwarten, dass eine solche Ordnungswidrigkeitenvorschrift praktische Relevanz erlangen würde¹⁰⁶). Sie könnte allenfalls generalpräventiv als „deutliches Signal“¹⁰⁷) wirksam sein. Dieser Hoffnung steht aber vor allem die Sorge entgegen, dass im alkoholisierten Zustand stattdessen wieder mehr ein die Verkehrssicherheit weitaus mehr gefährdendes Kraftfahrzeug benutzt werden könnte.

Anfang November hat die Justizministerkonferenz in Berlin zum „Alkohol am Lenker“ beschlossen: „Da nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt, sehen die Justizministerinnen und Justizminister ... keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.“¹⁰⁸)

Dem ist zuzustimmen¹⁰⁹). Belassen wir es bei der geltenden Rechtslage¹¹⁰).

Epilog

„[Ja] mir san mit'n Radl da“ – was hat es mit dem Titelzusatz auf sich?

1971 spielten die „Wachauer Buam“, eine niederösterreichische Blasmusikkapelle, einen so betitelten volkstümlichen Schlager ein¹¹⁾, der die Freuden des Radfahrens beschreibt, gesungen auf der Melodie des alten Gospelsongs „Just Over in the Glory Land“.

Gleich in der ersten Strophe heißt es:

*Zum Zechen fährt der kluge Mann
 seit Neuestem mit'n Radl
 Damit er wieder heimgfahr'n kann
 ganz ohne Furcht und Tadel
 Er braucht dazu kein' Führerschein
 nur etwas Gleichgewicht
 Man fährt damit sein' Affen heim
 und Straf' zahl'n muss man nicht*

Fußnoten

- ¹⁾ So die UDV (Unfallforschung der Versicherer) auf ihrer Homepage (<http://www.udv.de/de/info/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr>).
- ²⁾ Tagungsband des Gemeinsamen Symposiums des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) „Sicherer Radverkehr“ am 19./20. März 2012 in Berlin, S. 29, Empfehlungen für Politik und Praxis (http://www.dvr.de/download2/p3081/3081_0.pdf).
- Siehe aber auch die Pressemitteilung der UDV vom 6.11.2013: „Auf ihrer Verkehrsministerkonferenz im thüringischen Suhl haben heute einige Länderverkehrsminister gefordert, den Wert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Radfahrern auf 1,1 Promille abzusenken. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hält eine solche Maßnahme für nicht zielführend. ‚Identische Promillegrenzen für Kraftfahrer und Radfahrer sind nicht zu rechtfertigen, da von Autos und Lkw aufgrund der höheren Masse und Geschwindigkeit eine erheblich höhere Gefahr ausgeht‘, gibt der Leiter der UDV, Siegfried Brockmann, zu bedenken.“ (<http://www.gdv.de/2013/11/debatte-ueber-neue-alkoholgrenzwerte-fuer-radfahrer-dient-nicht-der-verkehrssicherheit>).
- ³⁾ Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2.
- ⁴⁾ Ohne Bezug auf die Tagung der Versicherer hatte im Juli 2012 schon der nordrhein-westfälische Innenminister RALF JÄGER (SPD) gefordert: „Die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit für Radfahrer muss von 1,6 auf 1,1 Promille gesenkt werden.“ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 15.7.2012 [<http://www.derwesten.de/politik/nrw-innenminister-jaeager-zeigt-haerter-gegen-betrunken-radfahrer-id6883023.html>]).
- ⁵⁾ Pressemitteilung der Innenministerkonferenz vom 24.5.2013 (BA 2013, 182). Ähnlich auch wieder NRW-Innenminister JÄGER: „Betrunken Radfahrer sind eine Gefahr für sich und andere“, erklärte er; niemand sei in der Lage, bei 1,6 Promille noch sicher Fahrrad zu fahren. (rp online vom 22.5.2013 [<http://www.rp-online.de/leben/auto/news/betrunken-radler-sind-eine-gefahr-fuer-andere-aid-1.3413799>]).
- ⁶⁾ Bild am Sonntag vom 26.5.2013 (<http://www.bild.de/news/aktuell/news/ramsauer-wer-16-promille-hat-gehört-nicht-30556908.bild.html>).
- ⁷⁾ „Die Justizministerinnen und Justizminister weisen auf die zurzeit am Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf durchgeführte Untersuchung über ‚Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern‘ hin, die im Jahr 2014 abgeschlossen sein soll. Die Justizministerinnen und Justizminister halten es für sinnvoll, vor einer weiteren Erörterung die Ergebnisse abzuwarten.“ Beschluss der 84. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister 2013 zu TOP II.1 der Tagesordnung: Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern (BA 2014, 23).
- ⁸⁾ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 6./7. November 2013 in Suhl zu Punkt 6.3 der Tagesordnung: Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern (Senkung der Promillegrenze) (BA 2014, 23).
- ⁹⁾ BGHSt 13, 83 (90); 44, 219 (221); BA 2008, 309 – Hervorhebung von hier.
- ¹⁰⁾ Was auch schon der Wortlaut von § 316 Abs. 1 StGB („... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen ...“) nahelegt; ausführlich zum Ganzen DENCKER, FS Geppert, 2011, S. 43 ff.
- ¹¹⁾ BGH, BA 2008, 309 mit (insoweit) zust. Anm. KÖNIG, NZV 2008, 492.
- ¹²⁾ Siehe zu Fällen ungewöhnlicher Alkoholtoleranz REH, BA 1965/66, 199 ff.; ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 275 ff.

- ¹³⁾ Die darauf beruhende Unterscheidung in „relative“ und „absolute“ Fahrumsicherheit ist insoweit irreführend, als dass mit ihnen nicht unterschiedliche Arten und erst recht nicht verschiedene Grade der Fahrumsicherheit beschrieben werden. Es geht bekanntlich dabei inhaltlich allein um die Frage des Nachweises der Fahrumsicherheit, vgl. BGHSt 31, 42 (44); HENTSCHEL, NJW 1984, 350.
- ¹⁴⁾ Siehe ausführlich SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 422 ff.; kritisch auch ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 273 ff.; HAFKKE, JuS 1972, 449 ff.; STRATE, BA 1983, 188 ff.; FAHL, DAR 1996, 394; EISENBERG, Beweisrecht der StPO, 8. Aufl. 2013, Rn. 1850b.
- ¹⁵⁾ BVerfG (Kammer), BA 1995, 127 mit zahlr. weiteren Nachw.
- ¹⁶⁾ SCHEWE et al., BA 1984, 96 (108).
- ¹⁷⁾ BGHSt 19, 82; siehe aber auch BGHSt 30, 251 (254): „Die neueren Untersuchungsergebnisse legen es nahe, auch für den Radfahrer einen nach dem heutigen Erkenntnisstand zwischen 1,5 ‰ und 2,0 ‰ liegenden Wert der absoluten Fahrumsichtigkeit zu bestimmen.“
- ¹⁸⁾ BGHSt 34, 133.
- ¹⁹⁾ Siehe BGHSt 37, 89.
- ²⁰⁾ BayObLG, BA 1992, 282; OLG Hamm, NZV 1992, 198; OLG Celle, BA 1993, 134; PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 44 mit zahlr. Nachw. in Fn. 182.
- ²¹⁾ DALDRUP et al., BA 2015, 8: „Die Untersuchung hat ... nicht den Nachweis erbracht, dass Radfahrer nach Alkoholenuss bereits unterhalb des ‚geltenden‘ Grenzwerts von 1,6 ‰ ausnahmslos, d. h. ‚absolut‘ fahrumsicher sind.“ MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: „... eine Absenkung des richterrechtlich festgelegten strafbegründenden ‚geltenden‘ Grenzwerts alkoholbedingter ‚absoluter‘ Fahrumsicherheit von 1,6 ‰ für Radfahrer durch die Rechtsprechung [lässt sich] nicht begründen ...“
- ²²⁾ So auch MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahrumsichtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53 sowie MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: „Eher könnte dieses Ergebnis sogar nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert nach oben korrigieren müsste“; KETTLER, SVR 2015, 8: „Nach diesen Erkenntnissen ist es unabweichlich, den Grenzwert künftig höher anzulegen als bisher.“
Das hätte auch Implikationen für § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. c FeV, wonach ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn „ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde“. Denn die Erwartung, dass „das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum ... nicht hinreichend sicher getrennt werden“ könne (Nr. 8.1. der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV), ist durch die Radfahrt mit der genannten Alkoholkonzentration dann noch nicht belegt, weil es sich nicht unbedingt um einen Fahrradfahrer handelt, „der sich mit hoher BAK ... am Straßenverkehr beteiligt und damit eine Verkehrsstraftat nach § 316 StGB begeht“ (vgl. BVerwGE 99, 249 [253], 131, 163 [167]). Die zutreffende Maßnahme dürfte dann in dieser Konstellation vielmehr die Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV sein, weil „Tatsachen die Annahme von Alkoholabhängigkeit begründen“.
- ²³⁾ Siehe etwa ROEBING, Neue Alkoholgrenzwerte für Radfahrer? Die Bedeutung von Alkohol im Straßenverkehr und dessen Auswirkungen auf den Radverkehr sowie aktuelle Bestrebungen zur Einführung neuer Promillegrenzwerte für Radfahrer, 2014, S. 8 f.
- ²⁴⁾ Siehe aber WANDTNER/EVERS/ALBRECHT, NZV 2015, 22: „Insgesamt stellen die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse den derzeit gültigen Grenzwert von 1,6 Promille für die absolute Fahrumsichtigkeit nicht in Frage.“
- ²⁵⁾ OLG Oldenburg, BA 2014, 176 mit Anm. KÖNIG, DAR 2014, 399.
- ²⁶⁾ BGHSt 38, 341 (348).
- ²⁷⁾ Das Konzept steht zudem – was hier nicht näher ausgeführt werden kann – in höchst fragwürdiger Spannung zu der nahezu einhelligen Ansicht unter Führung des BGH, dass es keine alkoholbedingte „absolute Schuldfähigkeit“ gibt; siehe zuletzt BGHSt 57, 247 (252) mit zahlr. weiteren Nachw.: „... ist gefestigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass es keinen Rechts- oder Erfahrungssatz gibt, der es gebietet, ohne Rücksicht auf die im konkreten Fall feststellbaren psychodiagnostischen Kriterien ab einer bestimmten Höhe der Blutalkoholkonzentration regelmäßig von zumindest ‚bei Begehung der Tat‘ erheblich verminderter Schuldfähigkeit auszugehen ... Für die Beurteilung der Schuldfähigkeit maßgeblich ist demnach eine Gesamtschau aller wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild des Täters vor, während und nach der Tat beziehen ... Dabei kann die ... Blutalkoholkonzentration ein je nach den Umständen des Einzelfalls sogar gewichtiges, aber keinesfalls allein maßgebliches Beweisanzeichen (Indiz) sein ...“
- ²⁸⁾ Näher SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 423 ff.; SCHEFFLER, BA 2002, Sup. 2, S. 37 f.
- ²⁹⁾ Siehe insbesondere BGHSt 37, 89 (92).
- ³⁰⁾ Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage Alkohol bei Verkehrsstraftaten, 1966, S. 50; aufgrund der etwas unpräzisen Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ hatte der BGH seinen Überlegungen bei der Reduzierung des BAK-Grenzwertes von 1,5 ‰ auf 1,3 ‰ den für den Kraftfahrer günstigsten Wert von 1,1 ‰ (+ 0,2 ‰ Sicherheitszuschlag) zugrunde gelegt, vgl. BGHSt 21, 157 (161 f.).

- ³¹⁾ Näher HAFKE, JuS 1972, 449 ff.; vgl. auch STRATE, BA 1983, 190 f.; die Frage, ob sich aus der Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ und der Festsetzung der Fahrnsicherheit bei 1,1 ‰ eine Differenz ergibt, die diese Berechnung noch leicht verschieben könnte, soll hier offen bleiben.
 Der BGH (BGHSt 38, 320) ließ 1992 sogar in seiner Entscheidung zum Beweiswert der DNA-Analyse eine Täterwahrscheinlichkeit von 99,986 % (1:6.937) nicht für eine Verurteilung wegen Vergewaltigung ausreichen. Dem OLG Naumburg (BA 2001, 190 m. Anm. SCHEFFLER) genügte 2000 für eine Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nicht, dass der beim Angeklagten gemessene AAK-Wert von 0,94 mg/l mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,64 % einer BAK von 1,1 g/‰ entspricht. Anders entschied der BGH, wenn ein Merkmal bei „mehr als zehn Milliarden Personen kein zweites Mal“ vorkommt (BGHSt 58, 212), bei einem „Häufigkeitswert von 1:256 Milliarden“ (BGH, NJW 2009, 1159) sowie einer „Wahrscheinlichkeit von 99,9999999999 %“ (BGH, NJW 1994, 1348). Zusammenfassend formulierte er, dass „jedenfalls bei einem Seltenheitswert im Millionenbereich“ (BGH, NJW 2009, 1159; BGH, NSZ 2012, 403; BGHSt 58, 212) die Überzeugungsbildung ausschließlich auf den statistischen Wert gestützt werden darf – also dann doch wohl nicht schon im „Hunderterbereich“ wie bei der absoluten (Kraft-)Fahrnsicherheit ... Ausführlich hierzu SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 423 ff.
- ³²⁾ BGHSt 37, 89 (92; 95). Der BGH fügt allerdings (das Problem sehend?) etwas nebulös hinzu: „Zudem haben sich die Verkehrsverhältnisse seit 1966 so stark verändert, daß die Leistungsanforderungen an den einzelnen Kraftfahrer wesentlich gestiegen sind. Dies spiegelt sich besonders in der Zunahme der Verkehrsdichte wider. Auch haben sich vor allem auf Autobahnen und Schnellstraßen die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten erheblich gesteigert.“
- ³³⁾ MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahrntüchtigkeit bei Radfahren, 2014, S. 53; MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: „Ein solcher abstrakter gesetzlich festgelegter Gefahrengrenzwert könnte nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung am ehesten bei zwischen 1,4 und 1,6 ‰ liegen. ... Mit einem (unteren) Grenzwert von 1,4 ‰ würde auch noch der gebotene Abstand gegenüber dem nach der derzeitigen Rechtslage ‚geltenden‘ Grenzwert sog. ‚absoluter‘ Fahrnsicherheit für Kraftfahrer von 1,1 ‰ (BGHSt 37, 89) gewahrt ...“
- ³⁴⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 7.
- ³⁵⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 41: „So könnte die Neufassung von § 316 StGB lauten: (1) <unverändert: „nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen“> (2) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer im Straßenverkehr a) ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,55 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder b) ein sonstiges Fahrzeug führt, obwohl er 1,6 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,8 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blut oder Atemalkoholkonzentration führt.“
- ³⁶⁾ Siehe dazu BÖNKE, NZV 2015, 19: „Dass der Gesetzgeber eine derart krasse Abkehr von der bisherigen Systematik vornehmen wird, ist angesichts des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums, bestehend aus Strafmaßbeständen, die an das unbestimmte Tatbestandsmerkmal der Fahrnsicherheit anknüpfen und einem Bußgeldtatbestand, der einen konkreten Gefahrengrenzwert nennt, indes kaum zu erwarten, zumal der Rückgang der Alkoholverfälle im Straßenverkehr hierfür keinerlei Anlass bietet.“
- ³⁷⁾ BGHSt 25, 360; kein Grenzwert; BGHSt 30, 251: 1,3 ‰.
- ³⁸⁾ KÖNIG in Leipziger Kommentar StGB, 12. Aufl. 2008, § 316 Rn. 72: 1,6 ‰; dagegen PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 45.
- ³⁹⁾ OLG Nürnberg, BA 2011, 238: 1,1 ‰; AG Löbau, BA 2008, 79: 1,6 ‰; näher WEGERICHS/SCHIEBENPFLUG, NZV 2012, 414 ff.
- ⁴⁰⁾ Ähnlich BÖNKE, NZV 2015, 19: „... führte ein gesetzgeberisches Tätigwerden durch Einführung eines Grenzwertes für Radfahrer in § 316 StGB zu erheblichen Nebenwirkungen: Der Gesetzgeber müsste Grenzwerte für sämtliche von der Strafvorschrift erfasste Fahrzeugarten festlegen, zuvörderst für den praktisch besonders relevanten Bereich der Kraftfahrzeugführer, und gegebenenfalls auch noch gesonderte Werte für die Atemalkohol-Konzentration, je nachdem wie er sich inzwischen zu der Frage der Atemalkoholanalyse als Beweismittel im Strafrecht versteht.“
- ⁴¹⁾ Bis Ende 2013 ab 0,5 ‰ sogar als Straftat (und nicht nur Ordnungswidrigkeit) eingestuft; siehe Infoseite-Polen vom 21.10.2013 (<http://www.infoseite-polen.de/newslog/?p=9714>); siehe auch Polen: Debatte um Alkohol am Steuer, BA 2014, 21. Zur Situation unter der alten Rechtslage siehe KELLERMANN, Radfahrer hinter Gittern, Deutschlandfunk vom 16.5.2012 (http://www.deutschlandfunk.de/radfahrer-hinter-gittern.795.de.html?dram:article_id=205971).
- ⁴²⁾ So ausdrücklich Gesundheitsakademie Schmidbauer – Seminarzentrum für Menschen mit Alkoholproblemen, Burnout, Depressionen und anderen lebensbedingten Abhängigkeiten, Ängsten und Problemen (<http://alkohol-freies-leben.de/alkohol/innenministerkonferenz-will-striktere-promillegrenze-fur-fahrradfahrer>).
- ⁴³⁾ Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 25.5.2013, BA 2013, 182. So auch D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6.2014 (<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/promillegrenze-fuer-radfahrer/>); D. MÜLLER/REBLER, SVR 2015, 7.
- ⁴⁴⁾ Laut ADAC 4/2013 Belgien, Frankreich, Italien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Schweiz, Spanien (http://www.adac.de/_mmm/pdf/1304_PromilleRadfahrer_170835.pdf).

- ⁴⁵⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 8; MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahren, 2014, S. 53 f.; HUHN, BA 2014, Sup. 16; 19; BROCKMANN in einer Pressemitteilung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom 6.11.2013 (<http://www.gdv.de/2013/11/debatte-ueber-neue-alkoholgrenzwerte-fuer-radfahrer-dient-nicht-der-verkehrssicherheit/>).
- ⁴⁶⁾ Siehe etwa D. MÜLLER/REBLER, SVR 2015, 7; siehe dazu auch MAATZ, BA 2014, Sup. 8: „Die gesetzlichen Grenzwertfestlegungen für den alkoholisierten Kraftfahrer in § 24a StVG beruhen ... auf dem Maß der Steigerung des statistischen Risikos eines – durch die Alkoholisierung bedingten – tödlichen (!) – Verkehrsunfalls. ... Der Gesichtspunkt des Risikos, einen tödlichen Verkehrsunfall zu verursachen, der für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebend sein soll, lässt sich aber kaum oder überhaupt nicht unmittelbar auf das Führen eines *F a h r r a d e s* unter Alkoholeinfluss übertragen.“ (Hervorhebungen von dort).
- ⁴⁷⁾ Siehe aber § 5 Abs. 1 östStVO 1960: „Wer sich in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) oder darüber oder bei einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l oder darüber gilt der Zustand einer Person jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt.“
- ⁴⁸⁾ Tagungsband des Gemeinsamen Symposiums des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) „Sicherer Radverkehr“ am 19./20. März 2012 in Berlin, S. 29, Empfehlungen für Politik und Praxis (http://www.dvr.de/download2/p3081/3081_0.pdf). Siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 9; MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahren, 2014, S. 54.
- ⁴⁹⁾ Begr. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 12.10.2000, BT-DrS 14/4304, S. 9 (BA 2000, 225).
- ⁵⁰⁾ „§ 24d StVG 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) – (5) ...“
- HUHN, BA 2014, Sup. 19; siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 57.
- ⁵¹⁾ Für diese Grenze lief auch in der Woche vor dem Verkehrsgerichtstag eine Pressekampagne („Experten fordern strengere [niedrige] Promillegrenze für Radfahrer“), siehe dazu etwa die Internetseiten von „Spiegel“ (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/alkohol-und-fahrrad-experten-fordern-1-1-promillegrenze-a-1014548.html>), „Zeit“ (<http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-01/promille-grenze-fahrrad>) und „Bild“ (<http://www.bild.de/auto/auto-news/fahrrad/fahrrad-betrunken-alkohol-promille-39471446.bild.html>).
- ⁵²⁾ HUHN, BA 2014, Sup. 16.
So jetzt auch der Vorstand des DVR am 29.10.2014, mitglieder info 6/2014 („Der DVR empfiehlt dem Gesetzgeber, einen Ordnungswidrigkeitstatbestand für am Straßenverkehr teilnehmende Fahrradfahrer einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille und mehr aufweisen. ... Damit würde ein deutliches Signal gesetzt, dass vorhergehender Alkoholkonsum für das Führen eines Fahrrades mit hohen Risiken behaftet ist und ab einem zu definierenden Grenzwert nicht geduldet werden kann. Aus wissenschaftlichen Erkenntnissen ergibt sich, dass ab einem Wert von mehr als 1,0 Promille grundsätzlich Ausfallerscheinungen auftreten. Von daher hält der DVR-Vorstand die Festsetzung eines Grenzwertes auf dieser Basis für zielführend.“). Ähnlich KOEHL, SVR 2015, 15.
- ⁵³⁾ „... die Polizei ... kann ... Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von ... mindestens 0,3 Promille ... als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.“ (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 4).
- ⁵⁴⁾ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 32.
- ⁵⁵⁾ Die UDV auf ihrer Homepage (<http://www.udv.de/de/info/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr>).
- ⁵⁶⁾ REBLER, StVR 2012, 401; „... die Zahl der Unfälle, an denen angetrunkene Radfahrer beteiligt waren, ist in den letzten Jahren stark angestiegen. So war ... etwa jeder achte Radfahrer, der in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt war, alkoholisiert.“
- ⁵⁷⁾ Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2: „Die Zahl alkoholisierter Fahrradfahrer, die durch einen Verkehrsunfall zu Schaden gekommen sind, hat erheblich zugenommen.“
- ⁵⁸⁾ Siehe etwa D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6.2014: „Verkehrsunfälle mit Beteiligung alkoholisierter Radfahrer steigen seit Jahren rasant an, auch die Anzahl der durch sie verursachten Personenschäden geht in die Höhe.“ (<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/promillegrenze-fuer-radfahrer/>).
- ⁵⁹⁾ So auch MAATZ, BA 2014, Sup. 3; ähnlich BÖNKE, NZV 2015, 17.
- ⁶⁰⁾ 2013 hatte mit 354 getöteten Radfahrern auch die geringste Zahl seit der Wiedervereinigung, gefolgt von 2010, 2011 und 2012 (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2013, S. 26). Das sind über 1.000 Tote weniger als 1979 (1.357), eine Verringerung um gut 73 %. 1970 gab es sogar noch 1.835 getötete Radfahrer.

- ⁶¹⁾ 2010: 3.489; 2011: 3.729; 2012: 3.726 (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 32). Siehe auch HUHNS, BA 2014, Sup. 15: „Von 2009 bis 2013 wurden 31 Prozent weniger Radfahrer wegen Fahrens unter Alkohol oder Drogen verurteilt (Rückgang von 11.782 auf 8.136 dieser Verkehrsstraftaten).“
- ⁶²⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 3. Das missversteht HUHNS, BA 2014, Sup. 15, wenn er aus der Statistik zu entnehmen meint: „Von 1995 bis 2005 war die Zahl der verunglückten Radfahrer unter Alkoholeinfluss auf fast 5.000 im Jahr gestiegen; seitdem sinkt sie wieder. 2012 wurden noch 3.726 verletzt oder getötet ...“ Ähnlich unzutreffend auch die Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2: „Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes trugen im Jahr 2010 in 3.489 Fällen alkoholisierte Radfahrer die Hauptschuld an Unfällen mit Personenschaden. 2011 waren es bereits 3.725 Fälle.“
- ⁶³⁾ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 4.
- ⁶⁴⁾ FAHL, NZV 1996, 308: „Die möglichen Schäden ‚durch das Anfahren von Personen oder Sachen‘ sind unter nahezu allen Umständen verhältnismäßig harmlos.“
- ⁶⁵⁾ BGHSt 34, 133 (136).
- ⁶⁶⁾ § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a StGB: „Wer im Straßenverkehr ... ein Fahrzeug führt, obwohl er ... infolge des Genusses alkoholischer Getränke ... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet ...“
- ⁶⁷⁾ So etwa HUHNS, BA 2014, Sup. 14 f.
- ⁶⁸⁾ Siehe aber BayObLG, NJW 1998, 1966.
- ⁶⁹⁾ KOEHL, SVR 2015, 11.
- ⁷⁰⁾ § 21 Abs. 1 Satz 1 OWiG: „Ist eine Handlung gleichzeitig Straftat und Ordnungswidrigkeit, so wird nur das Strafgesetz angewendet.“
 § 41 Abs. 1 OWiG: „Die Verwaltungsbehörde gibt die Sache an die Staatsanwaltschaft ab, wenn Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, dass die Tat eine Straftat ist.“
- ⁷¹⁾ SCHEPERS et al., An international review of the frequency of single-bicycle crashes (SBCs) and their relation to bicycle modal share, Injury Prevention, am 9.1.2014 online veröffentlicht (<http://dx.doi.org/10.1136/injuryprev-2013-040964>).
 Aus Deutschland nennt die Metastudie zwei Studien aus Göttingen mit 60 % und aus Münster mit 72 % Alleinunfällen. Die Zahl für Münster irritiert, da die Fahrradunfallstudie Münster nicht 72 % „single-bicycle crashes“, sondern lediglich bis zu 60 % „falls without external influence/forces“ nennt (JUHRA et al., Bicycle accidents – Do we only see the tip of the iceberg? A prospective multi-centre study in a large German city combining medical and police data, Injury, Int. J. Care Injured 43 [2012], S. 2026 ff.: „Of all hospitalised patients, 30% fell without external influence, and 20% suffered from a collision with another vehicle. For another 30%, no exact cause of injury was recorded. Since most of the accidents involving cars were reported by the police, it is highly likely that a great portion of the missing accidents causes were also falls without external forces.“). Allerdings entsprechen sich die Kategorien „single-bicycle crashes“ und „falls without external influence/forces“ nicht, fehlen doch in letzterer solche Ursachen wie „Technischer Defekt beim Fahrrad“ oder „Kollisionen mit einem fixen Objekt“ (vgl. JUHRA et al., a. a. O.).
 Ein Mailwechsel mit JUHRA konnte die verbleibende Diskrepanz nicht vollständig klären; es zeigt sich die Problematik der internationalen Vergleiche auf, da keine einheitliche Nomenklatur definiert ist, die dann auch in den unterschiedlichen Studien angewendet wird.
- ⁷²⁾ Siehe etwa die Argumentation von HUHNS, BA 2014, Sup. 16 zu einem niedrigeren Grenzwert: „Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer.“ Und (a. a. O., S. 19): „Es geht darum, Verkehrsunfälle zu verhindern – auch solche, bei denen allein Fahrradfahrer zu Schaden kommen.“
 Es muss erstaunen, dass bei dieser Sichtweise nicht auch Restriktionen gegenüber älteren Radfahrern diskutiert werden: 2013 waren von insgesamt 354 getöteten Radfahrern 175, also 49,3 %, 70 und mehr Jahre alt – übrigens die Altersgruppe, die am wenigsten alkoholisiert Rad fährt (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr, 2013, S. 13).
- ⁷³⁾ Vgl. in diesem Zusammenhang auch OLG Oldenburg, BA 2015, 31: „... der Senat ... neigt [dazu], Trunkenheitsfahrten mit einem Fahrrad wegen der damit in erster Linie verbundenen Selbstgefährdungen nicht als ‚erheblich‘ i.S. des § 64 StGB anzusehen ...“
- ⁷⁴⁾ FAHL, NZV 1996, 308.
- ⁷⁵⁾ Vgl. aber BGHZ 74, 25 (34) zur Gurtanlegepflicht: „Die Folgekosten der unerträglich hohen Anzahl von Unfällen mit schweren und schwersten Personenschäden für die Allgemeinheit sind erheblich. Unfallopfer fallen zuweilen ihr Leben lang der Fürsorge privater und öffentlicher Pflegepersonen zur Last.“ Auch BVerfGE 59, 275 (279) erwähnt zur Schutzhelmpflicht etwas nebulös „Einsatz der Rettungsdienste, ärztliche Versorgung, Rehabilitationsmaßnahmen, Versorgung der Invaliden“.
- ⁷⁶⁾ BVerfGE 59, 275; ähnlich zur Gurtanlegepflicht in § 21a Abs. 1 StVO BVerfG (Kammer), NJW 1987, 180.
- ⁷⁷⁾ Nach Mitteilung von Amtsanwälten auf einer Fortbildungsveranstaltung in Königs Wusterhausen im November 2014 wird dies jedenfalls in Brandenburg dem Legalitätsprinzip entsprechend auch verfolgt; siehe aber

- HUHN, BA 2014, Sup. 15: „In der Praxis ist die relative Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bedeutungslos.“ Es ist zu bedenken, dass bei Alleinunfällen oftmals eine Verfahrenseinstellung gemäß § 153b StPO i.V.m. § 60 Satz 1 StGB („... wenn die Folgen der Tat, die den Täter getroffen haben, so schwer sind, dass die Verhängung einer Strafe offensichtlich verfehlt wäre“) opportun sein dürfte.
- ⁷⁸⁾ KOEHL, SVR 2015, 13 unter Hinweis auf FISCHER, StGB, 60. Aufl. 2013, § 316 Rn. 35.
- ⁷⁹⁾ HUHN, BA 2014, Sup. 14 f.; HUHN, BA 2/2015 (in diesem Heft).
Siehe auch das Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“, S. 2 f.: „In den Medien und in der Öffentlichkeit wird zunehmend beklagt, dass Radfahrer bewusst Regeln verletzen (z.B.: Benutzen der falschen Richtungsfahrbahn, Missachtung des Rotlichts von Lichtsignalanlagen) und dabei die besonderen Risiken für sich oder andere außer Acht lassen.“
- ⁸⁰⁾ Siehe dazu MAATZ, BA 2014, Sup. 3: „Vielleicht ist es bloßer Zufall, dass die seit zwei Jahren intensiv geführte Diskussion um die ‚Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer‘ zusammenfällt mit einem mitunter fast schon kampagnenartigen Anprangern von – selbst von prominenter Seite so bezeichneten – ‚Kampf- oder Rüpelradfahrern‘.“
- ⁸¹⁾ Freilich mit geringerem Bußgeld, als es etwa HUHN, BA 2014, Sup. 19 für einen Ordnungswidrigkeitentatbestand des alkoholisierten Radfahrens vorschwebt (ab 250 €).
- ⁸²⁾ HUHN, BA 2014, Sup. 15.
- ⁸³⁾ Siehe dazu ausführlich GRAMSE, NZV 2002, 17 ff.
- ⁸⁴⁾ Siehe dazu schon BGHSt 31, 44 (45): „Dabei sind die an eine konkrete Ausfallerscheinung zu stellenden Anforderungen um so geringer, je höher die Blutalkoholkonzentration ... [ist].“ Siehe auch STERNBERG-LIEBEN/HECKER in Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl. 2014, § 316 Rn. 12 mit zahlr. weiteren Nachw.
- ⁸⁵⁾ ZIESCHANG in Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 4. Aufl. 2013, § 316 Rn. 35 mit weiteren Nachw.; ähnlich schon BGHSt 31, 44 (45 f.).
- ⁸⁶⁾ „Der Landtag von NRW hat ein striktes Nichtraucherschutzgesetz verabschiedet. ... Ab Mai nächsten Jahres greift damit in Gaststätten ein generelles Rauchverbot. ... Raucherkeipen und Raucherclubs werden untersagt. Auch in Hochschulen, Sport-, Kultur- oder Freizeiteinrichtungen darf es keine Raucherräume mehr geben. ... Der Bußgeldrahmen wird von 1000 auf 2500 Euro erweitert.“ (rp online vom 29.11.2012 [<http://www.rp-online.de/nrw/landespolitik/nrw-bekommt-striktes-rauchverbot-aid-1.3088026>]).
- ⁸⁷⁾ § 6 Saarl. HygieneVO: „Personen, die der Prostitution nachgehen, und deren Kunden sind verpflichtet, beim Beischlaf und bei beischlafähnlichen Handlungen Kondome zu verwenden. Die Verpflichtung zur Verwendung von Kondomen ist in Räumen und Einrichtungen, die zur Prostitution genutzt werden, durch einen deutlich sichtbaren und gut lesbaren Aushang bekannt zu machen.“ Zuwiderhandlungen können gemäß § 8 Abs. 2 „mit einer Geldbuße von bis zu fünftausend Euro geahndet werden.“
- ⁸⁸⁾ BVerfG (Kammer), BA 2005, 156 (157) m. Anm. SCHEFFLER/HALBECKER; so auch schon BVerfG (Kammer), BA 2002, 362.
- ⁸⁹⁾ Am Rande zum Stichwort „Übermaß“: Auch der zweimal nicht fahrunsicher mit 1,1 ‰ auffällig gewordene Radfahrer hätte gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 1 Nr. 2 lit. b FeV („wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen“) zur Ausräumung von Zweifeln an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern „ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen“.
- ⁹⁰⁾ Die einzige Einschränkung lässt sich aus § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV herleiten: „Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen oder Tieren, hat die Fahrerlaubnisbehörde ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen.“ Sehr kritisch zum Verbot des Radfahrens nach § 3 FeV KETTLER, SVR 2015, 9 ff.
- ⁹¹⁾ Siehe § 2 Abs. 5 Satz 1 StVO: „Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.“ Ähnlich HUHN, BA 2014, Sup. 16.
- ⁹²⁾ BGHSt 34, 133 (136): „... daß alkoholisierte Radfahrer wegen ihrer Gleichgewichtsbeeinträchtigung durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichmanövern veranlassen können, die nicht nur für die ausweichenden, sondern vor allem auch für die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich sind.“ Siehe auch VG Cottbus, Beschl. v. 16.5.2014 – 1 L 117/14 (bei juris): „... immer die Gefahr besteht, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer wegen des unkontrollierten Verhaltens eines alkoholisierten Radfahrers unvorhersehbar ausweichen müssen und mit anderen Fahrzeugen kollidieren“; VG Neustadt, Beschl. v. 8.8.2014 – 3 L 636/14.NW (bei juris): „... der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs kann andere motorisierte Verkehrsteilnehmer durch seine Fahrweise (z.B. bei einspurigen Fahrzeugen durch Nichthalten der Spur infolge eines alkoholbedingten gestörten Gleichgewichtssinns) in Bedrängnis bringen und zu die Verkehrssicherheit gefährdenden Reaktionen veranlassen (z.B. reflexbedingtes Ausweichen auf die Gegenfahrbahn oder den Bürgersteig).“
- ⁹³⁾ FAHL, NZV, 1996, 308; siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 8.
- ⁹⁴⁾ FAHL, NZV, 1996, 308: „Auf den Gedanken, ihnen den Rückweg nach Hause (und sei es auch nur zum nächsten Taxistand) zu verbieten, würde wohl ernsthaft niemand verfallen.“
Siehe aber OLG Köln, VersR 2011, 506: „Der Kläger hat ... sich in einem Zustand schwerwiegender Alkoholisierung (BAK: 2,51 ‰) im Straßenverkehr bewegt, obwohl er dies wegen der daraus folgenden Verkehrs-

suntüchtigkeit auch als Fußgänger nicht durfte (§ 2 FeV ...). ... der Kläger [ist] diversen Verkehrsteilnehmern durch seinen sehr stark schwankenden Gang ... aufgefallen. Letztgenannte Zeugin hat den Kläger noch auf allen Vieren aus einem Graben herauskrabbelnd gesehen ... Sein Verhalten ... gipfelte [darin], dass er mitten auf der Fahrbahn bäuchlings zu liegen kam und in diesem Zustand verharrte ...“ Siehe auch BGH, BA 1976, 372 zur Verkehrstüchtigkeit eines jungen Mannes mit einer BAK von 1,78 ‰.

- ⁹⁵⁾ „Von insgesamt 137.690 aufgeklärten Fällen von Gewaltkriminalität wurden [2013] 42.144 Fälle (30,6 Prozent) unter Alkoholeinfluss verübt (2012: 32,1 Prozent). Bei schwerer und gefährlicher Körperverletzung (104.989 Fälle, davon 35.908 Fälle unter Alkoholeinfluss) ist der Anteil der Taten, die unter Alkoholeinfluss begangen wurden, im Vergleich zum Vorjahr leicht von 35,5 auf 34,2 Prozent gesunken.“ (Polizeiliche Kriminalstatistik 2013, S. 10). Sachbeschädigungen wurden 2013 unter Alkoholeinfluss in 26,6 % aller Fälle begangen, an KFZ in 29 % der Fälle (Polizeiliche Kriminalstatistik 2013, Tabelle 22, S. 47 [<http://www.bka.de/DE/Publikationen/PolizeilicheKriminalstatistik/2013/2013Standardtabellen/pks2013StandardtabellenTatverdachtigeUebersicht.html>]). Für die sog. Straßenkriminalität („Straftaten, die in ihrer Tatphase ausschließlich oder überwiegend auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen – einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel – begangen werden und durch Präventionsmaßnahmen reduzierbar sind“) nennt die Polizeiliche Kriminalstatistik 25,9 % (a. a. O., S. 67).
- ⁹⁶⁾ D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13. 6. 2014.
- ⁹⁷⁾ „[Die Alkoholunfallzahlen] erreichten im Jahr 2013 mit 13.980 (– 7,6 % gegenüber 2012) den niedrigsten Stand seit 1975. Insgesamt verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden seit 1975 um 72,9 % von 51.593 auf 13.980 im Jahr 2013.“ (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr, 2013, S. 7).
- ⁹⁸⁾ So ausdrücklich Gesundheitsakademie Schmidbauer – Seminarzentrum für Menschen mit Alkoholproblemen, Burnout, Depressionen und anderen lebensbedingten Abhängigkeiten, Ängsten und Problemen (<http://alkohol-freies-leben.de/alkohol/innenministerkonferenz-will-strictere-promillegrenze-fur-fahradfahrer>).
- ⁹⁹⁾ Siehe zu diesem Gedanken ausführlich SCHEFFLER, BA 2002, S. 174 ff.
- ¹⁰⁰⁾ OLIVER MALCHOW, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Polizei (GdP), forderte 2013 für Busse und Bahnen, es müsse für stark alkoholisierte Personen ein Beförderungsverbot geben. (Rheinische Post vom 24.7.2013 [<http://www.rp-online.de/politik/deutschland/generelles-alkoholverbot-in-bussen-und-bahnen-aid-1.3557867>]).
- ¹⁰¹⁾ § 3 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen: „Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebs oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Soweit diese Voraussetzungen vorliegen, sind insbesondere ausgeschlossen ... Personen, die unter dem Einfluss geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel stehen ...“
- ¹⁰²⁾ § 13 Satz 2 BOKraft: „[Taxifahrer] ... können ... die Beförderung ablehnen, wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste darstellt.“
 LAMPE in Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 171. Erg.-Lfg. 2008, § 13 BOKraft Rn. 2: „In Betracht kommen insbesondere die Ablehnung der Beförderung von Betrunkenen, von denen Störungen zu erwarten sind ...“ Siehe dazu AG Hamburg, DAR 2014, 652 mit Anm. RINIO: „Allein der Umstand, dass ein Fahrgast erheblich alkoholisiert ist, stellt keine Tatsache dar, die die Annahme rechtfertigt, dass die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes darstellt. Betrunkene Fahrgäste sind – insbesondere nachts – eher der Normalfall der Beförderungspraxis. Es müssen deshalb, abgesehen von der Alkoholisierung, weitere Anzeichen hinzutreten, aus denen sich auf eine von dem Fahrgast ausgehende Gefahr schließen lässt, z.B. aggressives Verhalten gegenüber dem Fahrer oder Dritten, erhebliche motorische Einschränkungen des Fahrgastes oder Kleidung, die erkennen lassen, dass sich der Fahrgast bereits übergeben hat oder keine Kontrolle über seine Körperfunktionen (Blase und/oder Schließmuskel) mehr hat.“
- ¹⁰³⁾ Siehe etwa BROCKMANN, zit. n. Pressemitteilung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom 6. 2. 2013: „Für solche Fälle seien Taxis oder Busse und Bahnen die richtige Wahl.“ (<http://www.gdv.de/2013/02/fahrad-ist-keine-alternative-fuer-betrunkene-autofahrer/>).
- ¹⁰⁴⁾ Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“, 2013, S. 3: „Das Fahrrad wird häufig bewusst als Ersatz für den Pkw genutzt, wenn absehbar Alkohol konsumiert werden soll. So gaben bei einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2010 21 % der Fahrradfahrer an, das Fahrrad zu nutzen, um bei abendlichen Unternehmungen Alkohol trinken zu können. Eine Befragung in Münster bestätigt dies und kommt sogar zu einem höheren Ergebnis: 34,5 % aller Befragten und 52,9 % der 16- bis 29-Jährigen gaben an, das Fahrrad zu nutzen, um Alkohol trinken zu können.“
 Siehe auch Spiegel online vom 17.7.2014 (<http://www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/party-logbuch-muenster-wenn-studenten-betrunkene-fahradfahren-a-980627.html>): „Der Mittwoch sei für Münsters Uni-Studenten der klassische ‚Ausgehtag‘, sagt [Polizeidirektor Udo Weiss, Chef der Verkehrsdirektion Münster]. Um Geld zu sparen, werde vielfach erst zu Hause ‚vorgeglüht‘, anschließend betrieben die Hochschulwürter gern ‚Eventhopping‘ und düstern dann mit dem Fahrrad von einer ‚Location‘ zur nächsten. So sei es eben üblich in Münster und anderen Uni-Städten.“

- Ähnlich auch KOEHL, SVR 2015, 11: „Gerade in der jüngeren Bevölkerung ist häufig zu beobachten, dass man bereits mit dem Fahrrad zur ‚Feierlocation‘ erscheint, um nicht Gefahr zu laufen, im berauschten Zustand mit dem eigenen Kraftfahrzeug nach Hause zu fahren.“
- ¹⁰⁵⁾ Im Ergebnis so auch KETTLER, SVR 2015, 9: „Der Automatismus mit strengerer Sanktionierung des Radfahrers ist für die Verkehrssicherheit ... kontraproduktiv.“
- ¹⁰⁶⁾ „Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert die Innenminister auf, bei ihren Beratungen die personelle Situation der polizeilichen Verkehrsüberwachung nicht außer Acht zu lassen. Jede Regel sei nur die Hälfte wert, wenn das Risiko, beim Regelverstoß erwischt zu werden, zu gering sei, sagte GdP-Chef Oliver Malchow.“ (Rheinische Post vom 22.5.2013 [<http://www.rp-online.de/leben/auto/news/betrunkene-radler-sind-eine-gefahr-fuer-andere-aid-1.3413799>]). Siehe dazu auch HÜHN, BA 2014, Sup. 18 f.
- ¹⁰⁷⁾ Vorstand des DVR, mitglieder info 6/2014. Siehe auch (zur 0,5 ‰-Grenze in § 24a Abs. 1 StVG) Begr. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 12. 10. 2000, BT-DrS 14/4304, S. 9 (BA 2000, 225): „positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt“.
- ¹⁰⁸⁾ Beschluss der 85. Konferenz Justizministerinnen und Justizminister am 6. November 2014 in Berlin zu TOP II.4 Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrerinnen und -fahrern (BA 2015, 22 f.).
- ¹⁰⁹⁾ BÖNKE, NZV 2015, 17 meint allerdings, daraus, dass „die Möglichkeit der Normierung eines Auffangtatbestandes in einer Bußgeldvorschrift mit keinem Wort erwähnt wird“, sei nicht zu schließen, „dass die Justizministerkonferenz auch insoweit ‚keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf‘ sieht“.
- ¹¹⁰⁾ Die Rechtslage entspricht übrigens (abgesehen von der deutschen Konstruktion der absoluten Fahrunsicherheit) in etwa der in allen skandinavischen Staaten und auf den Britischen Inseln: „Im Einzelfall Sanktion möglich für das Fahren eines Fahrrades, wenn man alkoholbedingt nicht zum sicheren Führen des Rades in der Lage ist.“ (ADAC 4/2013 [http://www.adac.de/_mnm/pdf/1304_PromilleRadfahrer_170835.pdf]). Schweden und Großbritannien/Nordirland („United Kingdom“) bilden (mit den Niederlanden) die „SUN-Staaten“, die „nach allgemeiner Überzeugung ... in Europa, aber auch weltweit am erfolgreichsten in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit“ sind (STEPHAN, Kontrolle als Prävention Maßnahmen gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen. Presseseminar Alkohol und Drogen im Straßenverkehr 4./5. 9. 2006 in Bonn [http://www.dvr.de/presse/seminare/776_80.htm]).
- ¹¹¹⁾ Leitung: Kurt Friedrich; Text / Musik: P. Ciri & W. Lind (Peter Hrnčirik und Wolfgang Lindner) (zu hören bei Youtube [<https://www.youtube.com/watch?v=Sj9udAHoAUy>]).

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Lehrstuhl für Strafrecht,
Strafprozessrecht und Kriminologie
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: scheffler@europa-uni.de

*Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.*

Einbanddecken Vol. 50/2013

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten
geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck