

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum Arbeitskreis II:

Alkoholisiert auf Fahrrädern und Pedelecs

I. Einführung

Für Kraftfahrzeugführende regelt § 24a StVG die Ahndung von Alkoholverstößen als Ordnungswidrigkeit bereits ab 0,5 Promille. Für Radfahrende gilt diese Vorschrift bislang nicht. Hier erfolgt die Sanktionierung über das Strafrecht (§ 316 StGB), wenn eine Fahruntüchtigkeit vorliegt.¹

Relative und absolute Fahruntüchtigkeit

Nach aktueller Rechtsprechung wird eine **absolute Fahruntüchtigkeit** für Radfahrende ab 1,6 Promille angenommen. Ab diesem Wert liegt eine **Straftat** vor – unabhängig von konkreten Ausfallerscheinungen.

Zwischen 0,3 und 1,59 Promille kann eine **relative Fahruntüchtigkeit** vorliegen, sofern alkoholtypische Ausfallerscheinungen hinzukommen.

Damit existiert für Radfahrende **bislang keine bußgeldrechtliche Promillegrenze**, sondern ausschließlich die strafrechtliche Sanktion bei Fahruntüchtigkeit.

II. Entwicklung der Unfallzahlen

Das Fahrrad ist in den vergangenen Jahren ein immer wichtigerer Teil des Verkehrsmixes geworden. Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sind die Fahrrad-Personenkilometer von 96 (2008) auf 112 (2017) und 118 (2023) um 23 Prozent gestiegen.² Mit zunehmender Fahrleistung sind jedoch auch die Unfallzahlen sowohl absolut als auch unter Alkoholeinfluss gestiegen (siehe Tabelle 1 und 2). Von 2015 bis 2024 stieg die Zahl der Verunglückten von 78.176 auf 93.606 (+19 Prozent).³ Im von der MiD-Studie abgedeckten

¹ Strafgesetzbuch (StGB)

§ 316 Trunkenheit im Verkehr

(1) Wer im Verkehr (§§ 315 bis 315e) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in § 315a oder § 315c mit Strafe bedroht ist.

(2) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht.

² https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf.

³ Experten gehen von einer hohen Dunkelziffer aus und noch etwa genauso vielen Unfällen, die nicht erfasst werden.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Zeitraum stieg die Zahl der Personenkilometer im Zeitraum 2017 bis 2023 jedoch deutlich weniger stark (+ 5,3 Prozent) als die der Verunglückten (+19,7 Prozent). Der Anstieg der Fahrleistung kann also nur einen Teil der gestiegenen Verunglücktenzahlen erklären. Insgesamt sieht man zwar einen Höchstpunkt zum Ende der Pandemie (u. a. bedingt durch Lockerung der Auflagen und verstärktes Interesse am Fahrradfahren), jedoch liegt auch das Jahr 2024 noch 7,2 Prozent über dem Vor-Corona-Niveau. 2024 starben insgesamt 441 Radfahrende im Straßenverkehr, ein Wachstum von 11,4 Prozent seit 2014.

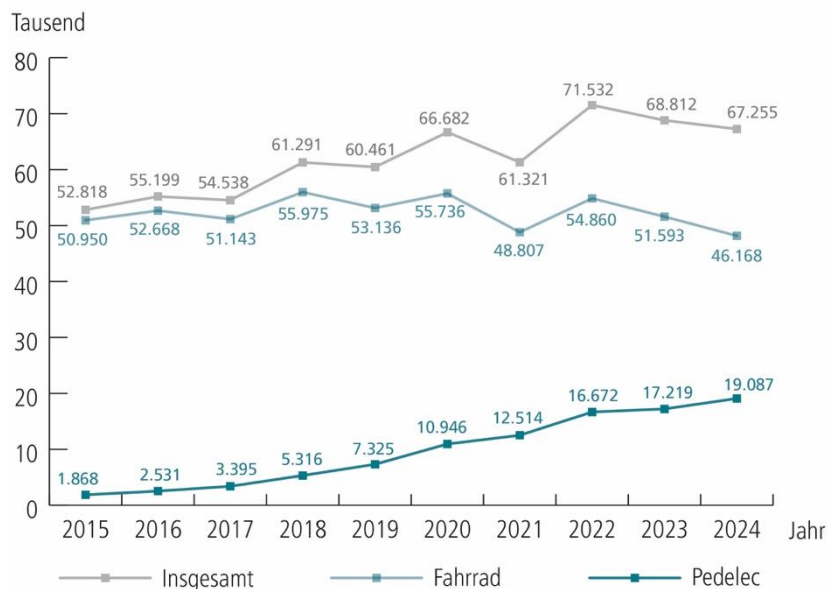


Abbildung 1: Entwicklung der Unfallbeteiligten⁴

III. Entwicklung seit dem Verkehrsgerichtstag 2015

Das Thema „Alkohol und Fahrrad“ wurde zuletzt auf den Verkehrsgerichtstagen **2015**⁵ und **2023**⁶ thematisiert. Der ACE kritisiert, dass die Empfehlungen, insbesondere die des VGT 2015, in der Zwischenzeit nicht dazu geführt haben, dass ein Bußgeldtatbestand für alkoholisierte Radfahrende eingeführt wurde.

⁴ Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle, Code: 46241-0009.

⁵ <https://images.ace.de/dokumente/ratgeber/verkehrsjurist-2015-01.pdf>.

⁶ <https://images.ace.de/dokumente/presse/61.-verkehrsgerichtstag-gesamt.pdf>.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Die wichtigsten Argumente wurden bereits in der Vergangenheit vorgetragen: Vor allem rechtsmedizinische Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Fahrradfahrern im Bereich von 0,8 bis 1,1 Promille eine signifikante Zunahme von „groben“ Fahrfehlern auftritt.⁷ Ein relevantes Gefährdungspotential besteht also bereits deutlich unter der Grenze von 1,6 Promille. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) schreibt dazu: „mit so viel Alkohol im Blut kann niemand mehr sicher Rad fahren. [...] Mit 1,6 Promille oder mehr sind auch die letzten Alkohol gewöhnten Radfahrenden fahruntüchtig, so wie Kraftfahrer:innen ab 1,1 Promille.“⁸

Auch spielt die systemische Kohärenz (Sanktionsunterschiede zwischen Rad und Pkw) eine Rolle, mehr dazu findet sich auch in Kapitel 4. Doch an diesen Grundsätzen hat sich seit Beginn der Diskussion, insbesondere aber seit dem Verkehrsgerichtstag 2015, nichts geändert.

Während auf EU-Ebene der Kampf gegen Alkohol im Straßenverkehr weiter vorangetrieben wurde und unter anderem ein Standard-Interface für Alcolocks in Neuwagen mittlerweile vorgeschrieben ist, folgte das **Bundesverkehrsministerium** der Empfehlung des Verkehrsgerichtstags 2015 **jedoch nicht**. Begründet wurde dies unter anderem damit, dass die Radverkehrs-Unfallzahlen allgemein sinken und die Unfälle unter Alkoholeinfluss zurückgehen.

Dies hat sich jedoch in den vergangenen Jahren deutlich geändert. Der Anteil von Radfahrenden unter den alkoholisierten Unfallverursachern ist in diesem Jahrhundert stetig gestiegen. Lag er 2004 noch bei 22 Prozent, ist dieser bis 2024 auf 43 Prozent gewachsen.⁹

⁷ ebd.

⁸ <https://www.adfc.de/artikel/die-11-promille-grenze-fuer-radfahrer-ein-vorschlag-des-adfc>.

⁹ https://www.t-online.de/mobilitaet/aktuelles/id_100745034/himmelfahrt-unfall-zahl-steigt-fahrradfahrer-oft-verursacher.html.

64. Deutscher Verkehrsgesundheitstag

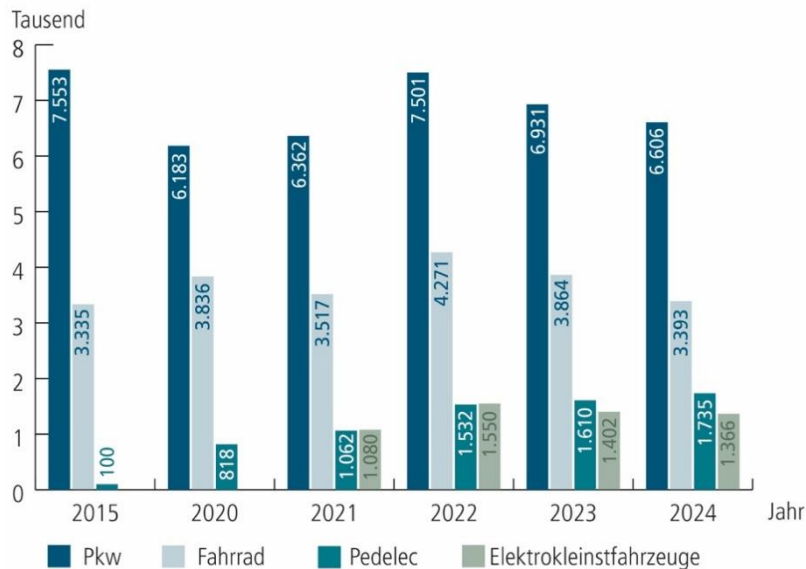


Abbildung 2: Alkohol-Unfälle nach Verkehrsmittel¹⁰

Alkohol als Unfallursache rückläufig – jedoch nicht bei den Zweirädern

Auffällig ist, dass im Vergleich zum Jahr 2015 bei nahezu allen Verkehrsmitteln ein Rückgang der absoluten Alkohol-Unfallzahlen und -Beteiligten zu verzeichnen ist. Beim Pkw sank die Anzahl der Alkohol-Unfälle um 13 Prozent von 7.553 auf 6.606. Auch bei Motorrädern und sogar bei Fußgängern ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.¹¹ Im gleichen Zeitraum ist die Anzahl an Alkohol-Unfällen mit dem Fahrrad jedoch nahezu gleichgeblieben (+2 Prozent in 10 Jahren). 2015 wurden allerdings nur 100 Alkohol-Unfälle mit dem Pedelec polizeilich erfasst, 2024 waren es 1735 (+1.635 Prozent). Wird das Pedelec, das rechtlich dem Fahrrad gleichgestellt ist, zum Fahrrad gezählt, steht insgesamt ein Wachstum von 49 Prozent. Insbesondere nach der Lockerung der Ausgangsbeschränkungen und Kontaktverbote am Ende der Pandemie, durch Nachholeffekte etc. wurden im Kalenderjahr 2022 Höchstwerte von 5.803 Unfallbeteiligten verzeichnet, was einem Wachstum von 69 Prozent zum Vergleichsjahr 2015 darstellt.

Exkurs Elektrokleinstfahrzeuge und Alkohol

Auch beim E-Scooter wurden die höchsten Alkohol-Unfallzahlen im Jahr 2022 verzeichnet (1.550 Beteiligte). Seitdem gab es einen Rückgang (-11 Prozent), während die Zahl an

¹⁰ Statistisches Bundesamt, Unfallbeteiligte, Code: 46241-0009.

¹¹ ebd.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



gewerblichen und privaten Zulassungen allein zwischen 2022 und 2023 deutlich gestiegen ist.¹²

Elektrokleinstfahrzeuge unterscheiden sich in mehreren Aspekten vom Fahrrad: Zunächst gelten sie rechtlich als Kraftfahrzeuge, damit gelten die Alkoholgrenzwerte, Bußgelder und Rechtsfolgen analog zu denen von Pkw. Dieses Wissen war vor allem in der Anfangszeit nach 2019 bei vielen Nutzenden noch lückenhaft. Trotzdem ähnelt das Nutzerverhalten eher dem von Fahrrad als dem von Pkw oder Motorrad. Auch die fehlende Helmpflicht führt dazu, dass der E-Scooter eher als Alternative zum Fahrrad bzw. Pedelec als zum Motorroller, Motorrad oder Mofa wahrgenommen wird. Bei E-Scooter-Fahrenden war im Jahr 2021 mit 18,1 Prozent das Fahren unter Alkoholeinfluss die häufigste Unfallursache.¹³ Sie lag damit deutlich über der von Radfahrenden unter Alkoholeinfluss (5 Prozent). Die Berichterstattung um die ersten Fahrverbote und Führerscheinentzüge, ebenso wie die Aufklärungsarbeit¹⁴ haben sicherlich dazu beigetragen, dass die rechtlichen Konsequenzen von Alkoholfahrten auf E-Scootern einer breiteren Masse bekannt geworden sind.

Starkes Wachstum an Unfallzahlen vor allem bei Fahrrad/Pedelec/E-Scooter

Dies zeigt, dass während Alkohol bei den Pkw-Unfallursachen immer weiter abnimmt, sich das Problem nun verlagert und in den drei Fahrzeugkategorien Fahrrad, Pedelec sowie Elektrokleinstfahrzeuge nun annähernd so viele Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluss verzeichnet werden (6494) wie im Pkw (6606). Insgesamt wurden 2024 14.920 Unfallbeteiligte unter Alkoholeinfluss gezählt, weitere große Gruppen sind Kraftrad mit Versicherungskennzeichen (475), Kraftrad mit amtlichem Kennzeichen (421), Güterkraftfahrzeug (321) sowie Fußgänger (461).¹⁵ Die Unfallzahlen dieser Unfallbeteiligten sind in den vergangenen zehn Jahren zum Teil deutlich gesunken – mit Ausnahme der beiden zusammengehörenden Gruppen Fahrrad und Pedelec – mit einem Wachstum von 49 Prozent.

¹² <https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/e-scooter-setzen-sich-auf-deutschlands-strassen-durch-185626>.

¹³ <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/sicher-strassenverkehr-elektrokleinstfahrzeugen>.

¹⁴ U. a. DVR: Roll ohne Risiko; <https://www.dvr.de/verkehrsmittel/e-scooter>.

¹⁵ Statistisches Bundesamt, Unfallbeteiligte, Code: 46241-0009.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



IV. Diskussion: Einführung eines § 24a StVG-ähnlichen Tatbestands für Radfahrende

Im Zuge der zunehmenden Verkehrsdurchmischung – insbesondere durch das rasante Wachstum des Pedelec-Markts und der Nutzung durch verschiedene Altersgruppen – wird eine Schaffung eines Bußgeldtatbestands für Radfahrende diskutiert. Ziel ist es, ein Bewusstsein zu schaffen, dass auch das Fahren mit Fahrrad und Co. unter Alkoholeinfluss ein Risiko darstellt, sowie alkoholbedingte Unfallrisiken früher zu ahnden, ohne direkt eine Strafbarkeit zu begründen.

Eine entsprechende Regelung in § 24a StVG würde ermöglichen, bereits unterhalb der strafrechtlichen Schwelle Alkohol am Lenker als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld zu sanktionieren.

V. Position des ACE Auto Club Europa

Der ACE spricht sich für eine Einführung einer Bußgeldgrenze von 1,1 Promille für Radfahrende aus. Diese Grenze stellt aus Sicht des ACE einen ausgewogenen Kompromiss dar zwischen Verkehrssicherheit, Verhältnismäßigkeit und Akzeptanz.

Bis 1,09 Promille:

Keine Sanktion, sofern keine Ausfallerscheinungen vorliegen

→ Eigenverantwortung, kein unmittelbares Einschreiten des Staates

Ab 1,1 Promille:

Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG-ähnlichem Tatbestand

→ Bußgeld

→ Kein Strafverfahren, keine Eintragung im Fahreignungs- und Bundeszentralregister

Ab 1,6 Promille:

Straftat nach § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr)

→ Geld- oder Freiheitsstrafe, Fahreignungsprüfung (MPU), ggf. Entzug der Fahrerlaubnis

Diese Dreistufigkeit gewährleistet eine klare Abstufung zwischen Ordnungswidrigkeit und Straftat, ähnlich dem System für Kraftfahrzeugführende, und trägt zur Verkehrssicherheit bei, ohne den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu verletzen.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



VI. Begründung der ACE-Position

Verkehrssicherheit:

Untersuchungen zeigen, dass bereits ab etwa 1,0 Promille das Unfallrisiko auf dem Fahrrad deutlich steigt. Alkoholbedingte Ausfallerscheinungen beim Radfahren dokumentierte zum Beispiel eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Dafür absolvierten alkoholisierte Probanden einen Parcours. Bis 1,0 Promille wurde ein moderater Anstieg der Ausfälle dokumentiert. Über 1,0 Promille nahm die Ausfallrate deutlich zu, besonders drastisch oberhalb von 1,6 Promille.¹⁶

Systematische Kohärenz:

Zwischen dem Sanktionsniveau für Autofahrende (0,5 Promille) und Radfahrende (1,6 Promille) besteht eine zu große Lücke. Eine Zwischenstufe nach dem Vorbild des § 24a StVG schließt diese Lücke.

Rechtssicherheit:

Eine klare bußgeldrechtliche Grenze erhöht das Bewusstsein für die Gefährlichkeit von Alkoholfahrten auch mit dem Fahrrad. Außerdem kann ein Bußgeld die Transparenz und damit die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen und die Unsicherheit zwischen „straflos“ und „strafbar“ reduzieren.

Promillewert	Einordnung	Rechtsfolge	Rechtsgrundlage
< 0,3	keine Relevanz	keine	–
0,3 - 1,09	ggf. relative Fahruntüchtigkeit bei Ausfallerscheinungen	Straftat (§ 316 StGB) bei konkreter Gefährdung	§ 316 StGB
≥ 1,1	Ordnungswidrigkeit (Bußgeld)	Geldbuße	neuer § 24a
≥ 1,6	absolute Fahruntüchtigkeit	Straftat, MPU, ggf. Entzug der Fahrerlaubnis	§ 316 StGB

Tabelle 1: Übersicht der Rechtsfolgen sowie Rechtsgrundlagen: Farblich hervorgehoben sind die Änderungen durch eine Einführung eines Bußgeldtatbestands durch einen neuen § 24

¹⁶ <https://www.udv.de/udv/themen/radfahren-und-alkohol-78596>.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



VII. Fazit

Die gestiegenen Unfallzahlen des Radverkehrs unter Alkoholeinfluss während fast aller anderen Verkehrsmittel zum Teil deutliche Rückgänge an Alkoholunfällen verzeichnen, sowie der immer größer werdende Anteil des Radverkehrs an den Alkoholunfällen insgesamt, zeigen deutlich, dass Handlungsbedarf besteht. Die Bundesregierung hat die „Vision Zero“¹⁷ als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit ausgegeben. Diese erlaubt keine Trendumkehr und keine Ausnahme einzelner Verkehrsmittel. Während es im Verkehrssicherheitsprogramm bis 2030 bei den Verbesserungen im Radverkehr vor allem um eine verbesserte Infrastruktur, eine Weiterentwicklung der Unfallerhebung und Verbesserung der Datenlage geht, hat die Bundesregierung bisher verpasst zu agieren: Für die Alkoholunfälle liegen Daten vor und die Einführung einer Promillegrenze verursacht nur geringe Folgekosten gegenüber Verbesserungen der Infrastruktur. Sie wirkt sofort und deutschlandweit.

Der ACE spricht sich deshalb für die Einführung eines eigenen bußgeldrechtlichen Tatbestands für alkoholisierte Radfahrende nach dem Vorbild des § 24a StVG aus. Eine Promillegrenze von 1,1 würde eine klare, rechtssichere Orientierung schaffen und zugleich der Tatsache Rechnung tragen, dass die Eigen- und Fremdgefährdung beim Radverkehr deutlich geringer ist als im motorisierten Verkehr. Damit ließe sich eine Regelung schaffen, die einerseits präventiv wirkt und andererseits verhältnismäßig bleibt.

Nur wenn klare Grenzen gelten und alle Verkehrsteilnehmenden Verantwortung übernehmen, kann das gemeinsame Ziel einer sicheren und fairen Verkehrskultur (Stichwort Vision Zero) erreicht werden.

¹⁷ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html>.

28. – 30. Januar 2026

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als engagierte Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE-Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Invalidenstraße 29, 10115 Berlin

LinkedIn: [linkedin.com/company/ace-auto-club-europa-e-v-](https://www.linkedin.com/company/ace-auto-club-europa-e-v-)