

Achtung: Sperrfrist: Montag, 2. Juni 2014, 11 Uhr !!!

„Keine Gleichbehandlung von alkoholisierten Kraft- und Radfahrern!“
Expertensymposium des B.A.D.S. für einen eigenen OWI-Tatbestand
bei Alkohol am Fahrradlenker

Leipzig (nr). Soweit waren sich die Experten auf dem Symposium des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr) in Leipzig einig: Erforderlich ist es nicht, Autofahrer und Radfahrer, die unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen, nach gleichen Grenzwerten für die Fahrtauglichkeit zu behandeln. Denkbar sei aber durchaus, künftig ein Tatbestand als Ordnungswidrigkeit für Radfahrer einzuführen.

Ausgelöst worden war die Diskussion über strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer durch einen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom November 2013. Darin hatten sie darauf hingewiesen, dass die Verkehrsunfallentwicklung bei Radfahrern Handlungsbedarf aufzeige und der bestehende Grenzwert der Rechtsprechung für eine absolute Fahruntüchtigkeit von 1,6 Promille einer Überprüfung bedürfe.

Grundlage der im Rahmen der Automobilmesse International (AMI) von dem ehemaligen ARD-Rechtsexperten, Karl-Dieter Möller, moderierten Diskussion am heutigen Montag (2. Juni) waren ein von dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) bei der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf in Auftrag gegebenes Gutachten und ein vom gerichtsmedizinischen Institut der Universität in Mainz initiiertes Forschungsvorhaben. In beiden Untersuchungen ging es darum, festzustellen, ab wann von einer Fahruntüchtigkeit bei alkoholisierten Radfahrern auszugehen ist.

Die Düsseldorfer Ergebnisse zeigten - so ihr Referent Siegfried Brockmann vom GDV - bei den medizinischen Untersuchungen von Probanden einen moderaten Anstieg der alkoholbedingten Fahrfehler bis etwa 1,0 Promille. „Danach nimmt die Fehlerquote deutlich zu. Die Notwendigkeit einer Änderung des in der Rechtsprechung angenommenen Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit von Radfahrern ab 1,6 Promille konnte nicht nachgewiesen werden“, sagte Brockmann. Für eine eventuelle Festsetzung von Grenzwerten im Gesetz gebe die Untersuchung jedoch ausreichend Anhaltspunkte.

Auch im Mainzer Forschungsvorhaben zeigten sich ähnlich signifikante Veränderungen ab einer Alkoholisierung von 0,5 Promille. Während eine Fehlerzunahme bis maximal 17 % des Nüchternwertes nachweisbar war, sprang die Fehlerzahl beim Alkoholisierungsgrad 1 Promille auf 78 % bis maximal 87 %.

Für Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban, der die Ergebnisse als Referent in Leipzig vortrug, belegen die Fehlerzunahmen einen signifikanten „Grenzbereich“ für die Alkoholisierung zwischen 1,0 und 1,5 Promille. „Sie sollten für die Rechtsprechung Anlass geben, eine Herabsetzung des derzeitigen Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,6 Promille zu diskutieren“, so Urban.

Auch der Rechtsreferent des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), Roland Huhn, sprach sich für eine Herabsetzung des Grenzwertes auf 1,1 Promille aus. Er verwies unter anderem auf die mit über 85 % hohe Zahl von verunglückten alkoholisierten

Radfahrern mit hohen Werten von 1,1 Promille und mehr sowie auf nur etwa zehn Prozent mit einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 und 1,1 Promille. Bei den alkoholisierten Autofahrern verursache dagegen schon diese geringere Alkoholisierung mehr als 21 Prozent der Unfälle. Dies spreche gegen eine Gleichbehandlung von Radfahrern und Kraftfahrern. „Unterschiedliche Werte für Fahrrad und Kfz. sind auch sinnvoll, um nicht die Einstellung zu fördern, bei gleicher Sanktion könne man angetrunken bequemer und „sicherer“ mit dem Auto statt mit dem Fahrrad fahren“, sagte Huhn weiter

Keinen zwingenden Handlungsbedarf, bei Radfahrern strengere Regeln anzuwenden, sieht der Bundesrichter a.D., Kurt Rüdiger Maatz. Er verwies in Leipzig zu Beginn unter anderem auf die notwendige Differenzierung für den Straftatbestand des § 316 StGB, der für alle Fahrzeuge gelte. Hierfür musste die Rechtsprechung einen Wert bestimmen, bei dem jeder ein Fahrzeug nicht mehr sicher führen kann. Für Radfahrer wurde der Wert der sogenannten "absoluten Fahruntüchtigkeit" auf 1,6 Promille festgelegt, bei der man auch ohne nachgewiesenen Fahrfehler von einer Fahruntüchtigkeit ausgeht.

Im Ordnungswidrigkeitenrecht gilt § 24a Abs. 1 StVG nur für Kraftfahrzeuge.

Maatz befürwortet eine Diskussion über den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit für alkoholisierte Radfahrer bei ermittelten Werten zwischen 0,8 und 1,1 Promille.

Der Präsident des B.A.D.S., Dr. Peter Gerhardt, dankte am Ende des Symposiums, zu dem mehr als 150 Interessenten aus allen gesellschaftlichen Bereichen erschienen waren, den Beteiligten für ihr Engagement, mehr Sicherheit im Straßenverkehr auch für und durch Zweiradfahrer zu erreichen. Er begrüßte, dass die Wissenschaft auf Initiative des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft zu dem Problem des alkoholisierten Radfahrers neue Gutachten vorgelegt hat. „Ob die Rechtsprechung diese zum Anlass nimmt, den bisherigen Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Radfahrern zu überdenken, muss abgewartet werden“, sagte Gerhardt. Ein eigener Ordnungswidrigkeitentatbestand für alkoholisierte Radfahrer, von denen Gefahren im Straßenverkehr für die Allgemeinheit ausgehen, erscheine sinnvoll. Insofern sei der Gesetzgeber zum Handeln aufgerufen. Der B.A.D.S. werde sich auch in Zukunft nicht der Diskussion über Alkohol-Grenzwerte verschließen. „Unser Leitspruch „Wer fährt, trinkt nicht, wer trinkt, fährt nicht“ bleibt aber weiterhin uneingeschränkt gültig, schloss der Präsident.

Die genannten Referate sind im Internetauftritt des B.A.D.S. unter www.bads.de ab 11 Uhr abrufbar.

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr wurde 1950 gegründet. Nach der Satzung des gemeinnützigen Vereins gehören zu seinen Aufgaben unter anderem die Aufklärung über die Gefährlichkeit von Alkohol und Drogen und die Förderung der Forschung auf diesem Gebiet. Der Schwerpunkt seiner Erziehungs- und Aufklärungsarbeit wird von 21 Landesektionen getragen. Internationale Akzeptanz findet unsere renommierte wissenschaftliche Publikation BLUTALKOHOL. Jährlich verleihen wir an Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens für ihr Engagement um mehr Sicherheit auf unseren Straßen die Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold. Der B.A.D.S. finanziert seine Arbeit hauptsächlich aus den von Staatsanwaltschaften und Gerichten zufließenden Geldbußen, aus Spenden und Mitgliedsbeiträgen.

Gerne informieren wir Sie genauer, einen Überblick verschafft Ihnen unser Internetauftritt unter www.bads.de.

Nähere Auskünfte zum Engagement des B.A.D.S. erteilt auch der Pressesprecher,
Norbert Radzanowski, erreichbar unter 0176 31 37 08 50 oder per Email: radzanowski@t-online.de

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.
Gemeinnützige Vereinigung
Arnold-Heise-Straße 26
20249 Hamburg
Mo. – Do. 10:00 – 17:00 Uhr
Tel.: 040- 44 07 16
Fax: 040- 410 76 16
E-Mail: zentrale@bads.de



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Experten-Diskussion um die Gleichbehandlung der Teilnehmer im Straßenverkehr

in Leipzig am 02. Juni 2014

Redner

Dr. Peter Gerhardt

Präsident des B.A.D.S.

Vorsitzender Richter am OLG a.D.

Eröffnung des Symposiums 2014

Meine sehr verehrten Damen , sehr geehrte Herren, liebe Mitglieder,

ich freue mich, Sie alle heute im Namen des B.A.D.S. sehr herzlich zu unserem fünften Symposium auf der Automobilmesse in Leipzig begrüßen zu dürfen. Während wir uns auf unseren bisherigen Veranstaltungen mit den alkoholisierten Kraftfahrern beschäftigten, geht es in diesem Jahr um die Radfahrer und das Thema „ Strengere Regeln für alkoholisierte Fahrradfahrer?“.

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hatte in ihrem Beschluss auf der Sitzung vom 6./7. November 2013 darauf hingewiesen, dass die Verkehrsunfallentwicklung bei Radfahrern Handlungsbedarf aufzeigt und der bestehende Grenzwert für eine absolute Fahruntüchtigkeit von 1,6 pro Mille einer Überprüfung bedürfe. Die Justizministerkonferenz der Länder vom 14. November hatte in ihrem Beschluss zu diesem Thema darauf hingewiesen, dass vom Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf eine Untersuchung zu dieser Problematik erfolgt und diese Ergebnisse zunächst abgewartet werden sollen. Die Ergebnisse liegen inzwischen vor, sie werden heute im Spiegel erstmals der breiten Öffentlichkeit mitgeteilt und heute erstmals in einer Veranstaltung von Herrn Brockmann näher vorgetragen.

Wenig bekannt ist, dass eine weitere Untersuchung zum gleichen Thema vom Institut für Rechtsmedizin in Mainz durchgeführt wird, die zwar noch nicht abgeschlossen ist, von der aber heute bereits Teilergebnisse bekannt gegeben werden.

Wir beschäftigen uns auf unserem diesjährigen Symposium nicht mit altbekannten Fragen, sondern mit aktuellsten Erkenntnissen zum Thema Fahrtüchtigkeit von Fahrradfahrern. Deshalb haben wir uns bewusst auf vier Referenten beschränkt, um ausreichend Zeit für eine breite Diskussion zu haben.

Für den BADS bleibt es allerdings unabhängig vom Ausgang der Diskussion mit möglichen Empfehlungen an den Gesetzgeber bei unserer auch für Fahrradfahrer geltenden Empfehlung:

„Nüchtern fahren, sicher heimkommen.“

Mein erster Gruß gilt dem Moderator des heutigen Symposiums, dem ehemaligen ARD-Rechtsexperten und Leiter der ARD-Fernsehredaktion Recht und Justiz Herrn Karl-Dieter Möller sowie unseren Referenten Herrn Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Herrn Roland Huhn, Rechtsreferent des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Herrn Bundesrichter a.D. und Träger der Senator-Lothar-Danner Medaille in Gold Kurt Rüdiger Maatz und Herrn Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban, Leiter des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Mainz.

Mein nächster Gruß gilt dem Präsidenten des Landgerichts Leipzig, Karl Schreiner. Vielen Dank, dass Sie auch dieses Jahr mit Ihrem Grußwort zum Gelingen unseres Symposiums beitragen.

Ich heiße ferner die vielen Teilnehmer aus dem Bereich der Polizei, Wissenschaft, Justiz, Verwaltung und der Verbände willkommen, die zu unserem Symposium erschienen sind und die alle in der ausliegenden Teilnehmerliste aufgeführt sind.

Sehen Sie mir bitte nach, wenn ich aus Zeitgründen nicht alle namentlich begrüßen kann, sondern stellvertretend für die einzelnen Bereiche jeweils nur einige von Ihnen nenne:

- für das Bundesjustizministerium Herr Karsten Funke in Vertretung von Herrn Ministerialrat Böhnke,
- für das sächsische Staatsministerium Herr Torsten Küllig in Vertretung von Herrn Staatssekretär Werner,
- für die Staatsanwaltschaften der Leitende Oberstaatsanwalt Herr Martin Uebele,
- für die Gerichte Herr Präsident des Oberlandesgerichtes Oldenburg Dr. Gerhard Kircher,
- für die Polizei Herr Landespolizeipräsident des Sächsischen Staatsministerium des Inneren Reiner Kann,
- für die wie immer zahlreich vertretenen Rechtsmediziner Herr Prof. Dr. Thomas Daldrup aus Düsseldorf, Prof. Dr. Matthias Graw aus München und die Träger unserer Senator- Lothar- Danner Medaille in Gold Prof. Dr. Rainer Mattern, Prof. Dr. Gerold Kauert und Prof. Dr. Günther Reinhardt.
- für die Verkehrspsychologen Herr Dr. Joachim Seidl aus Dresden,
- für die Fahrerlaubnisbehörden Herr Klaus Hammer aus Halle,
- für die Bundeswehr Herr Major Hans-Joachim Kissner vom Streitkräfteamt,
- für die vielen anwesenden Vertreter von Verbänden Frau Jacqueline Lacroix vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat, Herr Daniel Schüle von der Deutschen Verkehrswacht, Herr Jan Schepmann vom VdTÜV, Herr Dr. Udo Kranich von der Dekra, Herr Dr. Raphael Gaßmann vom DHS und Herr Dr. Thomas Almeroth vom Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen.

Es freut mich, dass Sie alle so zahlreich gekommen sind. Ihre Teilnahme darf ich auch als Anerkennung der jahrzehntelangen Verkehrssicherheitsarbeit des BADS betrachten.

Meine Damen und Herren, ich will Sie jetzt nicht weiter mit Begrüßungen aufhalten, Mittelpunkt unserer heutigen Veranstaltung ist unser wissenschaftliches Symposium. Deshalb nur noch kurz zum Organisatorischen. Nach dem zweiten Referat machen wir eine Pause, in der Sie sich bei einem kleinen Imbiss stärken können, nachdem viele von Ihnen eine lange Anreise hatten. Ich darf mich an dieser Stelle bei Herrn Brockmann und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft bedanken, die uns diesen Imbiss gesponsert haben. Nach den beiden weiteren Referaten folgt eine Podiumsdiskussion, an der sich auch alle Teilnehmer beteiligen können und sollen. Hinweisen möchte ich noch darauf, dass der BADS in diesem Jahr eine weitere Großveranstaltung in Bremen durchführt und zwar am 10. Oktober seinen alljährlichen Festakt zur Verleihung der Senator- Lothar – Danner Medaille in Gold. Sie erhalten hierzu noch rechtzeitig Einladungen, ich bitte aber, den Termin schon jetzt vorzumerken.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Es folgt nunmehr das Grußwort des Landgerichtspräsidenten Herrn Karl Schreiner.



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Experten-Diskussion um die Gleichbehandlung der Teilnehmer im Straßenverkehr

in Leipzig am 02. Juni 2014

Referent

Kurt Rüdiger Maatz

Richter am BGH a.D., Karlsruhe

Thema

„Absenkung der Alkoholgrenzwerte für Radfahrer“

Ausgehend von dem aus Kreisen der Politik (Innen- und Verkehrsministerkonferenz) sowie von mehreren Fachverbänden vertretenen Appell "Absenkung der Promillegrenze bei Radfahrern", soll mit dem Fragezeichen in meinem Thema angedeutet werden, dass die Frage nach einem gesetzgeberischen Handlungsbedarf noch offen ist.

Wichtig ist zunächst die strikte Differenzierung zwischen einerseits dem durch die Rechtsprechung definierten sog. Beweisgrenzwert "absoluter Fahrunsicherheit" im Strafrecht (§ 316 StGB) - BGHSt 34, 133; dort 1,7 Promille, in der OLG-Rechtsprechung "relativiert" auf 1,6 Promille - und andererseits der möglichen Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestands entsprechend § 24a Abs. 1 StVG, der statt wie bisher nur Kraftfahrer (dort ab 0,5 Promille) auch alkoholisierte Führer anderer Fahrzeuge, mithin also auch Radfahrer erfassen würde.

Zum derzeit „geltenden“ Beweisgrenzwert "absoluter" Fahrunsicherheit würde sich der Appell "Absenkung der Promillegrenze" in erster Linie an die Rechtsprechung, nicht an den Gesetzgeber, richten und müsste die Rechtsprechung, mithin letztlich der BGH, im Rahmen eines geeigneten Falles selbst den bisher angenommenen Erfahrungssatz ("ab 1,6 Promille ist ausnahmslos jeder Radfahrer fahrunsicher i.S. des § 316 StGB") einer Prüfung unterziehen. Abgesehen von grundlegenden dogmatischen Einwänden gegen die Grenzwertrechtsprechung überhaupt, sehe ich jedenfalls in rechtstatsächlicher Hinsicht gegenwärtig für eine Änderung der bisherigen Rechtsprechung im Sinne des diskutierten Appells keine Grundlage. Insoweit bleibt insbesondere die Auswertung der durch das Institut für Rechtsmedizin in Düsseldorf im Auftrag der UDV durchgeführten Fahrversuchsreihe abzuwarten, an der ich selbst beratend beteiligt war. Der Leiter der UDV, Herr Brockmann, wird auf dem Symposium das Ergebnis vortragen.

Allerdings stünde es auch dem Gesetzgeber grundsätzlich frei, in Wahrnehmung seiner Schutzpflicht einen mit einem Grenzwert verbundenen **Straftatbestand** für Radfahren unter Alkoholeinfluss zu schaffen. Indes vermag ich dafür einen zwingenden Handlungsbedarf nicht zu erkennen, zumal bei festgestellter Fahrunsicherheit auch heute bereits ab 0,3 Promille der Straftatbestand des § 316 StGB greift. Die gesetzliche Festlegung eines strafbegründenden gesetzlichen Grenzwerts müsste jedenfalls gegenüber der 1,1 Promillegrenze bei Kraftfahrzeugen den gebotenen Abstand wahren

und dabei insbesondere die gegenüber Kraftfahrzeugen deutlich geringere Gefährlichkeit für Dritte beim Führen von Fahrrädern unter Alkoholeinfluss sowie das im Vergleich zum Führen von Kraftfahrzeugen bei alkoholisierten Radfahrern im Vordergrund stehende Risiko, sich selbst zu schädigen, berücksichtigen.

Diese Gesichtspunkte müsste der Gesetzgeber auch berücksichtigen, wenn er den Appell zur "Absenkung der Promillegrenze bei Radfahrern" als Anlass zur - durchaus möglichen - Einführung eines **Ordnungswidrigkeitentatbestands** analog zur 0,5 Promillegrenze des § 24a Abs. 1 StVG nehmen würde. Eine unmittelbare Ausweitung des geltenden § 24a Abs. 1 StVG auf alle (!) Fahrzeuge, d.h. 0,5 Promille auch für Radfahrer, würde allerdings dieses „Abstandsgebot“ verletzen; dies jedenfalls, solange der Gesetzgeber nicht – der übereinstimmenden Forderung von BADS, DVR und DVW folgend – ein absolutes Alkoholverbot für Kraftfahrer einführt. Hinzu käme, dass anderenfalls konsequenterweise auch Fußgänger als Verkehrsteilnehmer erfasst werden müssten. Zudem wäre eine 0,5 ‰-Grenze für Radfahrer auch kontraproduktiv, weil sie den Anreiz, nach Alkoholenuss auf die Benutzung des Pkw zu verzichten und stattdessen das weit weniger gefährliche Fahrrad zu benutzen, beseitigen könnte.

Dem gegenüber wäre die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestands für Radfahrer mit zwischen 0,8 bis 1,1 Promille durchaus zu diskutieren. Dies ist indes keine vordringlich rechtliche, sondern eine rechts- bzw. verkehrspolitische Frage. Einen zwingenden Handlungsbedarf sehe ich gegenwärtig auch insoweit nicht. Zu bedenken wäre, dass damit das verwirrende Nebeneinander der schon bestehenden Grenzwerte (0,0; 0,3; 0,5; 1,1; 1,6 Promille) nochmals verschärft würde. Außerdem können alle Grenzwerte dazu verleiten, sich daran "heranzutrinken", statt - wie wir, der BADS, es mit unserem Eintreten für das absolute Alkoholverbot für Kraftfahrzeuge gefordert haben - ganz und gar Alkohol und Fahren zu trennen.

Schließlich lässt sich auch aus den vom Statistischen Bundesamt bundesweit erhobenen Daten über die Beteiligung von alkoholisierten Radfahrern an Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP) sowie aus mit Hilfe der Polizei zum Vergleich für den Bereich Nord- und Mittelbaden ermittelten Zahlen ein hinreichender gesetzgeberischer Handlungsbedarf nicht begründen. Insbesondere weisen die Daten keine „dramatische Zunahme“, sondern eine hohe Konstanz auf insgesamt vergleichsweise niedrigem Niveau auf; zudem belegen sie, dass weit überwiegend die festgestellte Alkoholbelastung bei $\geq 1,5$ ‰, mithin in dem Bereich lag, in dem regelmäßig bereits nach geltender Rechtslage der Straftatbestand des § 316 StGB erfüllt ist.

Der BADS sollte aus Anlass des Symposiums nochmal auf die - allgemeine, abstrakte - Gefahr von Alkohol im Straßenverkehr hinweisen und den Appell: "wer fährt, trinkt nicht, und wer trinkt, fährt nicht" herausstellen, der grundsätzlich auch für Radfahrer gelten kann. Nur: nicht jedes Verhalten, das gefahrenträchtig sein kann, muss auch mit staatlichen Sanktionen - Strafen und/oder Bußgeldern - belegt werden.



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Referent
Kurt Rüdiger Maatz
Richter am BGH a.D., Karlsruhe



- Geboren 17.03.1945 in Celle
- verheiratet, 3 Kinder
- 1. jur. Staatsexamen Göttingen 1971
- 2. jur. Staatsexamen Hannover 1974

- Richter/Staatsanwalt bzw. Oberstaatsanwalt im OLG-Bezirk Celle
- 1983 – 1990 Strafrechtsreferent im niedersächsischen Ministerium der Justiz
- seit 2. April 1990 Richter am Bundesgerichtshof; dort Mitglied,
- seit 1. März 1997 stellvertretender Vorsitzender, des 4. Strafsenats zu dessen Spezialzuständigkeit das Straßenverkehrsstraf- und ordnungswidrigkeitenrecht gehört

- mit Erreichen der Dienstaltersgrenze seit dem 1. April 2010 pensioniert
- seither Vorsitzender der Landessektion Nordbaden des BADS
- für den BADS Mitglied des Rechtsausschusses des DVR
- 1996 Wahl zum korrespondierenden Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin

- seit 2003 Mitherausgeber der Neuen Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV; C.H. BeckVerlag)
- 2006 Träger der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold des BADS
- seit 2008 wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift BLUTALKOHOL

Zahlreiche Vorträge (u.a. auf Veranstaltungen des BADS und rechts- u. verkehrsmedizinischer Fachgesellschaften) sowie zahlreiche Veröffentlichungen in Fachzeitschriften auf den Gebieten des Straf-, des Strafverfahrens- und des Strafvollstreckungsrechts, schwerpunktmäßig mit Beiträgen zur Schuldfähigkeitsbeurteilung psychiatrisch auffälliger sowie alkoholisierter und drogenbeeinflusster Straftäter und zur Beurteilung der Fahrsicherheit unter Alkohol- und Drogeneinfluss



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Experten-Diskussion um die Gleichbehandlung der Teilnehmer im Straßenverkehr

in Leipzig am 02. Juni 2014

Referent

Roland Huhn

Rechtsreferent des Allgemeinen Deutschen

Fahrrad-Clubs, Berlin

Thema

„Die 1,1-Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC“

1,6 Promille als Grenze der „absoluten“ Fahrunsicherheit von Radfahrern

Für Radfahrer hat der BGH 1986 die absolute Fahrunsicherheit mit 1,7 Promille Alkohol im Blut angenommen. Heute gehen die Gerichte wegen verfeinerter Messmethoden von einem Grenzwert von 1,6 Promille für strafbares Radfahren unter Alkohol aus. Für das Führen von Kraftfahrzeugen beträgt dieser Wert 1,1 Promille. Diese unterschiedlichen Grenzen lassen sich nicht einfach egalalisieren: Die Rechtsprechung wäre auf neue medizinische Erkenntnisse angewiesen, die nahelegen, dass die sichere Beherrschung von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern ähnlich hohe Anforderungen stellt. Voraussichtlich werden aber die verkehrsmedizinischen Versuche aus den frühen achtziger Jahren mit Radfahrern, die den 1,6 Promille zugrunde liegen, weiterhin Bestand haben.

Trotzdem kann man fragen: Sind 1,6 Promille für Radfahrer nicht „zu viel“? Eindeutig lässt sich sagen: Mehr als 1 Promille gehen über einen leichten Rausch hinaus und werden bei geselligen Anlässen nur selten erreicht. Weil das Führen eines Fahrzeugs mit zunehmenden Alkoholwerten umso gefährlicher wird, je mehr man sich der absoluten Grenze nähert, gibt es für Kraftfahrer einen weiteren Grenzwert. Vor ihre absolute Grenze von 1,1 Promille hat der Gesetzgeber einen Gefahrgrenzwert von 0,5 Promille gesetzt. Wenn der absolute Grenzwert für das Fahrrad aus Rechtsgründen bei 1,6 Promille bleiben müsste – kann man dann nicht wenigstens auch für Radfahrer eine zusätzliche Warnschwelle mit Bußgeldandrohung setzen?

Unfallrisiko beim Radfahren unter Alkohol

Dafür spricht das erhöhte Unfallrisiko beim Radfahren unter Alkohol. Bis 2005 war die Zahl der verunglückten Radfahrer unter Alkoholeinfluss auf fast 5.000 im Jahr gestiegen; seitdem sinkt sie wieder. 2010 wurden noch 3.489 verletzt oder getötet, was einem Anteil von 4,9 Prozent aller Fahrradunfälle entspricht. Weitaus stärker ist der Anteil verunglückter alkoholisierter Autofahrer zurückgegangen. Das wird auch auf die 1998 eingeführte 0,5 Promille-Grenze zurückgeführt.

Auch wenn im Durchschnitt nur einer von 20 verunglückten Radfahrern unter Alkoholeinwirkung stand, ist das Unfallrisiko deutlich erhöht. Alkoholunfälle haben auch schwerere Folgen. Von einem Gefahrgrenzwert für Radfahrer darf man ähnlich positive Wirkungen wie von der 0,5 Promille-Grenze für Kraftfahrer erwarten: Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer.

Das muss aber nicht heißen, den Gefahrengrenzwert ebenfalls bei 0,5 Promille anzusetzen. Ein einheitlicher Gefahrengrenzwert für alle erscheint auf den ersten Blick plausibel, wird in Deutschland aber selbst für Kraftfahrer nicht angewandt. So wurde das Alkoholverbot für Fahranfänger eingeführt, weil ihr Unfallrisiko stark erhöht ist. Schon länger bestehen weitere Alkoholverbote für Fahrer von Linienbussen, Taxis und Gefahrguttransporten. Der Gesetzgeber berücksichtigt damit die gesteigerte Gefahr für die Fahrgäste oder für die Allgemeinheit.

Beim Fahrrad ist das Gefährdungspotenzial deutlich geringer als beim Auto. Verkehrsmedizin und Rechtsprechung gehen außerdem davon aus, dass ein Fahrrad weniger hohe Anforderungen an seinen Fahrer stellt als ein Kraftfahrzeug. Deshalb verlangt das Gesetz auch keine Fahrerlaubnis und kein Mindestalter. Eine Grenze von 0,5 Promille für Radfahrer würde voraussichtlich von der Bevölkerung nicht akzeptiert. Die Befolgung aus Einsicht ist aber besonders wichtig bei einem Delikt, das schwer zu kontrollieren ist und oft unentdeckt bleibt – auch bei Autofahrern.

0,5 Promille als Bußgeldtatbestand wären auch unnötig niedrig. Von den alkoholisierten Radfahrern verunglücken über 85 Prozent mit hohen Werten von 1,1 Promille oder mehr und nur etwa zehn Prozent mit einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 und 1,1 Promille. Bei den alkoholisierten Autofahrern verursacht dagegen schon diese geringere Alkoholisierung mehr als 21 Prozent der Unfälle. Das spricht gegen eine völlige Gleichbehandlung von Radfahrern und Kraftfahrern.

1,1 Promille als neuer Gefahrengrenzwert

Unterschiedliche Schwellenwerte für Fahrrad und Kfz sind auch sinnvoll, um nicht die Einstellung zu fördern, bei gleicher Sanktion könne man angetrunken bequemer und „sicherer“ mit dem Auto statt mit dem Fahrrad fahren. 0,5 Promille wären als Gefahrengrenzwert unverhältnismäßig niedrig, 1,6 Promille dagegen sind bereits ein Indikator für Alkoholmissbrauch. An diesen weiter gültigen Grenzen und an der geringeren Fremdgefährdung durch Radfahrer sollte sich der Gesetzgeber bei der Sanktion mit einem Bußgeld orientieren. Mehr 1 Promille überschreiten die Grenzen des gesellschaftlich akzeptierten Trinkens. Ab diesem Grad der Alkoholisierung lässt die Entscheidungsfähigkeit nach, das Trinkverhalten zu steuern oder das Fahrrad stehen zu lassen. Das Unfallrisiko vervielfacht sich; die Unfallfolgen sind schwerer, weil Schutzreflexe verzögert einsetzen. Die rechtlichen Folgen wären zwar unterschiedlich - Straftat beim Kraftfahrer, Ordnungswidrigkeit beim Radfahrer. 1,1 Promille wären aber ein klarer und eindeutiger Grenzwert, ab dem man weder Auto noch Fahrrad fahren darf.

Vorschlag des ADFC zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Auszug)

§ 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) ...
- (3) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.
- (4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu eintausendfünfhundert Euro geahndet werden.

Roland Huhn, Referent Recht des ADFC



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Referent

Roland Huhn

Rechtsreferent des ADFC-Bundesverbandes



Roland Huhn, geb. 1957,

Studium der Rechtswissenschaft in Bochum

Bis 2004 als Rechtsanwalt tätig und seit 1994 als ehrenamtlicher Rechtsreferent des ADFC-Bundesverbandes.

Regelmäßige Beiträge unter „Rad und Recht“ in der ADFC-Mitgliederzeitschrift „Radwelt“
Seit 2004 hauptamtlicher Referent Recht in der ADFC-Bundesgeschäftsstelle in Berlin.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) ist ein bundesweiter, gemeinnütziger Verein mit mehr als 143.000 Mitgliedern. Er ist die Interessenvertretung der Alltags- und Freizeitradler mit in den Schwerpunkten Verkehrsplanung, Verkehrspolitik und Tourismus.

Als Fahrradlobby arbeitet der ADFC heute auf allen politischen Ebenen von der Kommune bis zur EU. Über Publikationen, Fachtagungen, Messen und die Medien vermittelt der ADFC seine innovativen Ansätze und erfolgreichen Strategien zur Radverkehrsförderung.

Die Arbeit des ADFC – vom Lobbying im Rathaus über die Radtour am Wochenende bis zu Gesprächen in Bundesministerien oder Fachgremien – ist nur möglich durch das aktive Engagement etwa 5.000 Ehrenamtlicher. Sie werden von einem Stab hauptamtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor allem auf Bundes- und Landesebene unterstützt.



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Experten-Diskussion um die Gleichbehandlung der Teilnehmer im Straßenverkehr

in Leipzig am 02. Juni 2014

Referent

Siegfried Brockmann

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Unfallforschung der Versicherer, Berlin

Thema

„Fahrversuche mit alkoholisierten Radfahrern“

Im Jahr 2012 hat das Plenum des von Unfallforschung der Versicherer (UDV) und Deutschem Verkehrssicherheitsrat (DVR) gemeinsam durchgeführten Symposiums **Sicherer Radverkehr** unter anderem beschlossen: „ Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden. Außerdem soll ein Ordnungswidrigkeitentatbestand eingeführt werden. Die Grenzwerte sollen durch wissenschaftliche Methoden ermittelt werden. Vorgeschlagen sind 1,1 bzw. 0,8 Promille.“

In der Folge haben sich die Innen-, Verkehrs- und Justizministerkonferenzen der Länder mit der Frage der Senkung des Blutalkohol-Grenzwerts für die absolute Fahruntüchtigkeit befasst, den die Rechtsprechung bisher bei 1,6 Promille annimmt. Schon beim Beschluss des Symposiums, aber auch bei den Befassungen der Ministerkonferenzen und den entsprechenden Beschlüssen wurde nicht immer deutlich, dass dieser Wert – jedenfalls solange man nicht ein Gesetz schaffen will - nur geändert werden kann, wenn die Rechtsprechung anhand aktueller Studien zu abweichenden Erkenntnissen kommen würde. Die letzte Studie, auf der die Rechtsprechung bis heute aufbaut, stammt von Schewe aus dem Jahr 1984. Seinerzeit wurden 78 Probanden ausschließlich mit hohen Zielkonzentrationen zwischen 1,5 und 1,7 Promille einem Fahrversuch unterzogen.

Auf diesem Design baut die aktuelle von der UDV in Auftrag gegebene Studie der Universität Düsseldorf auf. Gleichzeitig wurden die der damaligen Studie vorgeworfenen Mängel beseitigt, die darin bestanden, dass der Alkoholkonsum morgens mit einer sehr kurzen Resorptionszeit stattfand, es weder einen Brems- noch einen Reaktionstest gab und auch keine ärztliche Untersuchung vorgenommen wurde.

Entstanden ist ein anspruchsvoller Parcours, der in Bezug auf ein mögliches Verletzungsrisiko der Probanden an der Grenze des ethisch Vertretbaren lag. Der Alkoholkonsum der Teilnehmer wurde genau dokumentiert. Zu Beginn konnten die Probanden sich durch beliebig viele Fahrten mit den Aufgaben vertraut machen, so dass die Messungen nicht durch Gewöhnung beeinflusst werden konnten. Sodann wurde eine Fahrt mit 0,0 Promille absolviert und dann jeweils nach Erreichen des nächsten 0,3-Promille-Schritts. Die Fahrten wurden per Kamera aufgezeichnet und nach jeder Fahrt fand eine ärztliche und augenärztliche Untersuchung statt.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Sowohl die einzelnen Ergebnisse der ärztlichen Untersuchungen als auch die Beobachtungen der Videoauswertungen wurden nach einem Punktschlüssel codiert und mit statistischen Methoden zu einer Gesamtschau aggregiert. Die Auswertung der medizinischen Untersuchungen zeigt einen moderaten Anstieg der Ausfälle bis etwa 1,0 Promille. Danach nimmt die Ausfallrate deutlich zu, um schließlich jenseits von 1,6 Promille nochmals steil anzusteigen. Die Auswertung der Videobeobachtungen zeigt ein ähnliches Bild: Bei einer sehr starken Streuung, vor allem im unteren Promillebereich, ist eine deutliche Stufe erstmals jenseits von 0,5 Promille erkennbar. Auf diesem Niveau verharrt die Leistungsfähigkeit dann, um erneut eine deutliche Stufe jenseits von 1,1 Promille zu bilden. Erstmals bei diesem Wert erreicht auch kein Proband mehr die Leistungsfähigkeit ohne Alkohol. Eine nächste deutliche Stufe ist dann ab 1,6 Promille erkennbar. Hier liegen alle Werte deutlich unter der Leistungsfähigkeit in nüchternem Zustand.

Wertung der Ergebnisse

Eine Änderung des in der Rechtsprechung angenommenen Grenzwerts für die Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bei 1,6 Promille hätte erfordert, dass nahezu alle Probanden nicht mehr in der Lage gewesen wären, das Fahrzeug sicher zu führen. Dies konnte aber nicht nachgewiesen werden. Für eine eventuelle Festsetzung von Grenzwerten im Gesetz gibt die Untersuchung jedoch ausreichend Anhaltspunkte.



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Referent

Siegfried Brockmann

Gesamtverband

der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Unfallforschung der Versicherer, Berlin



Siegfried Brockmann, Jahrgang 1959, hat den Beruf des Kraftfahrzeugmechanikers erlernt und Politische Wissenschaften in Berlin studiert. Er war seit 1986 in Verwaltungsfunktionen unter anderem für die Senatskanzlei und den Verkehrssenator des Landes Berlin tätig.

Von 1993 bis 1997 leitete er das Ministerbüro und die Kommunikation des Verkehrs- und Bauministeriums des Landes Brandenburg.

Im Jahr 1998 übernahm Siegfried Brockmann die Kommunikation für den Bereich Schaden- und Unfallversicherung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Seit 2006 ist er dort Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Ehrenamtlich ist er Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats und beratendes Präsidiumsmitglied der Deutschen Verkehrswacht (DVW), Vorstandsmitglied des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und Mitglied des Kuratoriums der Deutschen Seniorenliga (DSL).



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Experten-Diskussion um die Gleichbehandlung der Teilnehmer im Straßenverkehr

in Leipzig am 02. Juni 2014

Referent

Professor Dr. Dr. Reinhard Urban
Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der
Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz

Thema

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer“

Katja Luchmann, Dr. Dorothea Hatz,
Univ.-Prof. Dr. Wolfgang I. Schöllhorn, Univ.-Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban

Die zunehmenden Anforderungen an die Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, aber auch unmittelbare Anforderungen an die Mobilität an Arbeitsplätzen bedingen insbesondere im städtischen Umfeld und vor allem innerorts eine fast explosionsartige Zunahme des Individualverkehrs trotz aller Anstrengungen der Städte, Gemeinden und anderer öffentlicher Stellen zum Ausbau und zu Förderung von öffentlichen Transportmöglichkeiten. Da damit gleichzeitig ein zunehmender Mangel an Parkmöglichkeiten einhergeht, wird auch für die Fahrt von und zum Arbeitsplatz immer häufiger auf das Fahrrad, insbesondere bei innerstädtischem, randstädtischem oder stadtnahem Wohnen zurückgegriffen, so dass Radfahrer nicht nur in typischen Radfahrregionen oder –städten, wie z.B. Münster, zunehmend das Bild auf den Straßen und Gehwegen prägen. Während es sich hierbei um Personen mittleren Alters handelt, kommen in Großstädten mit Universitäten vor allem Personen jüngeren Lebensalters hinzu.

Neben diesen Bevölkerungsgruppen, die mehr und mehr aus ökonomischen und zeitlich strategischen Gründen zum Fahrrad als Personentransportmittel greifen, nutzen Personen aller Altersgruppen und vor allem auch ältere Jahrgänge immer häufiger das Fahrrad vor allem aus Gesundheits- und insbesondere gesundheitspräventiven Überlegungen.

Da mit diesem geradezu Boom der Fahrradnutzung das Angebot an gesonderten Fahrradwegen nicht Schritt halten kann, sind Fahrradfahrer auch bei konzentriertester Verkehrsteilnahme in der heutigen Verkehrsverdichtung naturgemäß durch das Fehlen von „Knautschzonen“ besonderen Gefahren ausgesetzt. Sie stellen jedoch auch für andere Verkehrsteilnehmer, z.B. Fußgänger auf Fußwegen, die mit oder ohne optische Abtrennung auch von Fahrradfahrern benutzt werden, oder auch für den motorisierten Straßenverkehr durch z.B. krankheits- oder exogen bedingte unsichere Fahrweise Gefahrenquellen sowohl für die Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, als auch durch Unfälle im Rahmen von plötzlich erforderlichen Ausweichmanövern von Pkw-Fahrern Gefahrenquellen für sächliche Werte dar. Fahrradfahrer sind dabei keine spezielle Bevölkerungsgruppe, sondern repräsentieren die Gesamtbevölkerung, wie alle anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmern, so dass zu diesen systemimmanenten Gefahren auch die typischen Gefahren von Alkohol- oder anderweitiger zentraler Beeinflussung, entsprechend dem Konsumverhalten in der Gesamtbevölkerung und den Verkehrsunfalldaten und Feststellungen zu

entsprechenden Beeinflussungen von motorisierten Verkehrsteilnehmern, zusätzlich gesetzgeberische, versicherungsrechtliche oder andere Überlegungen einbezogen werden müssen.

Der Gesetzgeber und die Rechtsprechung haben dabei auf der Basis ausgedehnter, vorwiegend im Bereich der Rechtsmedizin durchgeführter Untersuchungen einen Grenzwert für eine aus juristischer und verkehrsmedizinischer Sicht noch hinreichend sicheren Teilnahme am Straßenverkehr auf der Basis experimenteller Untersuchungen von SCHEWE et al. aus den Jahren 1980 und 1984 entwickelt und festgelegt (1,6 o/oo). Berücksichtigt man dabei die inzwischen vervielfachte Verkehrsdichte sowohl des motorisierten, als auch des nicht motorisierten Straßenverkehrs, wie oben ausgeführt, so stellt sich die Frage, ob dieser Grenzwert für Fahrradfahrer nicht mehr oder weniger deutlich abgesenkt werden sollte.

Simulation von speziellen Anforderungen für Radfahrer:

Hierzu wurden in Kooperation mit dem Institut für Sportmedizin, Abteilung für Trainings- und Bewegungswissenschaft der Johannes Gutenberg-Universität und Partnern in Letland Tests zur Erfassung des Koordinationsvermögens, der kognitiven Flexibilität, der Reaktionsschnelligkeit und allgemeinen Motorik, des Distanzgefühls und vor allem auch der Konzentrationsfähigkeit und der Multitaskingfähigkeit mit freiwilligen Probanden unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Alkoholtoleranz durchgeführt. Hierbei wurden Erkenntnisse aus sportwissenschaftlichen Untersuchungen, bei denen gezeigt werden konnte, dass bei nüchternen Personen durch extern hervorgerufene Anforderungen z.B. an den Gleichgewichtssinn und die Bewegungskoordination – wie dies für Radfahrer in besonderem Maße gilt – bessere Resultate in Reaktions- und Koordinationstests erzielt werden, als ohne diese zusätzlichen Faktoren. Es ist im nächsten Schritt zusätzlich ein Test zur Erkennung komplexer Muster bei geringer Reizdichte geplant. Die Mustererkennung bei geringer Reizdichte ermöglicht die Einschätzung der Fehlerhäufigkeit trotz ausreichend bekannter Umgebung, wie es bei alkoholisierten Fahrradfahrern in typischer Weise auf dem Weg z.B. von einer Gaststätte nach Hause der Fall ist.

Die Fahrversuche wurden dabei sowohl im Rahmen von „Tagfahrten“, als auch im Rahmen von „Nachtfahrten“ durchgeführt, per Video-Aufzeichnung für jeden Teilnehmer dokumentiert und nach Fehlern – speziell individuellen Fehlerpunkten, abhängig von aufgetretenen Unsicherheiten, Kollisionen mit Begrenzungen oder gar Stürzen – ausgewertet. Zusätzlich wurde, entsprechend den Untersuchungen von SCHEWE et al., die jeweils genutzte Zeit für den Einzelversuch erfasst und bewertet. Es wurden die Versuche sowohl im Nüchternzustand, als auch im alkoholisierten Zustand bei 0,5 o/oo, 1,0 o/oo und 1,5 o/oo durchgeführt

Es konnten inzwischen insgesamt 72 Fahrversuche ausgewertet werden. Dabei zeigte sich zunächst, dass, naturgemäß abhängig von der individuellen Alkoholtoleranz, „Nachtfahrten“ trotz der eingeschränkten Lichtverhältnisse (Fahrlicht des Fahrrades, Laternenbeleuchtung der Fahrstrecke) in den meisten Fällen besser, d.h. mit geringerer Fehlerzahl absolviert wurden, als Tagfahrten bei gleichem Alkoholisierungsgrad. Gleichzeitig fiel auf, dass zumeist bei 0,5 o/oo in 82 % mehr oder weniger deutlich geringere Zeiten für die Durchführung der Versuche benötigt wurden. Der Prozentsatz verringert sich bei einer Alkoholisierung von 1,0 o/oo auf nur noch 37 %. Bei 1,5 o/oo waren 17 % der Probanden teils nach eigener Einschätzung, teils nach Einschätzung der Versuchsleitung nicht mehr fahrfähig. Bei den noch fahrfähigen Teilnehmern verlängerten sich durchgehend die Fahrzeiten um bis zu 46 %.

Während, bezogen auf „Tagfahrten“, die Probanden im Nüchternzustand eine Fehlerzahl von 0 bis 14 aufwiesen und es ihnen in der Regel gelang, bei den letzten der geforderten mehrfachen Teststreckendurchfahrten ihre Fehlerzahl individuell zu minimieren, stieg die Fehlerzahl bei 0,5 o/oo auf 8 bis maximal 22. Auch hier waren noch 93 % der Personen in der Lage, ihre individuelle Fehlerzahl im Rahmen der mehrfachen Teststreckendurchfahrten zu verbessern. Bei 1,0 o/oo stieg die Fehlerzahl auf 14 bis maximal 42, jetzt allerdings nur noch bei 17 % der Probanden mit einer Fehlerzahlverbesserung im Rahmen der Mehrfachfahrten. Bei 1,5 o/oo ergaben sich, entsprechend den Untersuchungen von SCHEWE et al., signifikante Fehleranstiege um 27 % bis 162 %

gegenüber dem Nüchternwert. Dennoch waren mit einer Individualfehlerzahl von bis zu 15 12 Versuchspersonen in der Lage, nahezu den maximalen „Nüchtern-Fehlerzahl-Wert“ zu erreichen.

Bei den Koordinations- und Leistungstests unter externer Belastung des Gleichgewichtssinns zeigten, wie es sich schon aus den Publikationen der Kollegen aus der Sportmedizin ergibt, 87 % der Probanden bessere Ergebnisse als bei fehlender externer Belastung. Während bei einer Alkoholisierung von 0,5 o/oo eine Fehlerzunahme bis maximal 17 % des Nüchternwertes nachweisbar war, sprang die Fehlerzahl beim Alkoholisierungsgrad 1,0 o/oo auf 78 % bis maximal 87 % und stieg bei den noch für diesen Versuch fähigen Personen bei 1,5 o/oo auf 85 % bis 127 % gegenüber dem Nüchternwert. Hier wurden inzwischen insgesamt 46 Versuche ausgewertet.

Die Fehlerzunahmen belegen einen signifikanten „Grenzbereich“ für die Alkoholisierung zwischen 1,0 o/oo und 1,5 o/oo und sollten Anlass geben, nach Auswertung der geplanten 200 Einzelprobanden auf der Basis fundiertem Datenmaterials den bestehenden Fahrunsicherheits-Grenzwert von 1,6 o/oo zu diskutieren.



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Referent

Univ.-Professor Dr. med. Dr. rer. nat. Reinhard Urban

Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der
Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz



privat	geb.: 28. 02.1949	Eltern: Kornelius und Ernestine Urban	
	10.09.1973	Eheschließung mit Gela Urban	
	wohnhaft:	Weinbergstr. 18, 55268 Nieder-Olm	
Studium	1968-1973	Techn. Universität	München
		Studium d. Chemie	
	11.12.1975	Promotion zum Dr. rer. nat. (Univ.-Prof. Dr. I. Ugi)	
	1975-1981	Ludwig-Maximilians Universität	München
		Studium d. Medizin	
	22.05.1981	Approbation	
	28.07.1983	Promotion zum Dr. med. (Univ.-Prof. Dr. Ch. Hecker)	
Berufstätigkeiten	1975-1981	Wissenschaftl. Assistent TU	München
	1981-1983	Wissenschaftl. Mitarbeiter	München
		Landgerichtsärztl. Dienst Inst. für Rechtsmedizin (Univ.-Prof. Dr.W. Spann)	
	09.12.1987	Habilitation	
	21.07.1988	Gebietsanerkennung als Arzt für Rechtsmedizin	
	01.10.1988	Oberarzt u. C2 Professor auf Zeit	Hannover
		Medizinische Hochschule	
	31.07.1991	Berufung auf die C3 Professur für Rechtsmedizin Johannes Gutenberg- Universität Mainz (stellv. Institutsleitung)	Mainz
	01.10.2003	Berufung auf die C4-Professur für Rechtsmedizin (Institutsdirektor)	Mainz

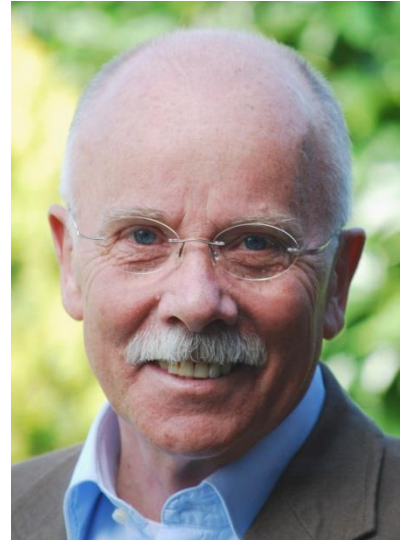
Öffentliche Ämter	1999-2001 2001-2013	Prodekan des Fachbereichs Medizin Dekan des Fachbereichs Medizin (Wiederwahl 2003, 2005, 2008, 2010 und 2012) und Wissenschaftlicher Vorstand Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz
Akkreditierungen	12.2003	Institut für Rechtsmedizin (gemeinsam mit Univ.-Prof. Dr. Ch. Rittner)
Gremien	1994-2013 2001-2013 2001-2013 seit 2001 01.09.2003 seit 2008	Mitglied des Fachbereichsrates Medizin Mitglied des Klinikvorstandes des Klinikums der Johannes Gutenberg-Universität Mainz Mitglied des Senats der JGU Mitglied des Senatsausschusses für Strukturplanung und Haushaltsangelegenheiten Vorsitz der B.A.D.S.-LS Rheinland-Pfalz Vizepräsident des B.A.D.S.



**BUND GEGEN
ALKOHOL UND DROGEN
IM STRASSENVERKEHR**

Symposium „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Moderator
Karl-Dieter Möller
ehem. ARD-Rechtsexperte



Karl-Dieter Möller begann seine Fernsehkarriere 1979 beim ZDF.
1986 wechselte er vom ZDF zur ARD, baute in Karlsruhe die ARD-Fernsehredaktion RECHT und JUSTIZ auf.

Fast 25 Jahre war der Volljurist und Fernsehjournalist der ARD-Rechtsexperte und Leiter der ARD-Rechtsredaktion in Karlsruhe.

Neben anderen Fernsehpreisen wurde Möller 1998 mit dem begehrten Adolf-Grimme-Preis für seine Berichterstattung über juristische Sachverhalte in „Tagesschau“ und „Tagesthemen“ ausgezeichnet.

Seit seinem Ausscheiden Ende 2010 ist Möller freier Mitarbeiter für den SWR und die ARD.