

Behauptung:

„Eine weitere Senkung der derzeit geltenden Promillegrenze (0,5 ‰) reduziert die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle signifikant, schützt Leib und Leben Betroffener in großer Zahl und leistet so einen spürbaren positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit.“

Beurteilung:

Falsch!

denn ...

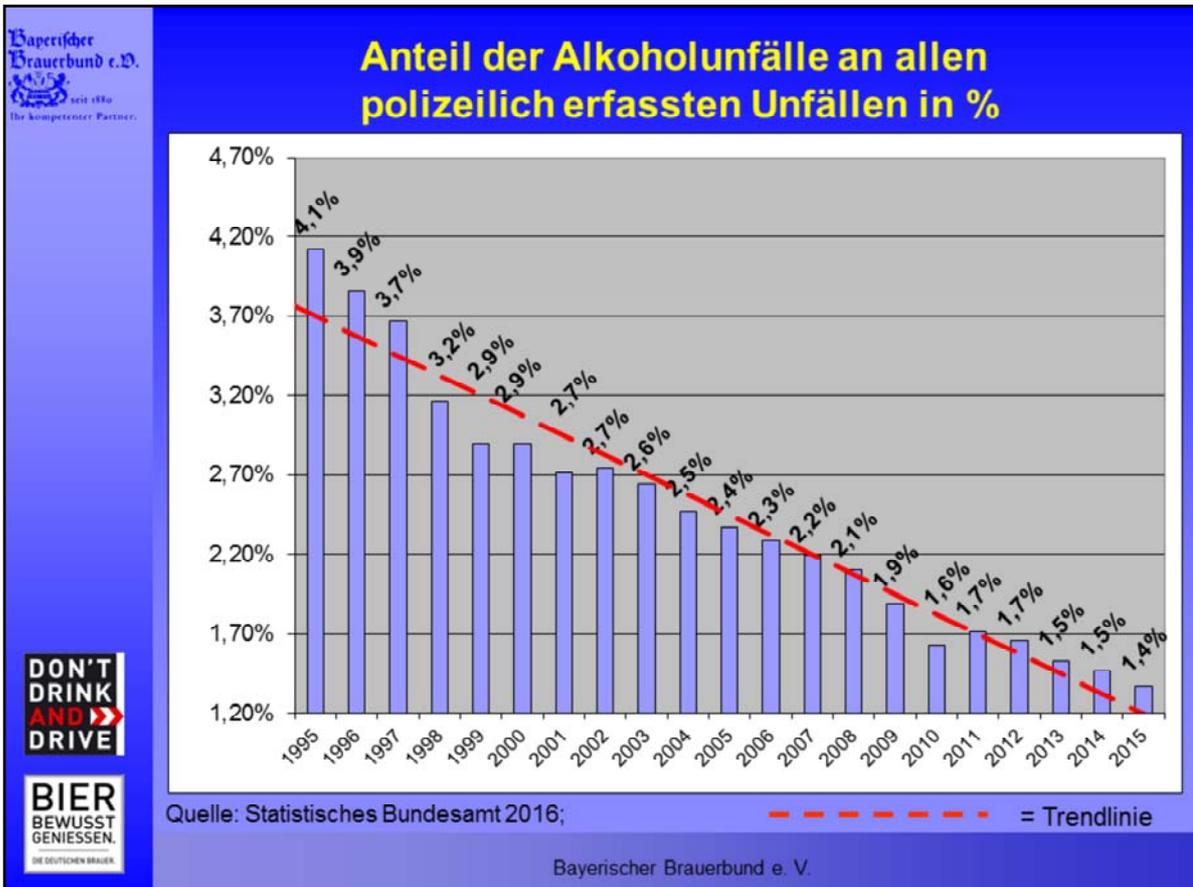
Bayerischer Brauerbund e. V.

Die nachfolgend wiedergegebenen statistischen Angaben sind entnommen

- dem Bericht „Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, vom 28. Oktober 2016,
- dem Bericht „Verkehr – Verkehrsunfälle 2015, Fachserie 8 Reihe 7, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; korr. Auflage vom 12.10.2016

sowie

- Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 16. 09.2016.

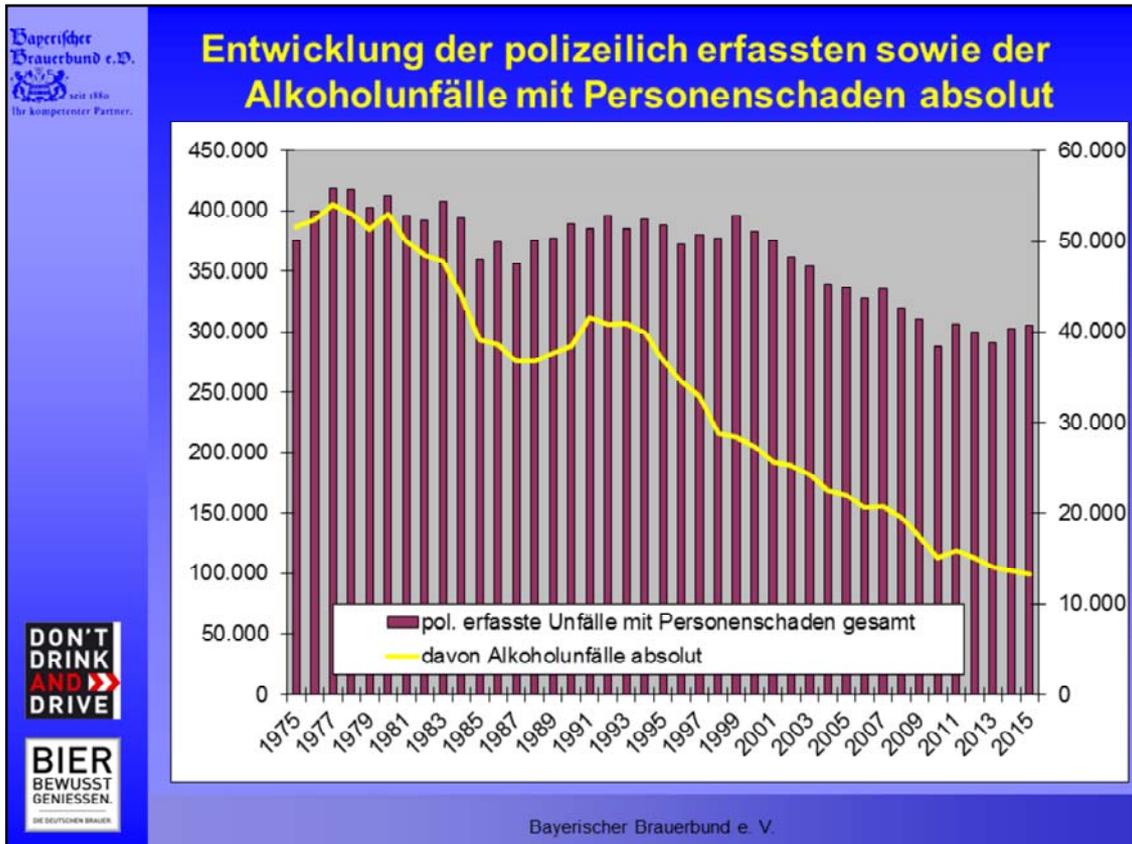


Betrachtet man den Anteil der sog. „Alkoholunfälle“ (das sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel/der Art der Verkehrsteilnahme alkoholisiert war) an allen Unfällen, dann ist zunächst festzuhalten, dass dieser Anteil sich seit 1995 auf noch rund ein Drittel reduziert hat! 2015 beträgt er knapp 1,4% - der niedrigste Wert seit Beginn der Erhebung!

Nach einem geringfügigen „Ausreißer“ im Jahr 2011 ist die absolute Zahl von Alkoholunfällen in 2015 gegenüber 2014 neuerlich um 2,4% gesunken.

Während die Zahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Deutschland seit 1995 um 6,4% gestiegen ist, ist die Zahl der Alkoholunfälle im gleichen Zeitraum um 62,5% gesunken!

Insofern kann man keineswegs, wie gerne behauptet, Alkohol als „**Unfallursache Nr. 1**“ bezeichnen.

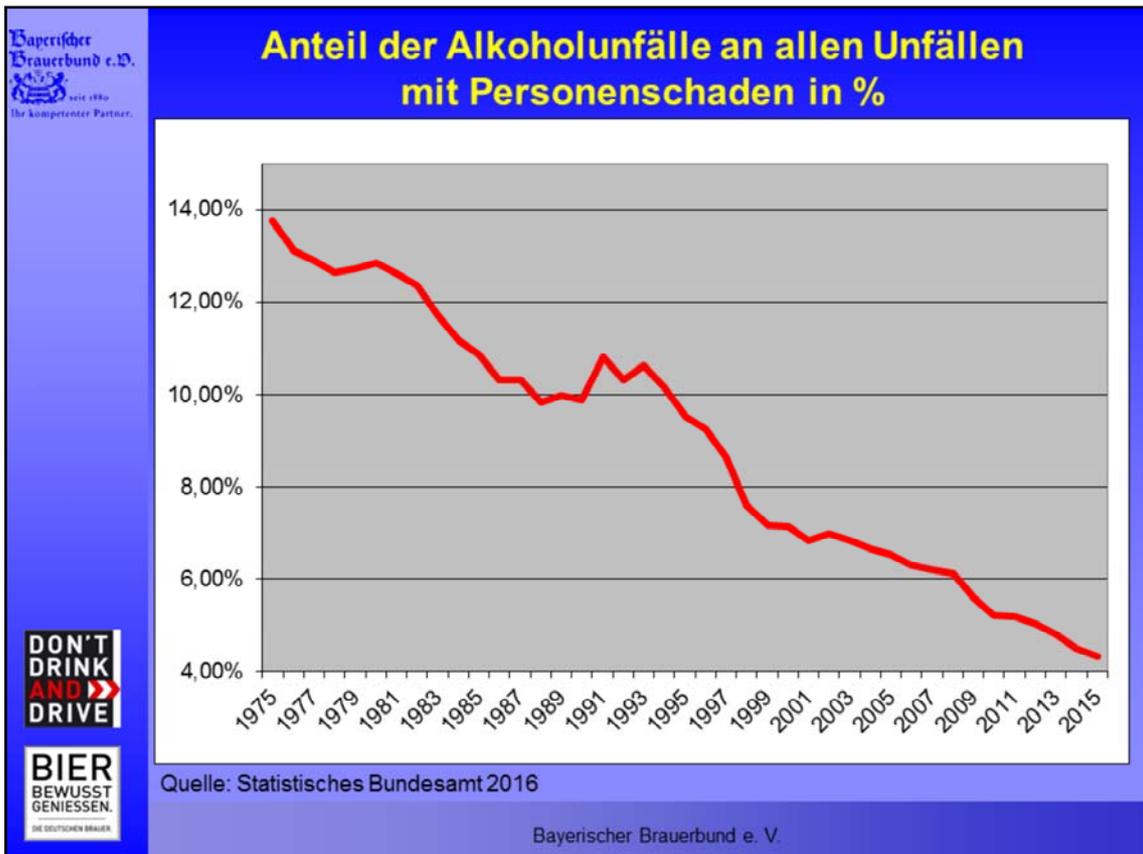


Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung (mindestens) eines Alkoholisierten nimmt dabei deutlich rascher ab als die Zahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt, die in den letzten Jahren – anders als die Zahl der Alkoholunfälle – sogar wieder leicht ansteigt.

Dies belegt eindrucksvoll, dass die Aufklärungsarbeit der zurückliegenden Jahrzehnte Früchte trägt und sich immer weniger Menschen alkoholisiert ans Steuer setzen.

Nicht übersehen werden darf bei der Bewertung der Statistik zusätzlich, dass die Definition eines „Alkoholunfalls“ auch all jene Fälle umfasst, in denen einem nüchternen Autofahrer z.B. ein alkoholisierter Fußgänger vor das Fahrzeug läuft.

Eine Verschärfung der Promillegrenze hätte auf diese Fälle jedoch zwangsläufig keinen Einfluss. Um das Potential einer Senkung der Promillegrenze zur Steigerung der Verkehrssicherheit realistisch einschätzen zu können, müssten die Fälle alkoholisierter beteiligter Fußgänger und Radler also erst einmal heraus gerechnet werden.



Die Darstellung in Prozentwerten verdeutlicht eindrucksvoll den signifikanten und anhaltenden Rückgang des Anteils der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschaden insgesamt (hier: alle Verkehrsteilnehmer unter Einschluss von Fußgängern).

Dieser Anteil beträgt aktuell (2015) 4,33%.

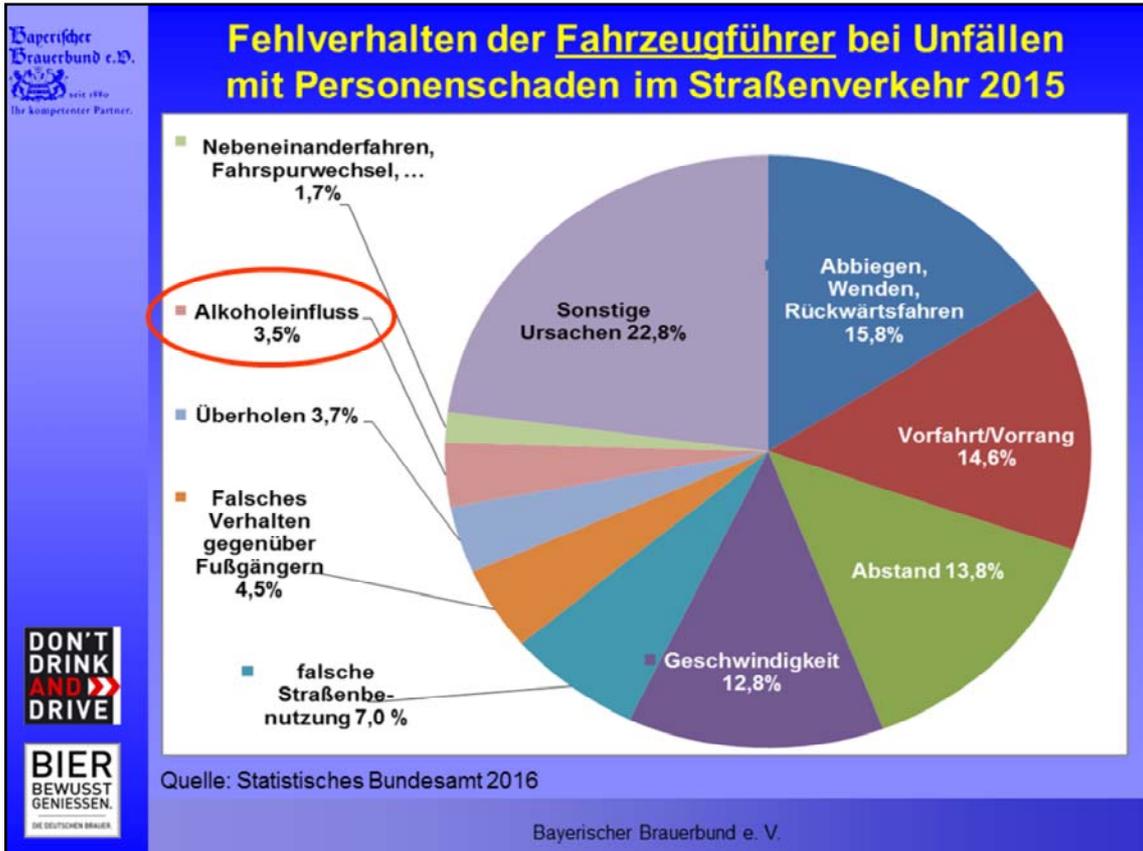
Dass der Anteil der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschaden größer ist als der Anteil der Alkoholunfälle an allen polizeilich erfassten Unfällen (1,37%), macht allerdings auch deutlich, dass Alkoholunfälle eine überdurchschnittliche Schwere haben, was wirkungsvolle (!) Ansätze zu ihrer weiteren Reduzierung natürlich geboten erscheinen lässt.



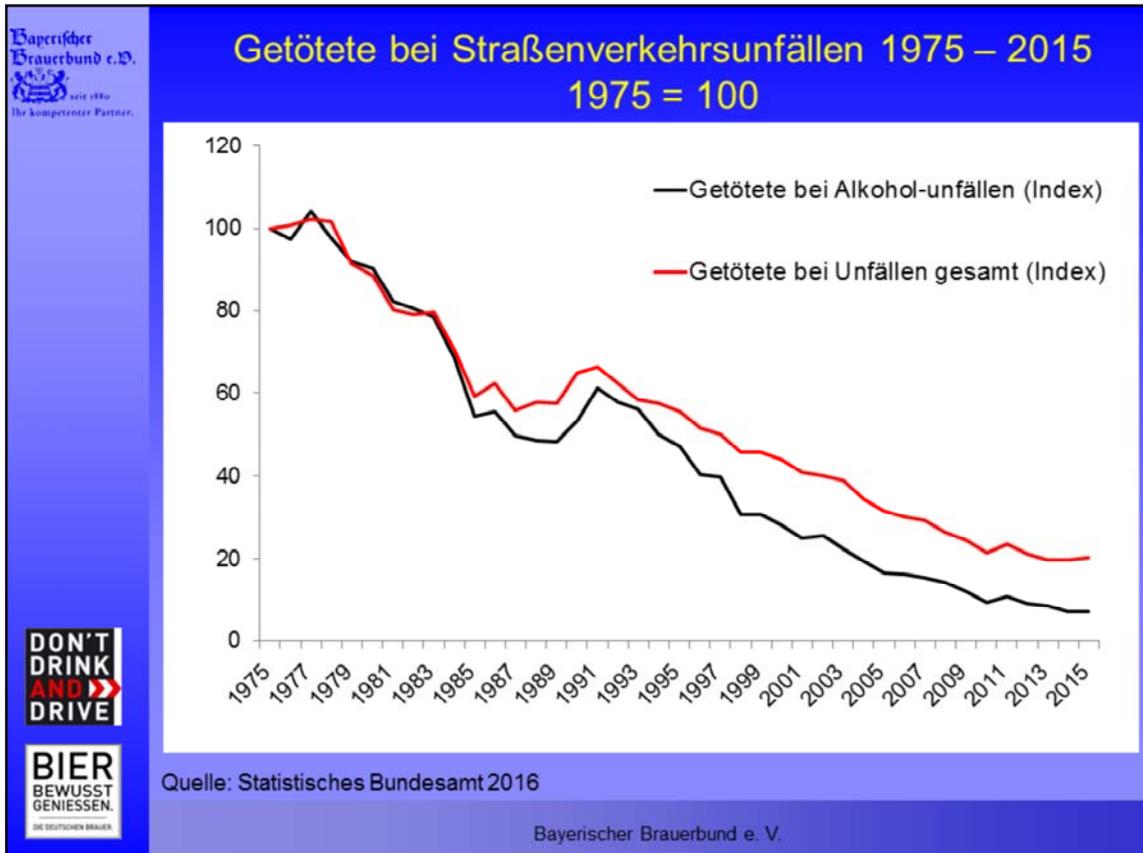
Die Unfallstatistik lässt sich für Deutschland einschließlich dem Gebiet der ehem. „DDR“ und Ost-Berlins bis 1975 darstellen. Diese Statistik weist aus, dass die Gesamtzahl der „Alkoholunfälle“ mit Personenschaden in dieser Zeit von 51.593 (1975) auf 13.239 (2015) zurückgegangen ist, d.h. um 74,3 % oder auf noch 24,7% des Ursprungswertes.

Einen ganz anderen Verlauf nimmt die Zahl der Unfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel. Während sie sich von 1975 – 1990 kaum veränderte, hat sie sich seither fast vervierfacht (von 434 Fällen in 1990 auf 1.679 Fälle in 2015).

Dies heißt: Von allen Unfällen mit Personenschaden unter Einfluss berauschender Substanzen (Alkohol und sonstige) entfallen 2015 schon 11,2% auf „andere berauschende Mittel“ – Tendenz: steigend.



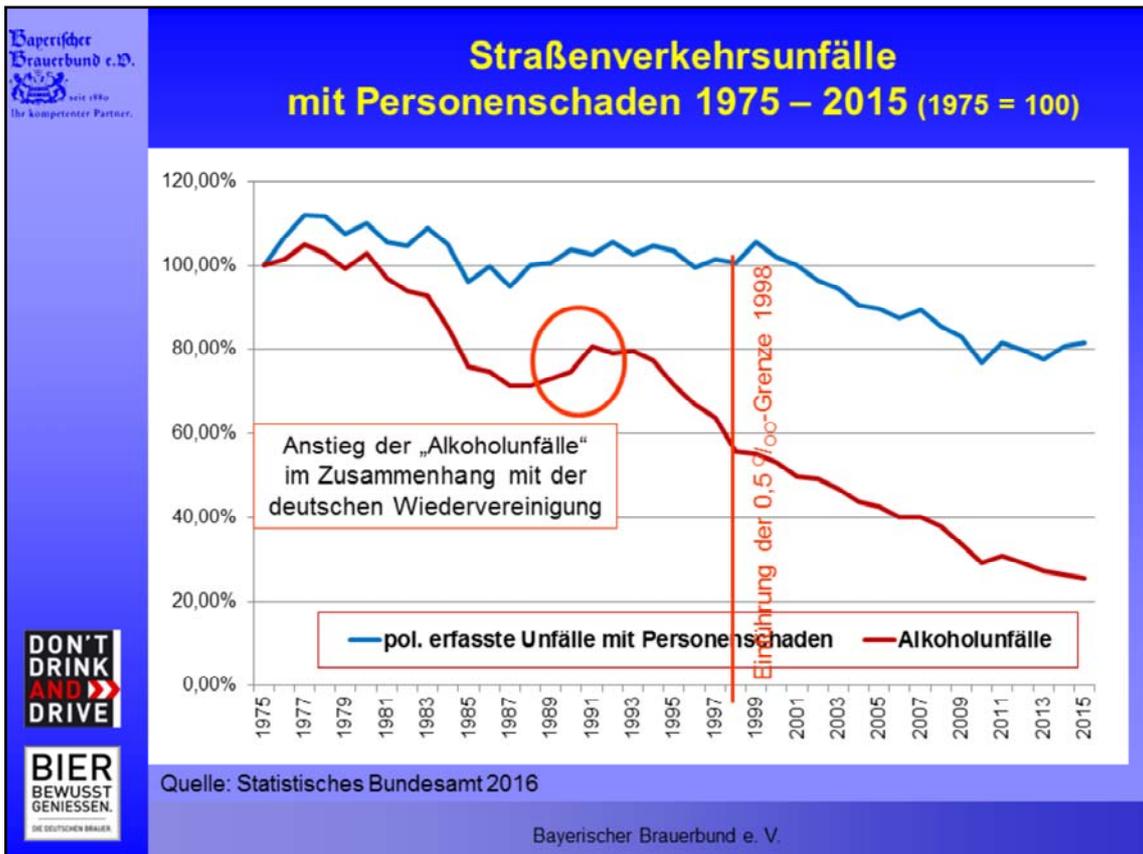
Beschränkt man den Blick allein auf die Unfälle mit Personenschaden (diese werden aufgrund ihrer Schwere statistisch besser erfasst), dann ist Alkoholeinfluss als Fehlverhalten eines Fahrzeugführers (d.h. Fußgänger bleiben hier nun unberücksichtigt) mit einem Anteil von 3,5% an allen Unfällen erst „**Unfallursache Nr. 9**“ weit hinter z.B. unangepasster Geschwindigkeit, Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren oder der Missachtung von Vorfahrtregeln.



Was für die Unfälle mit Personenschaden insgesamt gilt, gilt auch für die Unfälle, bei denen ein Beteiligter getötet wurde:

Die Zahl der durch Alkoholunfälle Getöteten ist deutlich stärker rückläufig als die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten insgesamt, was die Wirksamkeit konsequenter Aufklärungsarbeit ebenfalls belegt.

Während sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen insgesamt Getöteten im Vergleich zu 1975 indexiert (1975 = 100) heute bei 20,3% bewegt, sank die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten auf 7,0% des Ursprungswertes.



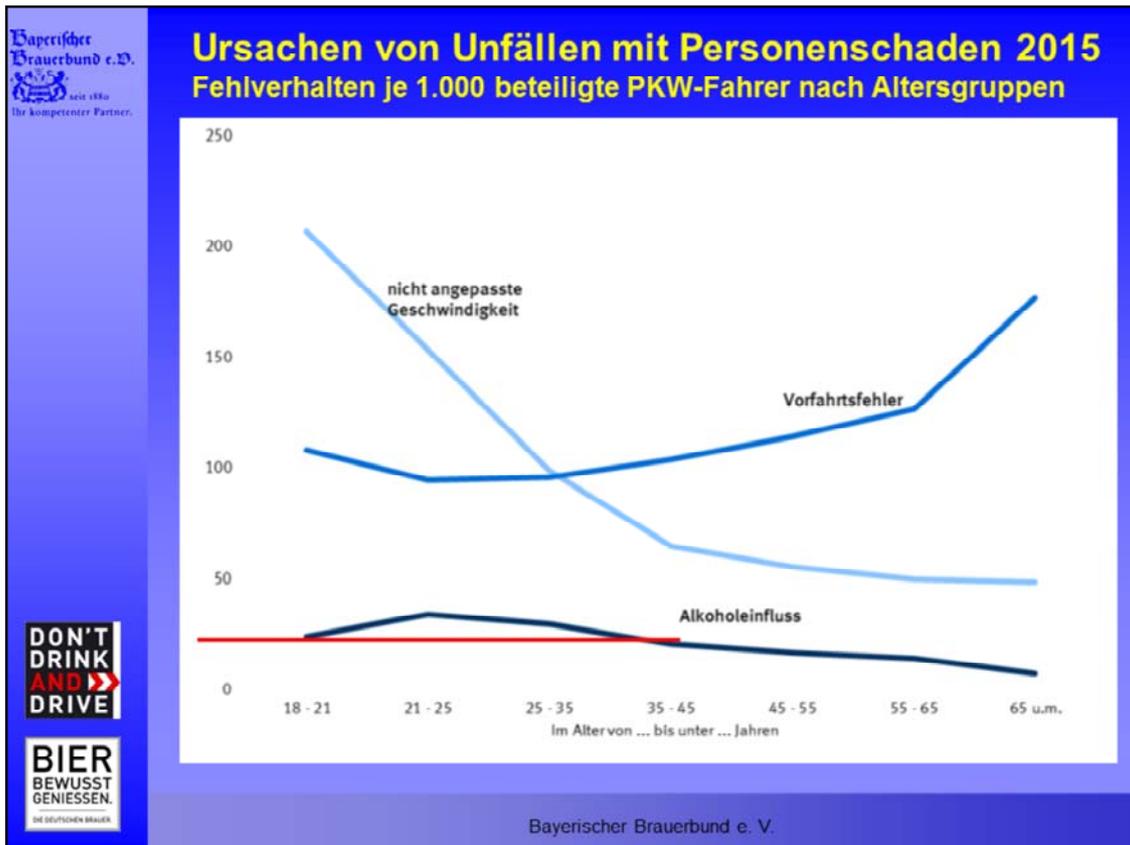
1973 wurde in Deutschland die 0,8-Promille-Grenze eingeführt. Seither ist, von wenigen Ausreißern abgesehen, die hier indiziert dargestellte Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden nahezu kontinuierlich rückläufig.

Eine spürbare Zunahme der Alkoholunfälle mit Personenschaden war lediglich unmittelbar nach der Wiedervereinigung zu beobachten und beschränkt sich zudem auf das Gebiet der ehem. „DDR“:

Dort galt die 0,0-Promille-Grenze. Mit der neuen „Freiheit“ mussten die Menschen in den seinerzeit beigetretenen Bundesländern erst umzugehen lernen. Wie rasch dies gelang, belegt die schnelle Abnahme der Alkoholunfälle in den Folgejahren, so dass bald das Niveau vor der Wiedervereinigung sogar unterschritten werden konnte.

Der kontinuierlich rückläufige Trend setzt sich nach der Einführung der 0,5 ‰-Grenze 1998 fort. Eine signifikante Beschleunigung des Trends ist allerdings auch im Zuge der neuerlichen Senkung der Promillegrenze nicht zu beobachten, was zeigt, dass Aufklärungsarbeit und Kontrollen weit mehr zu bewirken vermögen, als die bloße Senkung der Promillegrenze.

In den Jahren 2013 - 2015 verzeichnen wir trotz eines leichten Anstiegs der polizeilich erfassten Unfälle insgesamt (+ 4,26%) und einer Zunahme auch der Unfälle mit Personenschaden insgesamt (+ 5%) einen sogar deutlichen Rückgang der Alkoholunfälle hieran (-5,3%). Der geringfügige Anstieg der Alkoholunfälle in 2011 darf also als besonderen Umständen geschuldeter Ausreißer gewertet werden.



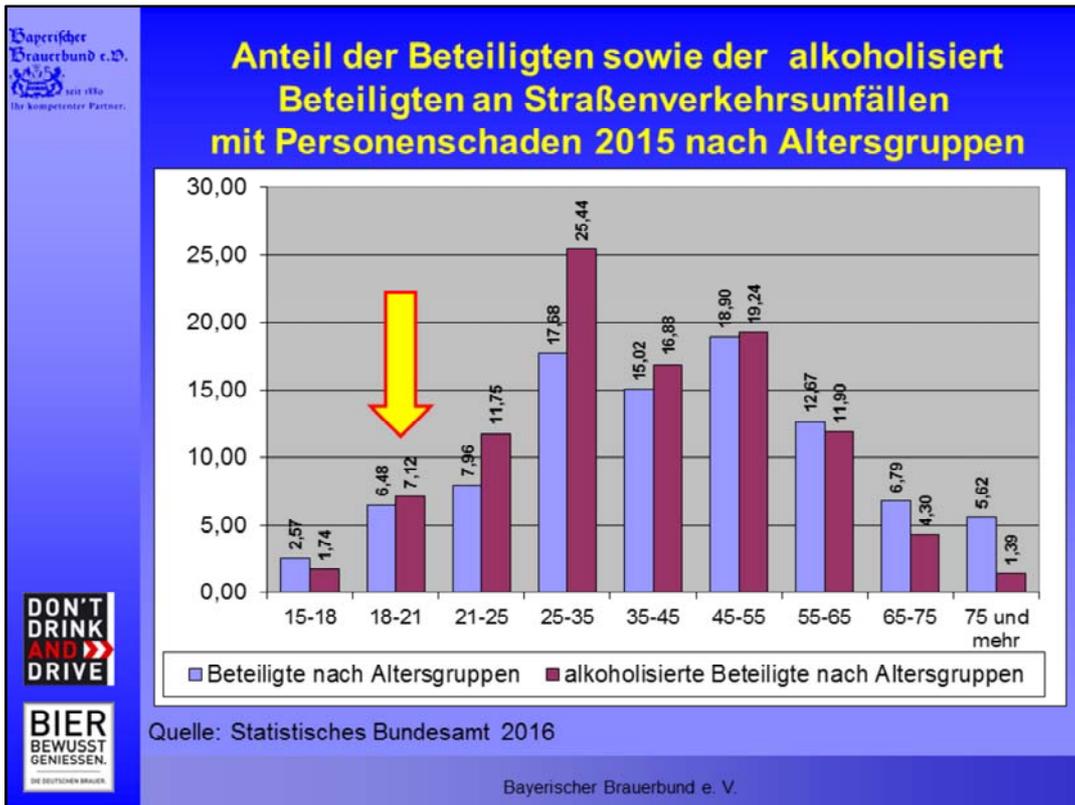
Gerne wird die Forderung nach einer weiteren Senkung der Promillegrenze auf den „Erfolg“ der 0,0-Promille-Regelung für Fahranfänger gestützt. Die amtliche Statistik spricht eine andere Sprache: Ein signifikanter Unterschied der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten alkoholisierten PKW-Fahrer in den drei Altersgruppen zwischen 18 und 35 Jahren ist nämlich kaum zu erkennen (s. Grafik oben, rote Linie).

Der Maßstab „von 1.000 Beteiligten“ ist nämlich untauglich, weil Fahranfänger tendenziell auch nüchtern mehr Verkehrsunfälle verursachen. Der relative Anteil **alkoholisierter** Verursacher an allen Verursachern ist damit naturgemäß niedriger.

Fakten: Es lebten in Deutschland am 31.12.2015 (jüngste Daten) 2.610.272 18- bis 21-Jährige und 3.723.019 21- bis 25-Jährige, die – unterstellt - im Prinzip alle ein KFZ fahren. In der unteren Altersgruppe (18-21) waren 32.806 in 2015 als Fahrer eines KFZ an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt (1,25%), davon 755 oder 2,3% alkoholisiert, in der oberen Altersgruppe (21-25) 39.974 (1,07%), davon 1.267 oder 3,2% alkoholisiert.

Setzt man nun die jeweils alkoholisiert Beteiligten anstatt zu den Unfallbeteiligten insgesamt ins Verhältnis zur fahrenden Grundgesamtheit, dann entsprechen sowohl die 755 18- bis 21-Jährigen alkoholisierten Fahrer eines KFZ dieser Altersgruppe als auch die 1.267 der (größeren) Altersgruppe der 21- bis 25-Jährigen einem Anteil von jeweils ungefähr 0,03 % der Altersgruppe:

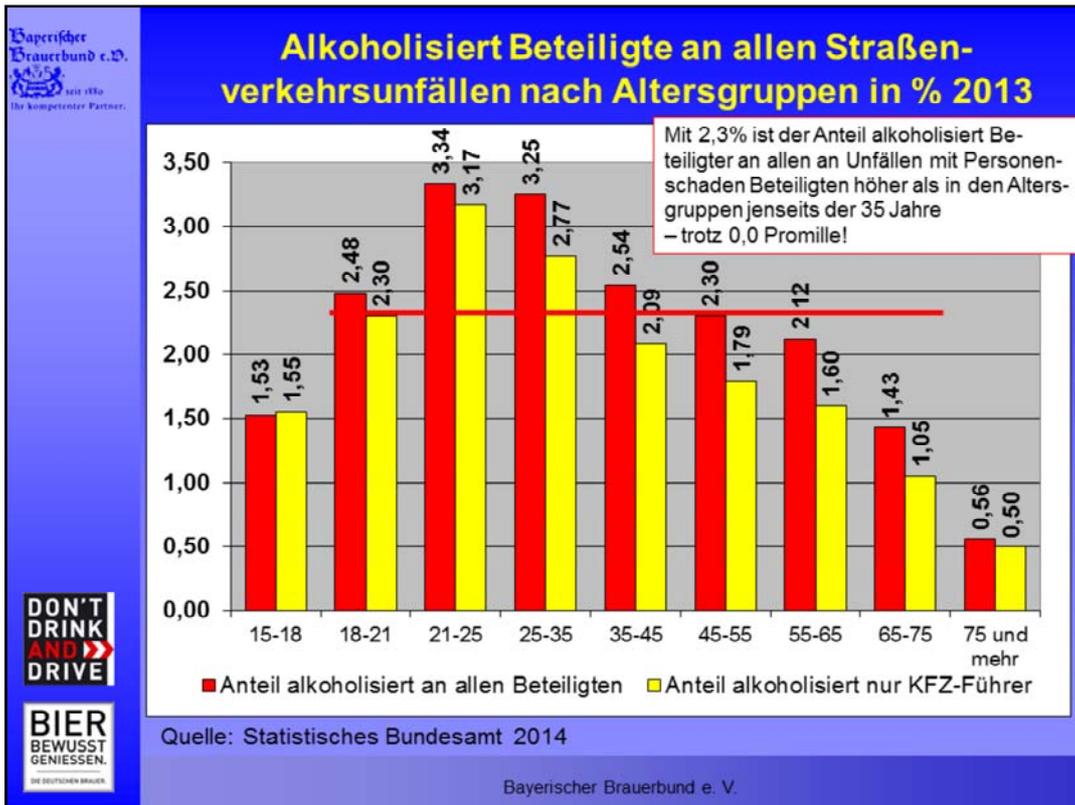
Auf eine Million 18- bis 21-Jährige kommen demnach in 2015 289 alkoholisiert Unfallbeteiligte KFZ-Führer, auf 1 Mio. 21- bis 25-Jährige 340 - mit dem Unterschied, dass für die einen die 0,0-Promillegrenze gilt, für die anderen die 0,5-Promillegrenze. Wirklich überzeugend ist dieser „Erfolg“ des gänzlichen Alkoholverbotes nicht.



Dies bestätigt auch eine andere Form der Darstellung: Die amtliche Statistik für 2015 weist aus, dass derjenige Anteil, der von allen Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen entfällt, 6,48% beträgt.

Der Anteil derselben Altersgruppe an allen **alkoholisiert** an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten ist mit 7,12% jedoch spürbar höher.

Und das, obwohl für diese Altersgruppe ein striktes und mit schmerzhaften Sanktionen bewehrtes Alkoholverbot gilt.



Und es sind keineswegs alkoholisierte Radler oder Fußgänger, die dafür verantwortlich zeichnen, dass auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährige ein überraschend hoher Anteil der Alkoholunfälle entfällt. Bei isolierter Betrachtung der Fahrer von Kraftfahrzeugen ist das Ergebnis nämlich nicht besser:

Über alle an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten KFZ-Führer entfallen 2,0% auf alkoholisiert Beteiligte. Mit 2,3% ist der Anteil alkoholisiert Beteiligter an allen Beteiligten in der Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen überproportional hoch.

Dies ist der dritthöchste Wert über alle Altersgruppen – trotz 0,0-Promille-Grenze.

Es gebriecht also nicht an gesetzlichen Regelungen, sondern bestenfalls an einer strikteren Kontrolle ihrer Einhaltung.



Die bisherige Darstellung lässt eine nähere Betrachtung der Zusammensetzung der alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten nach Art der Verkehrsteilnahme geboten erscheinen.

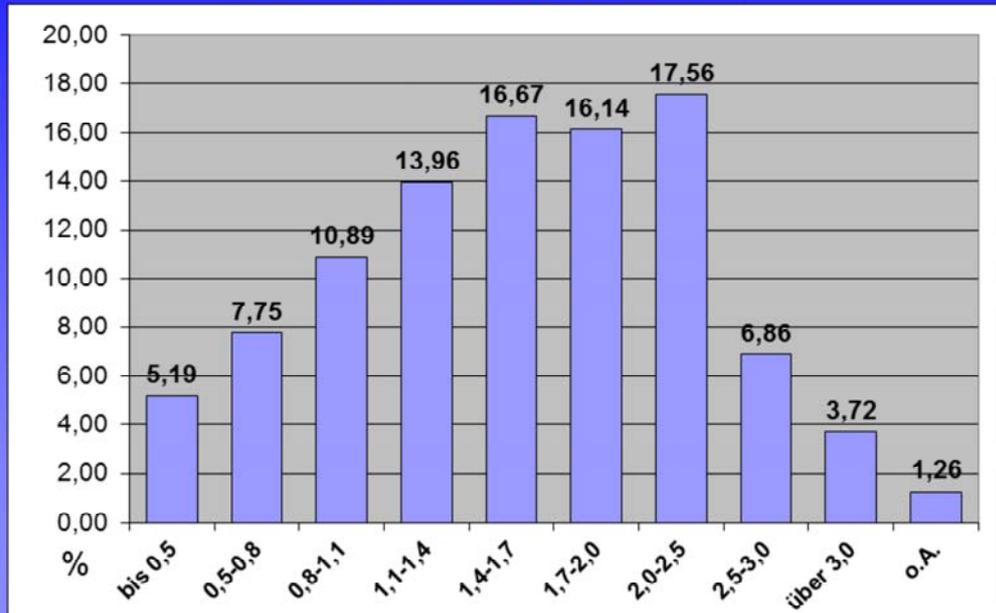
Die öffentliche Auseinandersetzung um die alkoholierte Teilnahme am Straßenverkehr kennt nämlich nur „alkoholisierte Beteiligte“, vernachlässigt indes, dass bestimmte Kreise von Beteiligten von einer weiteren Promillegrenzensenkung gar nicht betroffen wären: Fußgänger und Radfahrer (die Frage einer separaten Senkung der „Promillegrenze“ für Radfahrer wird nachfolgend gesondert betrachtet).

Auf beide Gruppen entfallen jedoch nicht unerhebliche Teile der alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen (hier mit Personenschaden) Beteiligten:

Von im Jahr 2015 insgesamt 13.361 alkoholisiert Beteiligten waren 697 oder 5,22% Fußgänger und 3.435 oder 25,71% Radfahrer – zusammen fast ein Drittel aller alkoholisiert Beteiligten.

Alkoholisiert Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in %

(alle Verkehrsteilnehmer, Datenbasis: 2015)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2016

Bayerischer Brauereibund e. V.

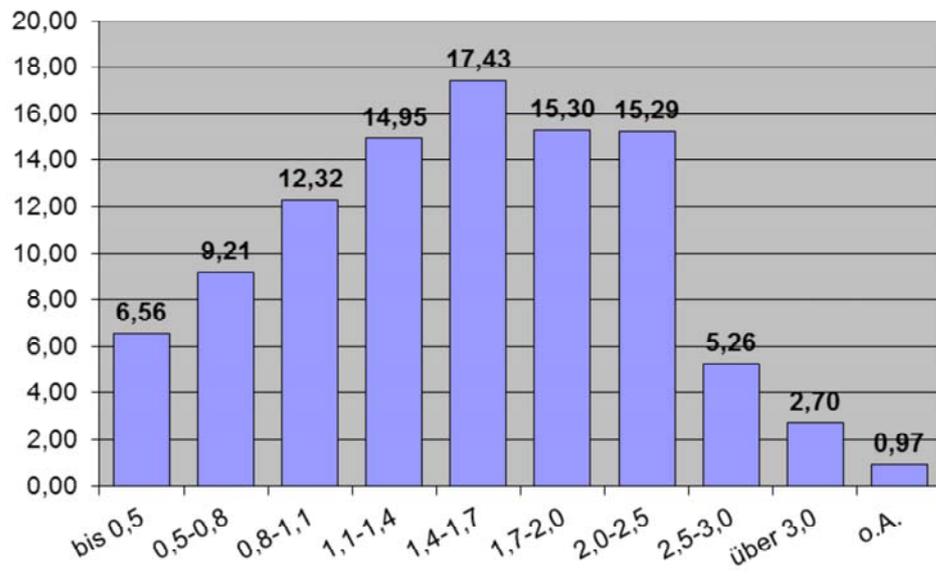
Eine aussagekräftige Beurteilung der verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit einer weiteren Senkung der Promillegrenze ist zudem nur dann möglich, wenn man zusätzlich die Blutalkoholkonzentration (BAK) berücksichtigt, die bei den an Alkoholunfällen Beteiligten festgestellt wurde.

Nur 5,19% fielen 2015 in den BAK-Bereich unterhalb von 0,5 ‰. D.h. im Umkehrschluss: 94,81% der an Alkoholunfällen mit Personenschaden Beteiligten haben sich auch an die geltende Promillegrenze **nicht** gehalten, rund 75,0% wiesen sogar einen BAK-Wert von über 1,1 ‰ auf, waren also völlig fahruntüchtig und im Bereich der Straftat.

Es muss insofern die Frage gestattet sein, ob nicht durch eine konsequentere Überwachung und Kontrolle der bestehenden Vorschriften ein weit größerer Gewinn an Verkehrssicherheit erreichbar wäre als durch eine weitere Verschärfung der Promillegrenze?

Alkoholisiert Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in %

(nur Fahrer von KFZ, Datenbasis: 2015)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2016

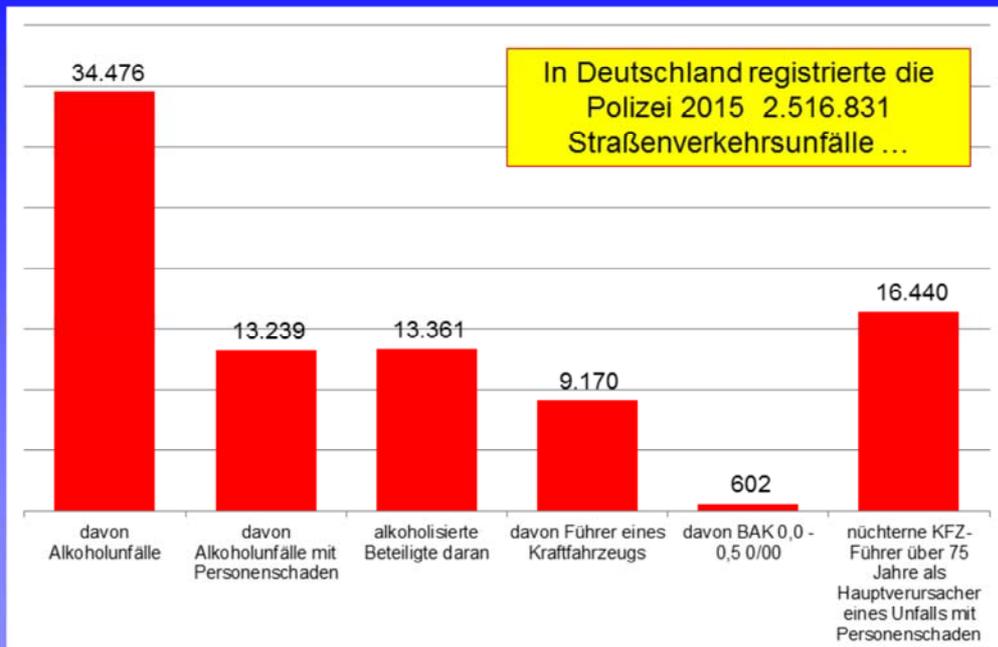


Bayerischer Brauerbund e. V.

Beschränken wir die Betrachtung auf die Führer von motorisierten Fahrzeugen (PKW, LKW, Krafträder), sieht das Ergebnis vergleichbar aus: Nur 6,56% der alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten wiesen eine Blutalkoholkonzentration von bis zu 0,5 ‰ auf, aber bei 71% lag der Wert jenseits der 1,1 ‰. Dies ist ein Wert, in den man sich nicht „aus Versehen unbemerkt“ hineintrinkt!

Daten zu Straßenverkehrsunfällen 2015 im Vergleich

Die Verhältnisse ins rechte Licht gerückt:



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016

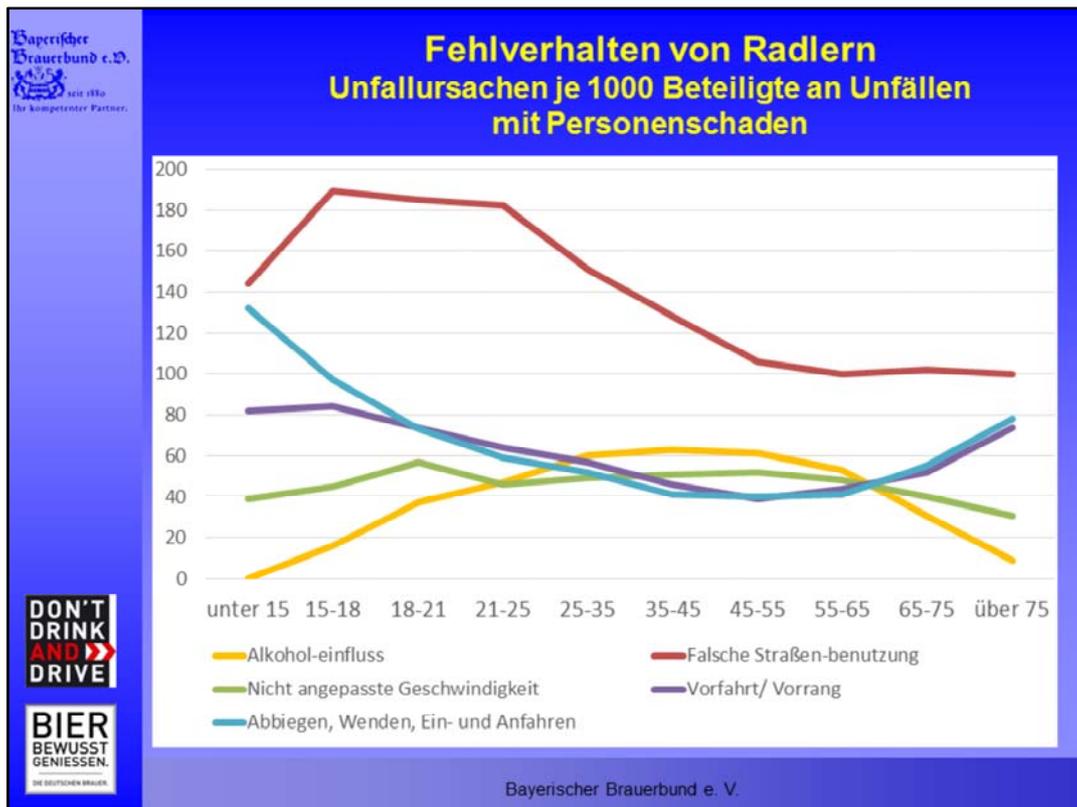
Bayerischer Brauerbund e. V.

Unter sachgerechter Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse lässt sich der Ruf nach Senkung der Promillegrenze also als **populistische Augenwischerei** enttarnen: Von rund 2,5 Mio. in 2015 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen waren 34.476 sog. Alkoholunfälle, in 13.239 Fällen mit Personenschaden, an denen insgesamt 13.361 Menschen alkoholisiert beteiligt waren. Bei lediglich 9.170 von ihnen handelt es sich um die Führer von Kraftfahrzeugen. Die übrigen rund 4.200 alkoholisiert Beteiligten waren Fußgänger oder Radfahrer, für die der Bereich zwischen 0,0 und 0,5 Promille ohnehin irrelevant ist. In lediglich **602 Fällen** war ein alkoholisiert Führer eines KFZ mit einer nachgewiesenen BAK zwischen 0,0 und 0,5 Promille an einem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt – deutschlandweit im gesamten Jahr 2015!

Zum Vergleich: Das Risiko, dass ein nüchterner (!) Führer eines KFZ im Alter von über 75 Jahren einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht, ist gut 27 Mal so hoch.

Während die Zahl der Alkoholunfälle und ihr Anteil an allen Unfällen seit Jahrzehnten sinkt, hat sich die Zahl der Unfälle, die von einem nüchternen KFZ-Führer über 75 verursacht wurden, seit 2009 um 50% erhöht! Dies zu thematisieren ist jedoch weit weniger populär, als auf der Promillegrenze herumzureiten.

Wohlgemerkt: Es geht überhaupt nicht darum, älteren Menschen die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu erschweren oder sie gar zu verhindern. Bei der Bewertung objektiv bestehender Risiken wird jedoch ganz offensichtlich mit zweierlei Maß gemessen. Weil die zuständigen Stellen eine sachgerechte Kontrolldichte nicht gewährleisten können, wird durch Forderungen wie der nach einer Senkung der Promillegrenze Scheinsicherheit vorgegaukelt – zu Lasten des Brau- und Gastgewerbes.



Aktuell wird nach einem entsprechenden Vorstoß des Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Januar 2015 noch die Frage diskutiert, ob man unterhalb des Straftatbestandes der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr durch einen Radler (oberhalb 1,6 Promille BAK) eine Ordnungswidrigkeit einführen soll, die z.B. oberhalb von 1,1 Promille greift.

Tatsache ist, dass bei allen Unfällen von Radlern mit Personenschaden, bei denen dem Radler (über 14 Jahre) ein Fehlverhalten zu unterstellen ist (2015: 45.351 Fälle), in nur 3.435 Fällen „Alkoholeinfluss“ statistisch erfasst ist (7,6%).

Alkoholisierete beteiligte Radler an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in %

(Datenbasis: 2015)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2016

Bayerischer Brauereibund e. V.

Zusätzlich ist die Blutalkoholkonzentration (BAK) zu berücksichtigen, die bei alkoholisiert an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrern festgestellt wird (leider wird – im Gegensatz zu den Führern eines PKW – in den veröffentlichten Statistiken bei den Fahrradunfällen unter Alkoholeinfluss bei der Staffelung der gemessenen BAK-Werte nicht zwischen „Beteiligung“ und „Verursachung“ unterschieden):

Die mit Abstand größte Gruppe entfällt auf einen BAK-Wert zwischen 2,0 und 2,5 Promille (fast ¼), zweitgrößte Gruppe sind die Radler mit einer gemessenen BAK zwischen 1,7 und 2,0 Promille (weitere rund 18,6%).

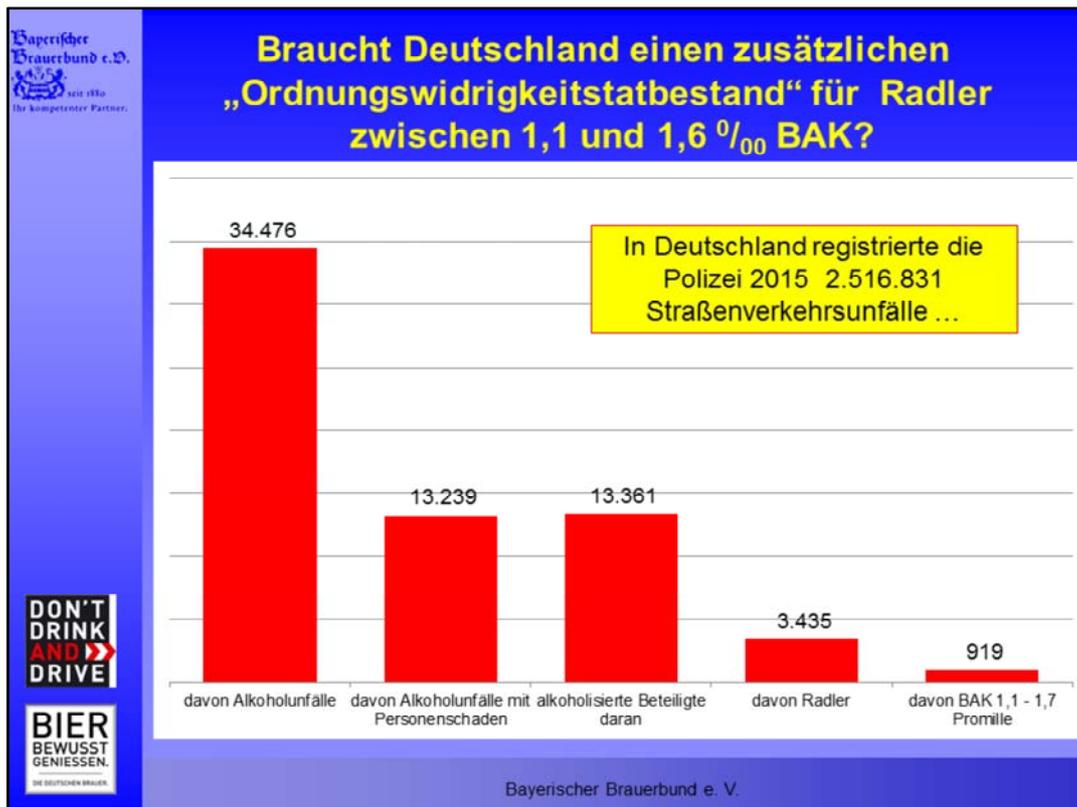
Insgesamt liegen 57,2% aller alkoholisiert an einem Unfall mit Personenschaden beteiligten Radler (unter Einschluss von Alleinunfällen, also solchen ohne Fremdbeteiligung) oberhalb eines BAK-Wertes von 1,7 Promille.

Sie alle bewegen sich auch nach geltendem Recht bereits im Bereich der Straftat.

Weitere knapp 15% haben einen gemessenen BAK-Wert von unter 1,1 Promille, wären von einer Neuregelung also ohnehin nicht betroffen.

Verbleiben knapp 27% aller Beteiligten, die zwischen 1,1 und 1,7 Promille liegen (die Grenze von 1,6 Promille für den Straftatbestand wird statistisch nicht getrennt erfasst).

Unterstellt, die statistische Verteilung der BAK Werte ist bei „Beteiligten“ und „Verursachern“ identisch, beträfe der Ordnungswidrigkeitstatbestand also rund **920 Fälle** deutschlandweit im Jahr. Von einer nennenswerten Dunkelziffer ist kaum auszugehen, denn Unfälle mit Personenschaden werden in der Regel polizeilich erfasst und eine Alkoholisierung jenseits der 1,1 Promille wird sich vermutlich schwerlich verbergen lassen.



Auch hier ist also die Verhältnismäßigkeit des Eingriffs der Rechtsetzung kritisch zu prüfen:

Von knapp 35.000 polizeilich erfassten Alkoholunfällen im Jahr 2015 entfallen gute 13.000 (38,4%) auf Unfälle mit Personenschaden, an denen gut 13.300 Menschen alkoholisiert (aktiv oder passiv) beteiligt waren.

3.435 von ihnen sind Radler, die alkoholisiert an einem Verkehrsunfall beteiligt waren. 919 hiervon wiederum weisen eine Blutalkoholkonzentration zwischen 1,1 und 1,7 Promille auf.

Wie bereits bei den PKW-Fahrern wird durch Aufklärung und konsequente Kontrolle voraussichtlich also ein größerer Zugewinn an Verkehrssicherheit zu erreichen sein als durch die Einführung eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes für Radler oberhalb der 1,1 Promille BAK.

Diese würde zahlreiche Verkehrsteilnehmer, die z.B. zum Besuch eines Biergartens oder Volksfestes lieber das Rad als das Auto nehmen, dem Risiko unterwerfen, sich im Falle einer Kontrolle einer (schmerzhaft) bußgeldbewehrten Ordnungswidrigkeit auszusetzen, obwohl sie eine objektive Verkehrsgefährdung in größerem Umfang gar nicht darstellen.



Seit Jahrzehnten widmet der Brauerbund den besonderen Risiken der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr große Aufmerksamkeit.

Die Tatsache, dass die Unfallstatistik bei Alkohol im Straßenverkehr eine seit Jahren positive Entwicklung zeigt und der Anteil der Alkoholdelikte an allen Unfällen sich seit 1995 mehr als halbiert hat, zeigt, dass die gemeinsame Aufklärungsarbeit bezüglich der Risiken der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr erfolgreich ist.

Hieran wollen wir anknüpfen.

Bayerischer Brauerbund e.V.
 seit 1880
 Ihr kompetenter Partner.

DON'T DRINK AND DRIVE

Die Kampagne DON'T DRINK AND DRIVE klärt seit 1993 junge Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren über die Auswirkungen des Alkoholkonsums auf die Fahrtüchtigkeit auf. Es ist damit die älteste fortlaufende Verkehrssicherheits-Kampagne Deutschlands. Und in dieser Zeit ist so einiges passiert. Mit elektronischem Fahrsimulator konnten junge Fahrer testen, welchen Einfluss Alkohol auf Wahrnehmung und Reaktionsgeschwindigkeit hat. Und das, ohne sich oder andere im Straßenverkehr zu gefährden. Aber auch in Kneipen und Clubs waren wir unterwegs. Die DDAD-Party-Patrol suchte das Gespräch mit Partygästen und verteilte „Bringer-Bändchen“ an die Fahrer. Diese verpflichteten sich damit, an diesem Abend nüchtern zu bleiben. Nach sieben Jahren voller erfolgreicher Einsätze steht ab jetzt die „DDAD Academy“ für das Motto „Wer fährt, bleibt nüchtern!“ Die Academy besucht Berufsschulen und bindet Fahrschulen ein.

Weitere Informationen, Spiele und Social-Media-Angebote gibt's auch unter www.ddad.de

DON'T DRINK AND DRIVE

BIER BEWUSST GENIEßEN.
 DIE DEUTSCHEN BRAUER.

Bayerischer Brauerbund e. V.

Mit der Kampagne „**Don't Drink And Drive**“, der ältesten Verkehrssicherheitskampagne Deutschlands, leistet die Brauwirtschaft gemeinsam mit anderen Standesorganisationen alkoholhaltige Getränke herstellender Wirtschaftszweige seit Jahrzehnten ihren Beitrag zu dieser Aufklärungsarbeit.

Praktische Tipps für vor allem junge Fahrer/innen und Beifahrer/innen finden sich auf diesem Teil der neu gestalteten Website www.bierbewusstgeniessen.de oder auf der Seite www.DDAD.de.

München, Januar 2017