

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.

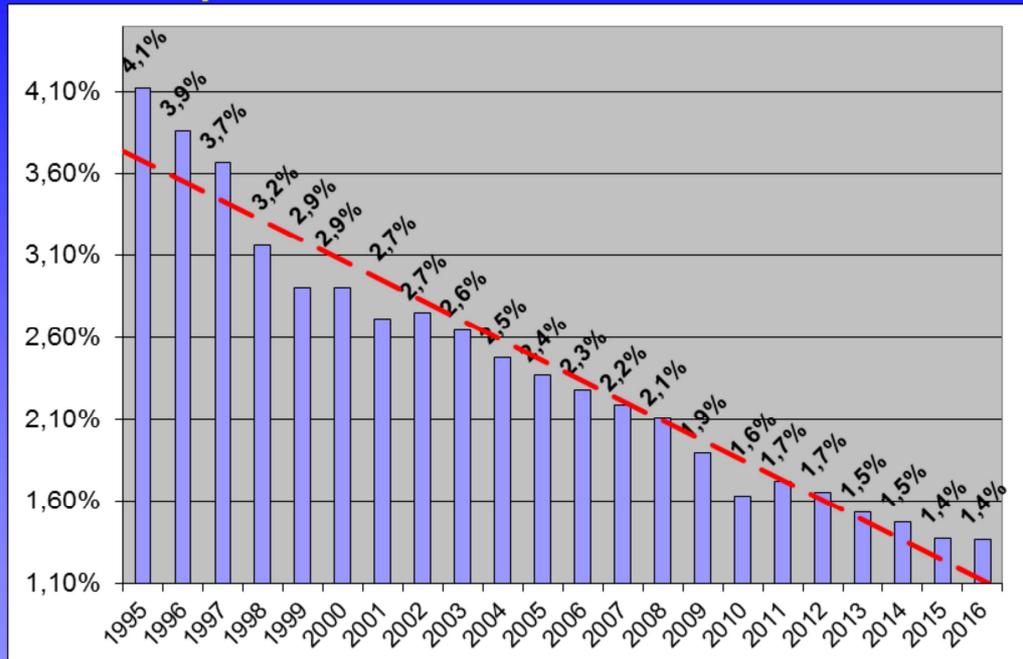
Die nachfolgend wiedergegebenen statistischen Angaben sind entnommen

- dem Bericht „Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, vom 27. Oktober 2017,
- dem Bericht „Verkehr – Verkehrsunfälle 2015“, Fachserie 8 Reihe 7, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; korr. Auflage vom 10.10.2017
- Dem Bericht „Verkehrsunfälle“ Zeitreihen 2016; vom 6. Juli 2017, ergänzt am 7. September 2017

sowie

- Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 24.08.2017.

Anteil der Alkoholunfälle an allen polizeilich erfassten Unfällen in %



Quelle: Statistisches Bundesamt 2017;

--- = Trendlinie

Bayerischer Brauereibund e. V.

**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

BIER
BEWUSST
GENIESSEN.
DIE DEUTSCHEN BRAUER

Betrachtet man den Anteil der sog. „Alkoholunfälle“ (das sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, der Art der Verkehrsteilnahme oder einer evtl. Verursachung alkoholisiert war) an allen Unfällen, dann ist zunächst festzuhalten, dass dieser Anteil sich seit 1995 auf noch rund ein Drittel reduziert hat! 2016 beträgt er knapp 1,4% - verharrt auf dem Stand von 2015, dem niedrigsten Wert seit Beginn der Erhebung!

Die absolute Zahl der Alkoholunfälle ist 2016 um 2,4% auf 35.3023 leicht gestiegen. Der Anstieg ist jedoch etwas geringer als die Steigerung der polizeilich erfassten Unfälle insgesamt (+ 2,7%).

Während die Zahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Deutschland seit 1995 um 16,0% **gestiegen** ist, ist die Zahl der Alkoholunfälle im gleichen Zeitraum um 61,6% **gesunken!**

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

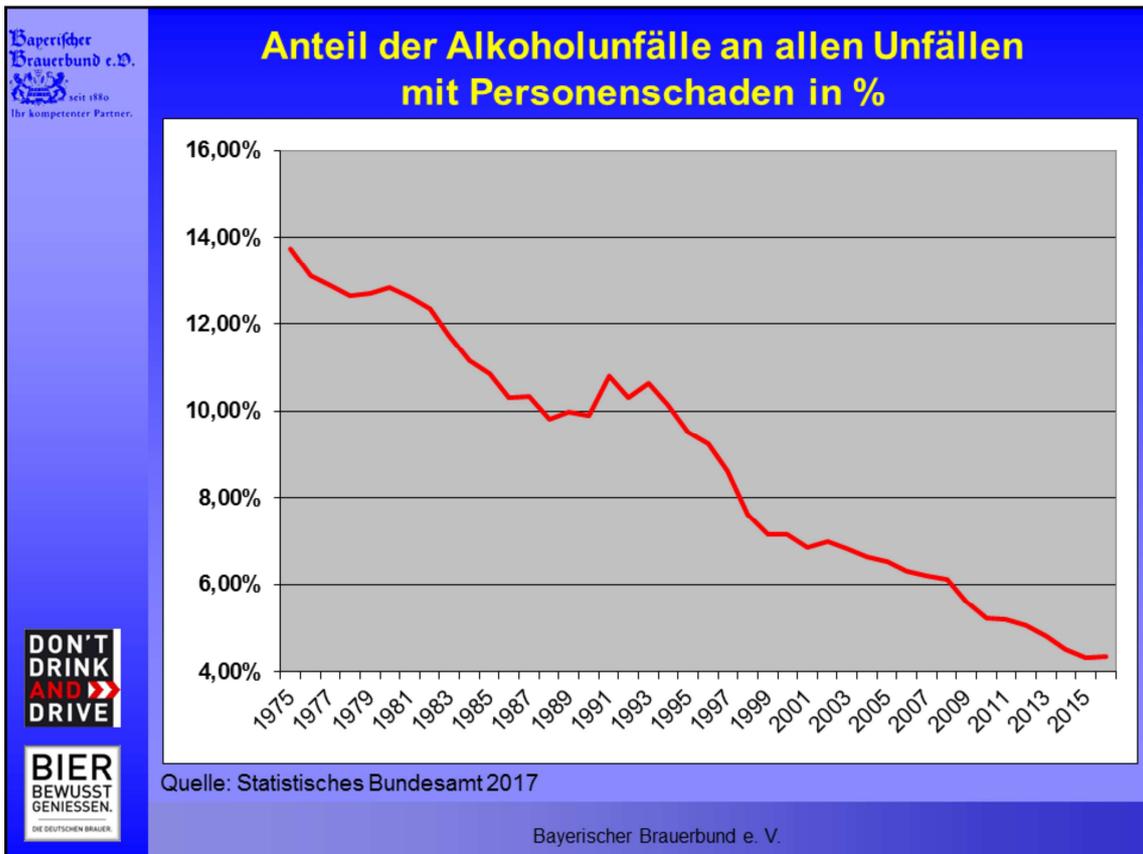


Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** unter Beteiligung (mindestens) eines Alkoholisierten nimmt dabei deutlich rascher ab als die Zahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt, die in den letzten Jahren – anders als die Zahl der Alkoholunfälle – sogar wieder leicht ansteigt.

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.

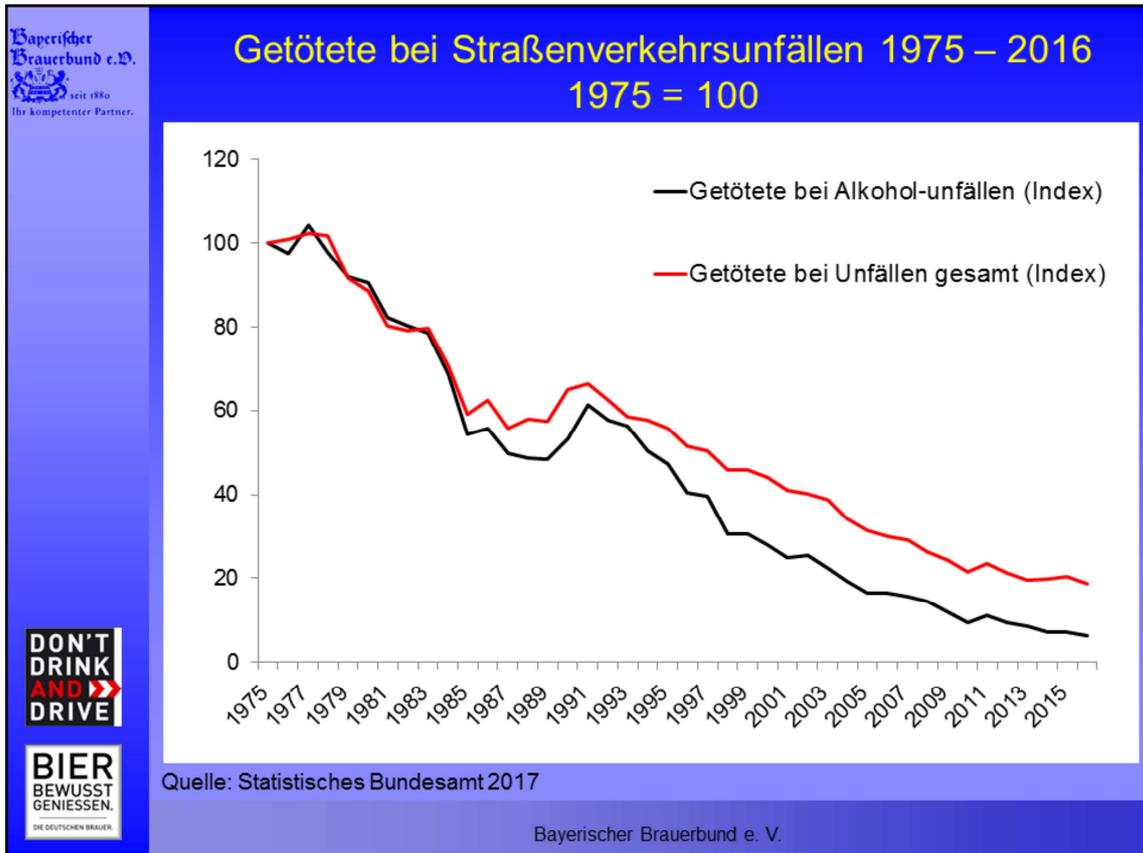
Eine Verschärfung der Promillegrenze hätte auf diese Fälle jedoch zwangsläufig keinen Einfluss. Um das Potential einer Senkung der Promillegrenze zur Steigerung der Verkehrssicherheit realistisch einschätzen zu können, müssten die Fälle alkoholisierter beteiligter Fußgänger und Radler also erst einmal 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 (2016) 4,35%.

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.



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 über die besonderen Risiken der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr unterstreicht.

Während sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen insgesamt Getöteten im Vergleich zu 1975 indexiert (1975 = 100) heute bei 18,8% bewegt, sank die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten auf 6,2% des Ursprungswertes.



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 „Alkoholfälle“ mit Personenschaden in dieser Zeit von 51.593 (1975) auf 13.403 (2016) zurückgegangen ist, d.h. um 74,0 % oder auf noch 26,0% des Ursprungswertes.

Einen ganz anderen Verlauf nimmt hingegen die Zahl der Unfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel. Während sie sich von 1975 – 1990 kaum veränderte, hat sie sich seither mehr als verfünffacht (von 341 Fällen in 1990 auf 1.843 Fälle in 2016).

Dies heißt: Von allen Unfällen mit Personenschaden unter Einfluss berauschender Substanzen (Alkohol und sonstige) entfallen 2016 schon 12,1% auf „andere berauschende Mittel“ – Tendenz: steigend.

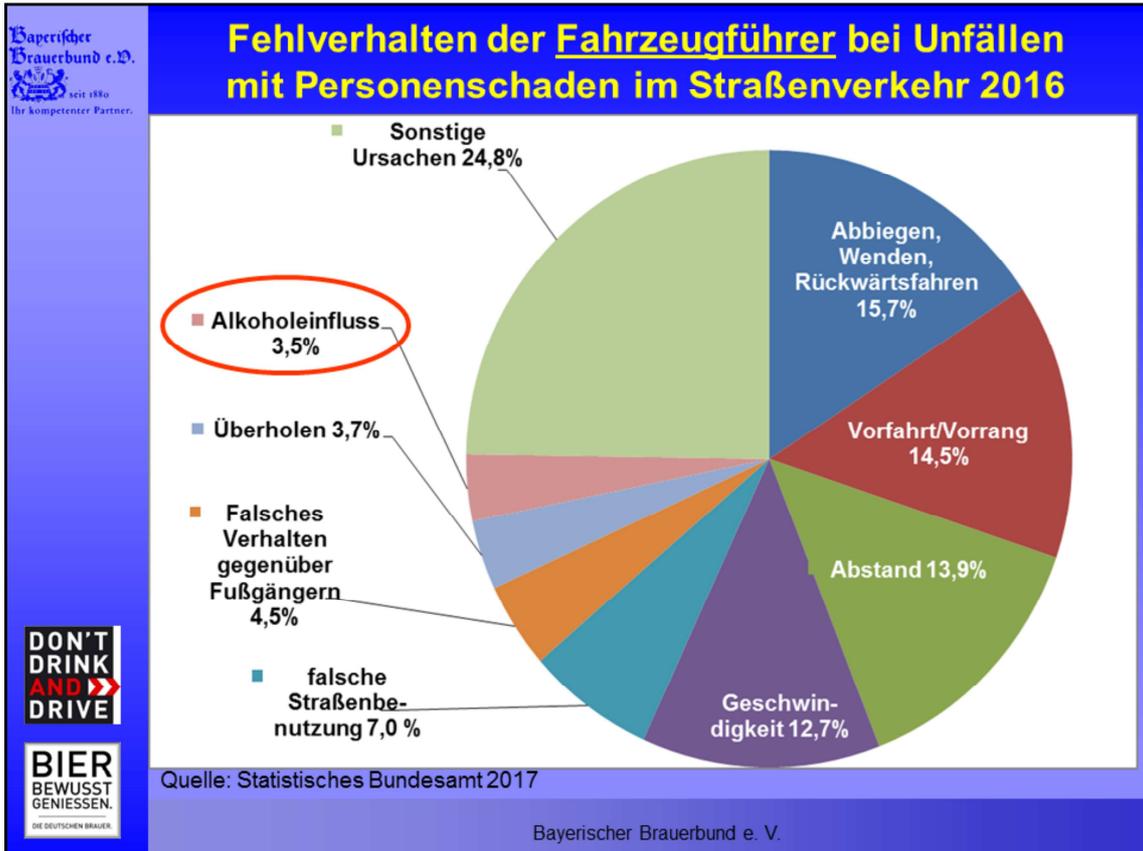


Die öffentliche Auseinandersetzung um die alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr kennt nur „alkoholisierte Beteiligte“. Die amtliche Statistik lässt jedoch auch durchaus eine nähere Betrachtung der Zusammensetzung dieser alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten **nach Art der Verkehrsteilnahme** zu.

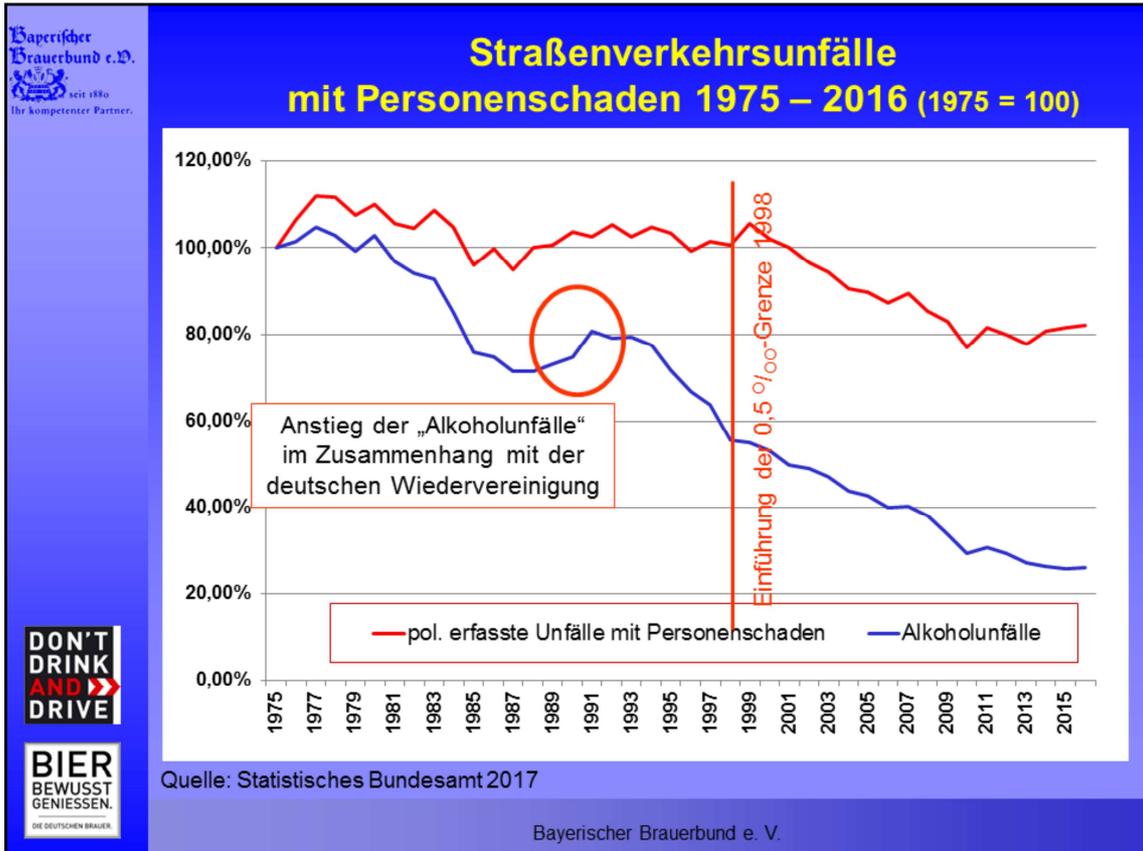
Dies ist insofern wichtig, als bestimmte Kreise von Beteiligten von einer weiteren Promillegrenzsenkung gar nicht betroffen wären, nämlich Fußgänger und Radfahrer.

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

Von im Jahr 2016 insgesamt 13.532 alkoholisiert Beteiligten waren 652 oder 4,82% Fußgänger und 3.556 oder 26,28% Radfahrer – zusammen fast ein Drittel aller alkoholisiert Beteiligten.



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. 8**“ weit hinter z.B. unangepasster Geschwindigkeit, Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren oder der Missachtung von Vorfahrtregeln.

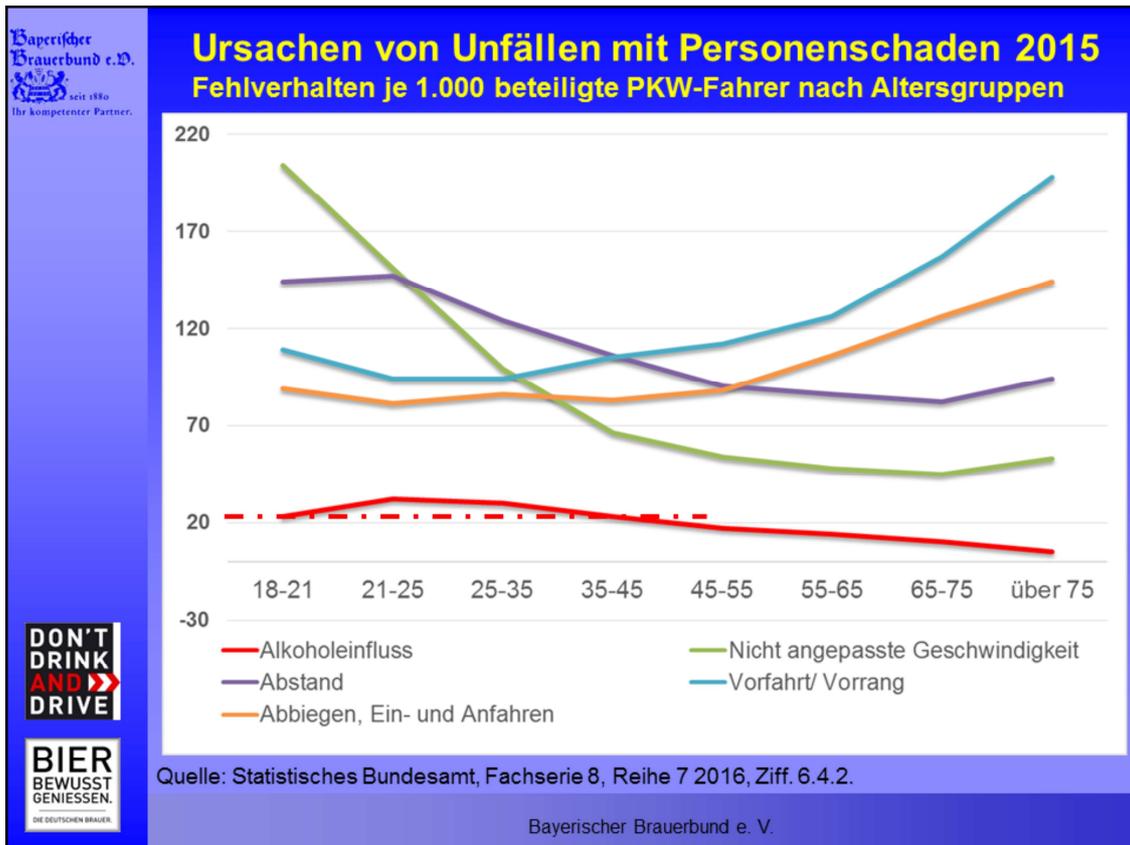


1973 wurde in Deutschland die 0,8-Promille-Grenze eingeführt. Seither ist, von wenigen Ausreißern abgesehen, die hier indiziert dargestellte Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden nahezu kontinuierlich rückläufig.

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 zuvor 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.



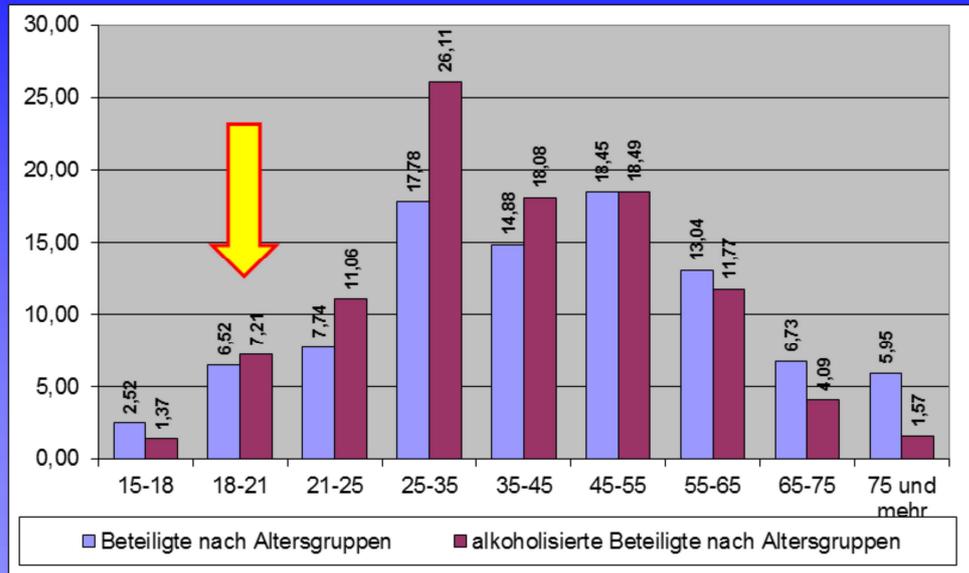
Gerne wird die Forderung nach einer weiteren Senkung der Promillegrenze auf den „Erfolg“ der 0,0-Promille-Regelung für Fahranfänger gestützt. Die amtliche Statistik aber zeigt: Ein signifikanter Unterschied der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten alkoholisierten PKW-Fahrer in den drei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

Der Maßstab „von 1.000 Beteiligten“ ist zudem 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 verfügbare 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 33.020 in 2016 als Fahrer eines KFZ an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt (1,26%), davon 725 oder 2,2% alkoholisiert, in der oberen Altersgruppe (21-25) 38.859 (1,04%), davon 1.212 oder 3,1% alkoholisiert.

Setzt man nun die jeweils alkoholisiert Beteiligten anstatt zu den Unfallbeteiligten insgesamt ins Verhältnis zur fahrenden Grundgesamtheit, dann entsprechen sowohl die 725 18- bis 21-Jährigen alkoholisierten Fahrer eines KFZ als auch die 1.212 der (größeren) Altersgruppe der 21- bis 25-Jährigen einem Anteil von jeweils ungefähr 0,03 % der Altersgruppe insgesamt: Auf eine Million 18- bis 21-Jährige kommen demnach in 2016 278 alkoholisiert unfallbeteiligte KFZ-Führer, auf 1 Mio. 21- bis 25-Jährige 325 - 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 also nicht.

Anteil der Beteiligten sowie der alkoholisiert Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2016 nach Altersgruppen



Quelle: StatBA 2017: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr 2016, Ziff. 1.3.1.

Bayerischer Brauerbund e. V.

**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

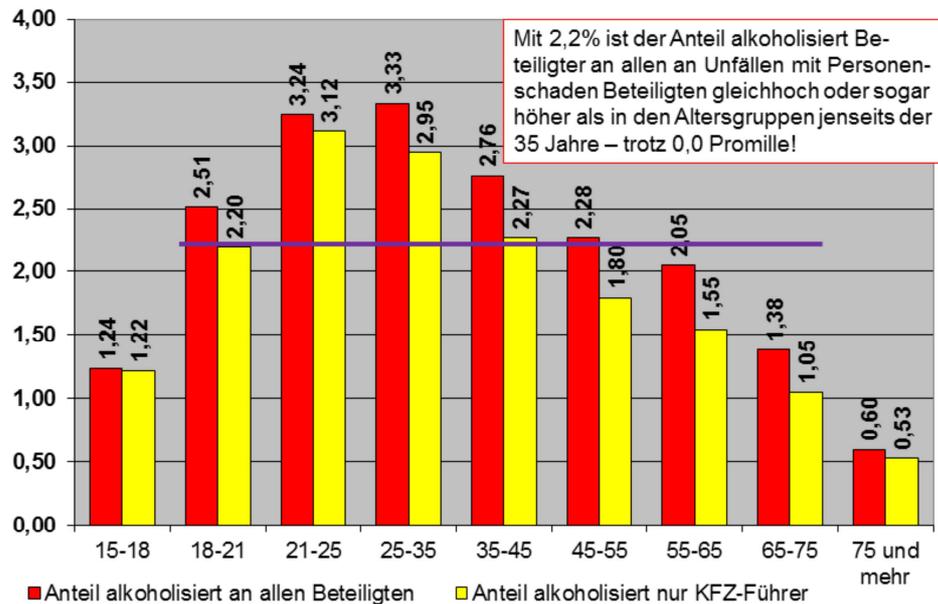
**BIER
BEWUSST
GENIESSEN.**
DIE DEUTSCHEN BRAUER.

Dies bestätigt auch eine andere Form der Darstellung: Die amtliche Statistik für 2016 weist aus, dass derjenige Anteil, der von allen Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen entfällt, 6,52% beträgt.

Der Anteil derselben Altersgruppe an allen **alkoholisiert** an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten ist mit 7,21% jedoch spürbar höher.

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

Alkoholisiert Beteiligte an allen Straßenverkehrsunfällen nach Altersgruppen in % 2013



Quelle: StatBA 2017: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr 2016, Ziff. 1.3.1.

Bayerischer Brauereibund e. V.

**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

**BIER
BEWUSST
GENIEßEN.**
DIE DEUTSCHEN BRAUEREIEN

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

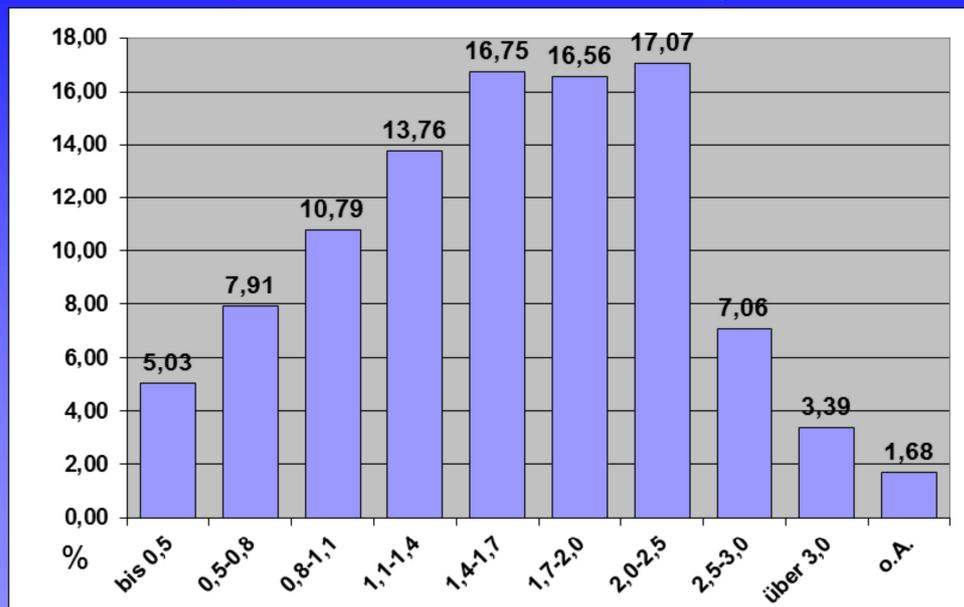
Über alle an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten KFZ-Führer entfallen 2,02% auf alkoholisiert Beteiligte. Mit 2,2% ist der Anteil alkoholisiert Beteiligter an allen Beteiligten in der Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen überproportional hoch.

Dies ist – gemeinsam mit der Altersgruppe der 35- bis 45-Jährigen, der dritthöchste Wert über alle Altersgruppen – trotz 0,0-Promille-Grenze.

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

Alkoholisiert Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in %

(alle Verkehrsteilnehmer, Datenbasis: 2016)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2017

Bayerischer Brauereibund e. V.



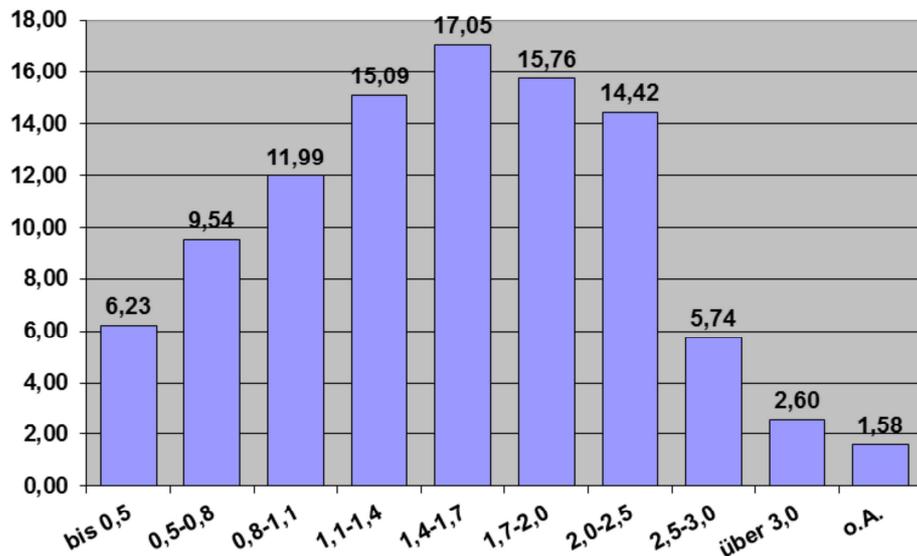
Eine aussagekräftige Beurteilung der verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit einer weiteren Senkung der Promillegrenze ist zudem nur dann möglich, wenn man zusätzlich die Blutalkoholkonzentration (BAK) berücksichtigt, die bei den an Alkoholunfällen Beteiligten festgestellt wurde:

Nur 5,03% fielen 2016 in den BAK-Bereich unterhalb von 0,5 ‰. D.h. im Umkehrschluss: 94,97% der an Alkoholunfällen mit Personenschaden Beteiligten haben sich auch an die geltende Promillegrenze **nicht** gehalten, über 76,0% 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: 2016)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2017



Bayerischer Brauerbund e. V.

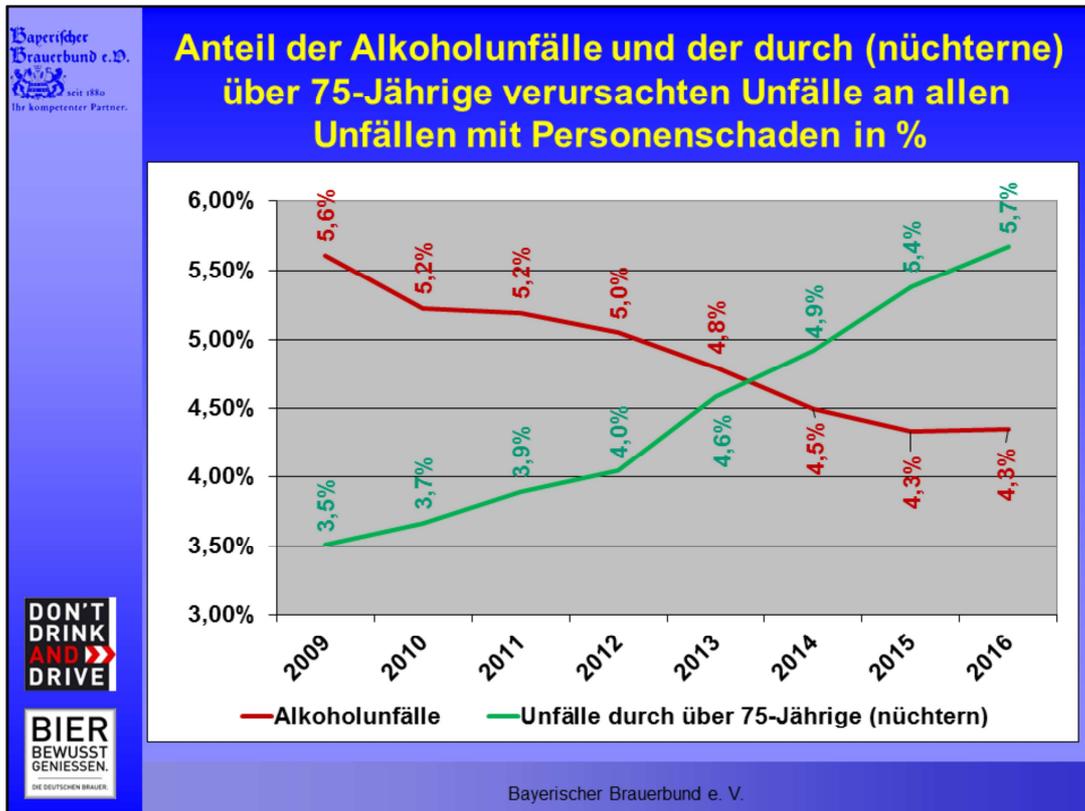
Beschränken wir die Betrachtung auf die Führer von motorisierten Fahrzeugen (PKW, LKW, Krafträder), sieht das Ergebnis vergleichbar aus: Nur 6,23% der alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten wiesen eine Blutalkoholkonzentration von bis zu 0,5 ‰ auf, aber bei 72,2% lag der Wert jenseits der 1,1 ‰. Dies ist ein Wert, in den man sich nicht „aus Versehen unbemerkt“ hineintrinkt!



Unter sachgerechter Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse lässt sich der Ruf nach Senkung der Promillegrenze also als **populistische Augenwischerei** enttarnen: Von rund 2,6 Mio. in 2016 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen waren 35.302 sog. Alkoholunfälle, in 13.403 Fällen mit Personenschaden, an denen insgesamt 13.532 Menschen alkoholisiert beteiligt waren. Bei lediglich 9.244 von ihnen handelt es sich um die Führer von Kraftfahrzeugen. Die übrigen rund 4.300 alkoholisiert Beteiligten waren Fußgänger oder Radfahrer, für die der Bereich zwischen 0,0 und 0,5 Promille ohnehin irrelevant ist. In lediglich 576 **Fällen** war ein alkoholisierte Führer eines KFZ mit einer nachgewiesenen BAK zwischen 0,0 und 0,5 Promille an einem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt – deutschlandweit im gesamten Jahr 2016!

Zum Vergleich: Das Risiko, dass ein nüchterner (!) Führer eines KFZ im Alter von über 75 Jahren einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht, ist gut 30 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 60% erhöht! Dies zu thematisieren ist jedoch weit weniger populär, als auf der Promillegrenze herumzureiten.



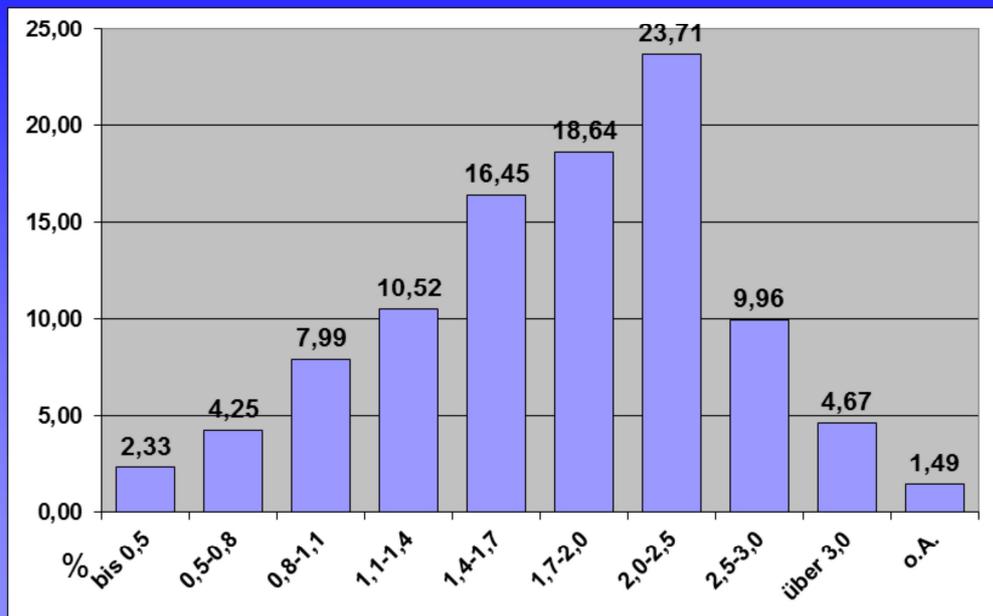
Während in den zurückliegenden Jahren der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen beständig zurückgegangen ist, ist der Anteil der Unfälle, die durch nüchterne über 75-jährige Führer eines KFZ als Hauptverursacher zu verantworten sind, beständig angestiegen. 2014 hat der prozentuale Anteil durch ältere Verkehrsteilnehmer schuldhaft verursachter Unfälle mit Personenschaden den der Alkoholunfälle mit Personenschaden erstmals übertroffen.

Dessen ungeachtet wird jedoch die Promillegrenze immer wieder thematisiert, aber das Risiko, das von älteren Verkehrsteilnehmern ausgeht, hartnäckig verschwiegen.

Wohlgermerkt: 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.

Alkoholisierete beteiligte Radler an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in %

(Datenbasis: 2016)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2017

Bayerischer Brauereibund e. V.

Was ist nun von Vorstößen zu halten, unterhalb des Straftatbestandes der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr durch einen Radler (oberhalb 1,6 Promille BAK) eine Ordnungswidrigkeit einzuführen, die z.B. oberhalb von 1,1 Promille greift?

Tatsache ist zunächst, dass bei allen Unfällen von Radlern mit Personenschaden, bei denen dem Radler ein Fehlverhalten zu unterstellen ist (2016: 53.870 Fälle), in nur 3.556 Fällen „Alkoholeinfluss“ als Fehlverhalten des Fahrers statistisch erfasst ist (6,6%).

Zusätzlich ist die Blutalkoholkonzentration (BAK) zu berücksichtigen, die bei alkoholisiert an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrern festgestellt wird (die veröffentlichte Statistik unterscheidet bei den Fahrradunfällen unter Alkoholeinfluss bei der Staffelung der gemessenen BAK-Werte nicht zwischen „Beteiligung“ und „Verursachung“).

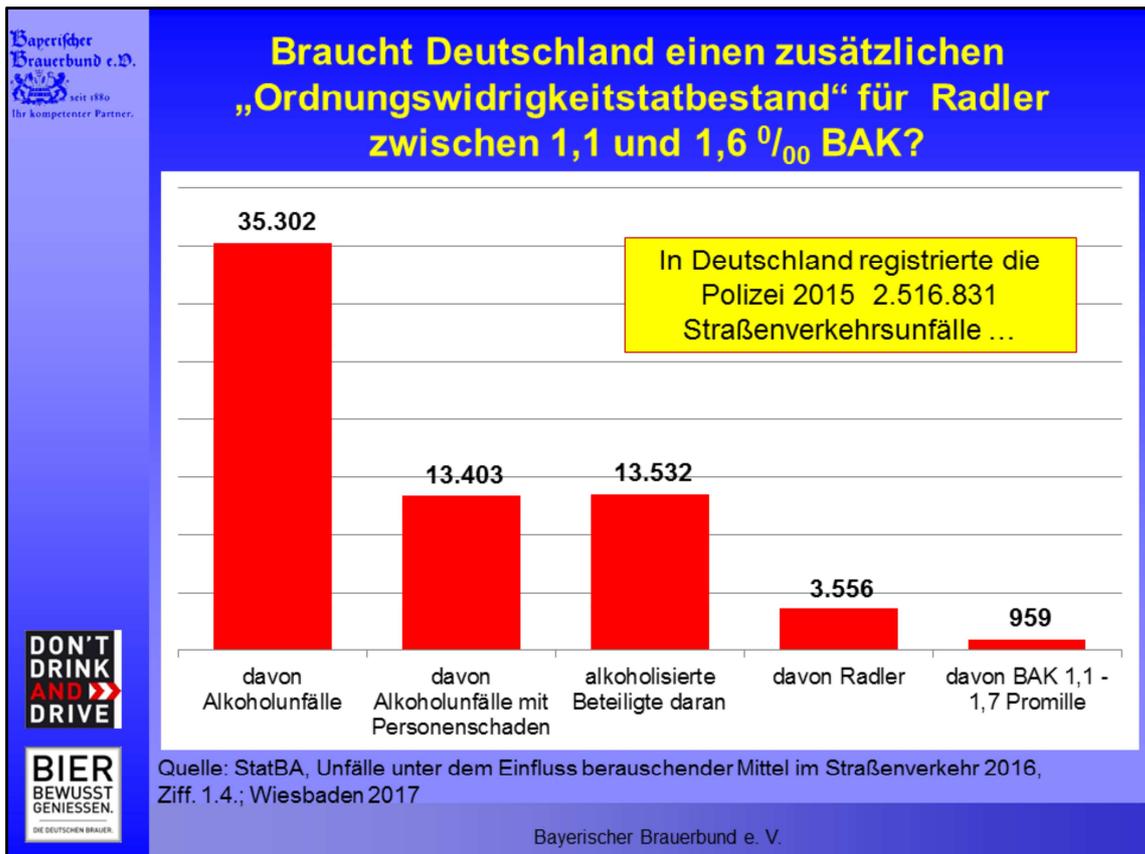
Die mit Abstand größte Gruppe entfällt auf einen BAK-Wert zwischen 2,0 und 2,5 Promille (fast ¼), zweitgrößte Gruppe sind die Radler mit einer gemessenen BAK zwischen 1,7 und 2,0 Promille (weitere rund 18,6%).

Insgesamt liegen 58,5% 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 14,6% 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).



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

Von rund 35.300 polizeilich erfassten Alkoholunfällen im Jahr 2016 entfallen gute 13.400 (38,0%) auf Unfälle mit Personenschaden, an denen gut 13.500 Menschen alkoholisiert (aktiv oder passiv) beteiligt waren.

3.556 von ihnen sind Radler, die alkoholisiert an einem Verkehrsunfall beteiligt waren. Unterstellt, die statistische Verteilung der BAK Werte ist bei „Beteiligten“ und „Verursachern“ identisch, beträfe der Ordnungswidrigkeitstatbestand also 959 Fälle, die eine Blutalkoholkonzentration zwischen 1,1 und 1,7 Promille aufweisen. 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.

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.

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.

DON'T
DRINK
AND
DRIVE

Bayerischer Brauereibund 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 www.DDAD.de.