

Fakten zur Promille- Diskussion:



Welchen Beitrag
vermag eine Absenkung der
bewährten Promille-Grenze (0,5 ‰) zur Senkung
der Zahl alkoholbedingter Verkehrsunfälle zu leisten.



Bayerischer Brauerbund e. V.

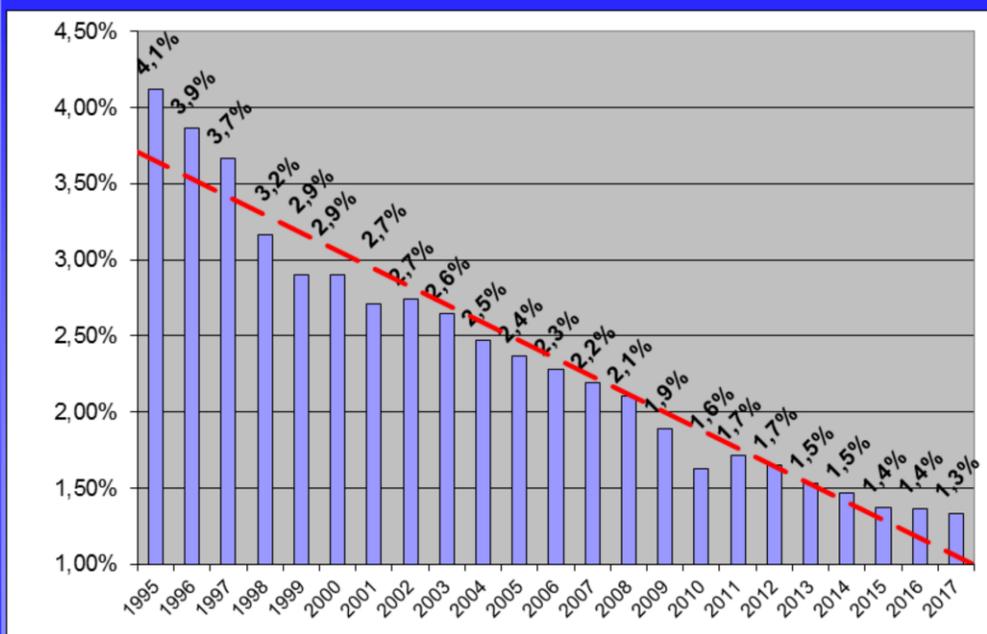
Die nachfolgend wiedergegebenen statistischen Angaben sind entnommen

- dem Bericht „Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, vom 2. November 2018,
- dem Bericht „Verkehr – Verkehrsunfälle 2017“, Fachserie 8 Reihe 7, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; korr. Auflage vom 16.08.2018
- dem Bericht „Verkehrsunfälle“ Zeitreihen 2017; korr. Ausgabe vom 16.08.2018

sowie

- Dem Bericht Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 14.08.2018.

Anteil der Alkoholunfälle an allen polizeilich erfassten Unfällen in %



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018;

--- = Trendlinie

**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

**BIER
BEWUSST
GENIEßEN.**
DIE DEUTSCHEN BRAUER.

Bayerischer Brauerbund e. V.

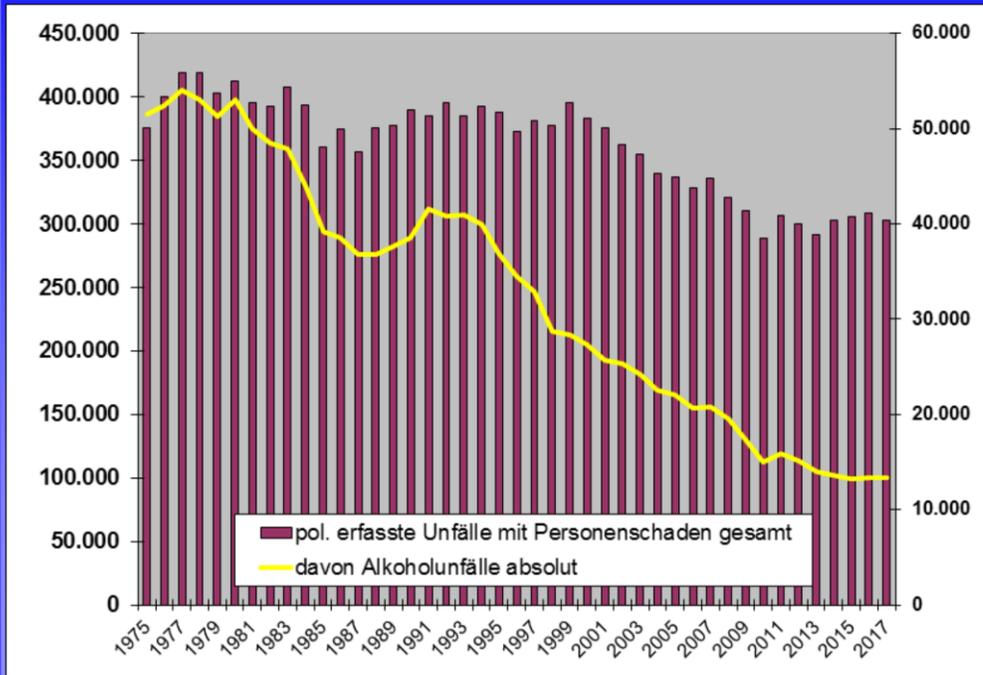
Betrachtet man den Anteil der sog. „Alkoholunfälle“ (das sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, der Art der Verkehrsteilnahme oder einer evtl. Verursachung alkoholisiert war) an allen Unfällen, dann ist zunächst festzuhalten, dass dieser Anteil sich seit 1995 auf noch knapp ein Drittel reduziert hat! 2017 beträgt er rund 1,3%, ist also gegenüber den beiden Vorjahren nochmals leicht gesunken - der niedrigste Wert seit Beginn der Erhebung!

Die absolute Zahl der Alkoholunfälle ist 2017 um 24 auf 35.326 minimal (+ 0,07%) angestiegen. Der Anstieg ist damit deutlich geringer als die Steigerung der polizeilich erfassten Unfälle insgesamt (57.771 oder + 2,2%).

Während die Zahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Deutschland seit 1995 um 18,6% **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 – womit die Folgen von Alkoholunfällen ausdrücklich nicht kleingerechnet werden sollen!

Entwicklung der polizeilich erfassten sowie der Alkoholunfälle mit Personenschaden absolut



**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

**BIER
BEWUSST
GENIESSEN.**
THE DEUTSCHEN BRAUER.

Bayerischer Brauerbund e. V.

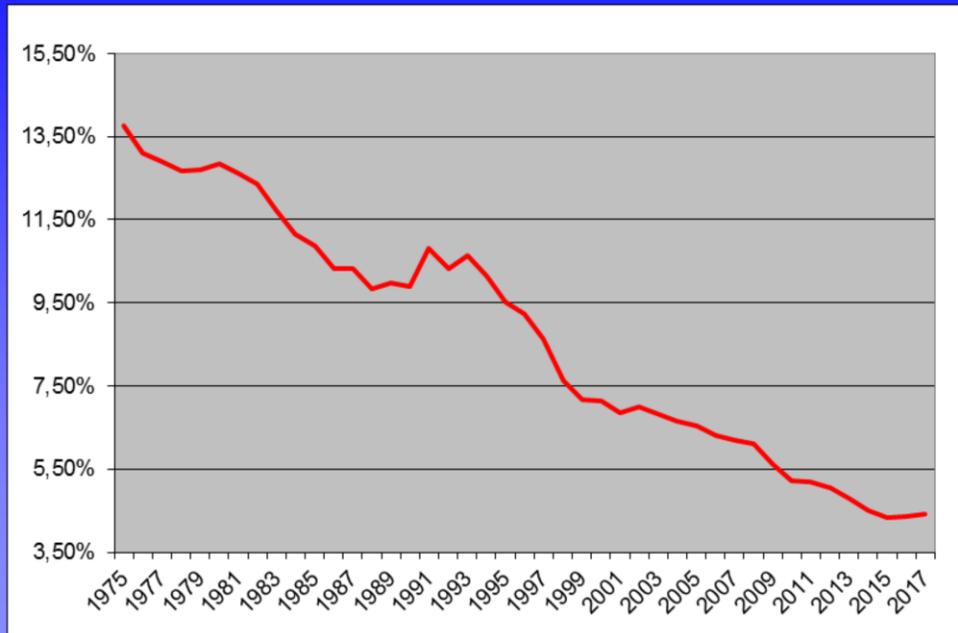
Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** unter Beteiligung (mindestens) eines Alkoholisierten hat in den zurückliegenden Jahrzehnten deutlich rascher abgenommen als die Zahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt, die in den letzten Jahren – anders als die Zahl der Alkoholunfälle – sogar wieder 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. Auch sind Unfälle unter Beteiligung alkoholisierter Radfahrer eingeschlossen.

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 herausgerechnet werden.

Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden in %



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

Bayerischer Brauereibund e. V.

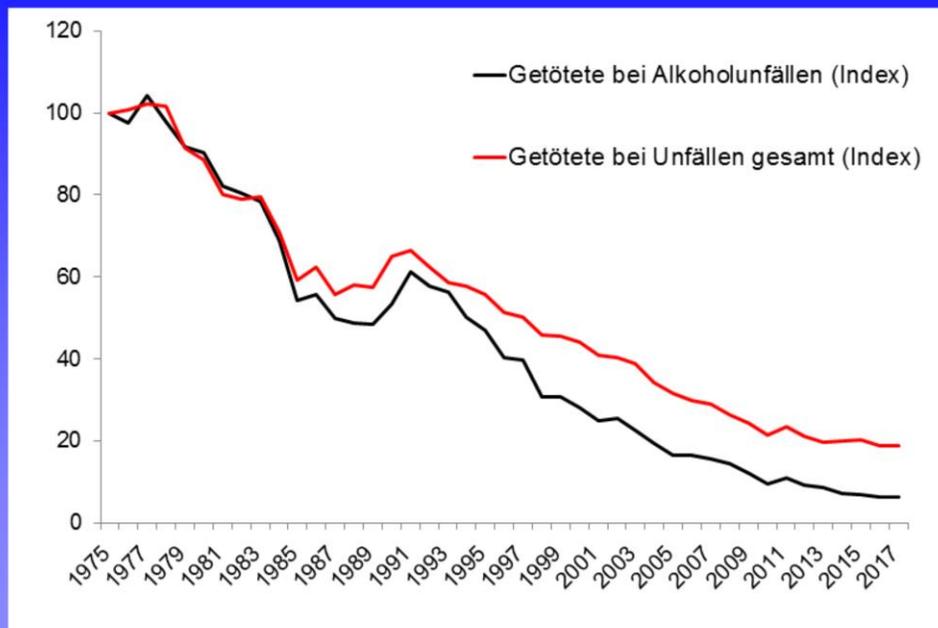


Die Darstellung in Prozentwerten verdeutlicht eindrucksvoll den signifikanten Rückgang des Anteils der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschaden insgesamt (hier: alle Verkehrsteilnehmer unter Einschluss von Fußgängern).

Dieser Anteil beträgt aktuell (2017) 4,41%. Nach einem leichten Anstieg der Alkoholunfälle mit Personenschaden in 2016 ist deren Zahl in 2017 zwar absolut wieder um 60 Unfälle gesunken, da die Zahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt jedoch stärker zurückgegangen ist, ist der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden trotz absolut rückläufiger Werte relativ geringfügig angestiegen.

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.

Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 1975 – 2017 1975 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

Bayerischer Brauerbund e. V.

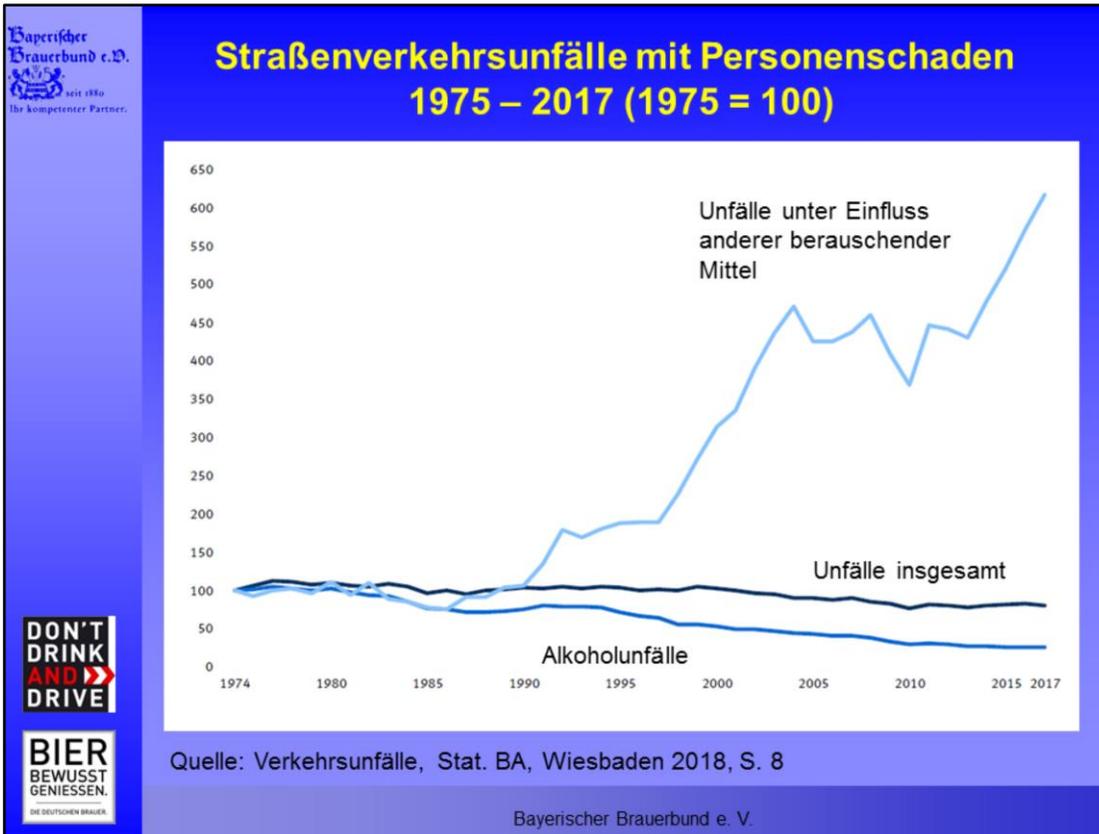
**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

BIER
BEWUSST
GENIESSEN.
DER DEUTSCHEN BRAUER.

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 18,7% bewegt, sank die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten auf 6,3% des Ursprungswertes.



Die Unfallstatistik lässt sich für Deutschland einschließlich des Gebietes der ehem. „DDR“ und Ost-Berlins bis 1975 zurück darstellen. Diese Statistik weist aus, dass die Gesamtzahl der „Alkoholunfälle“ mit Personenschaden in dieser Zeit von 51.593 (1975) auf 13.343 (2017) zurückgegangen ist, d.h. um 74,1 % oder auf noch 25,9% 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 fast versechsfacht (von 341 Fällen in 1990 auf 1.991 Fälle in 2017).

Dies heißt: Von allen Unfällen mit Personenschaden unter Einfluss berauschender Substanzen (Alkohol und sonstige) entfallen 2017 schon 13,6% (2016: 12,6%) auf „andere berauschende Mittel“ – Tendenz: steigend.



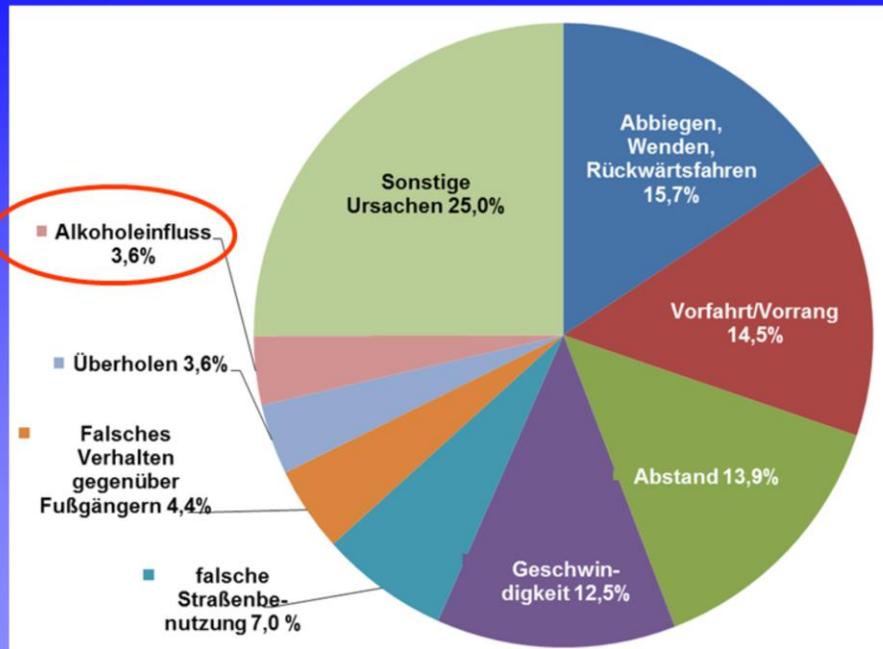
Die öffentliche Auseinandersetzung um die alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr kennt nur „alkoholisierte Beteiligte“. Die amtliche Statistik lässt jedoch auch eine nähere Betrachtung der Zusammensetzung dieser alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten **nach Art der Verkehrsteilnahme** 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 2017 insgesamt 13.532 alkoholisiert Beteiligten waren 586 oder 4,35% Fußgänger und 3.587 oder 26,64% Radfahrer – zusammen fast ein Drittel aller alkoholisiert Beteiligten.

Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden im Straßenverkehr 2017



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

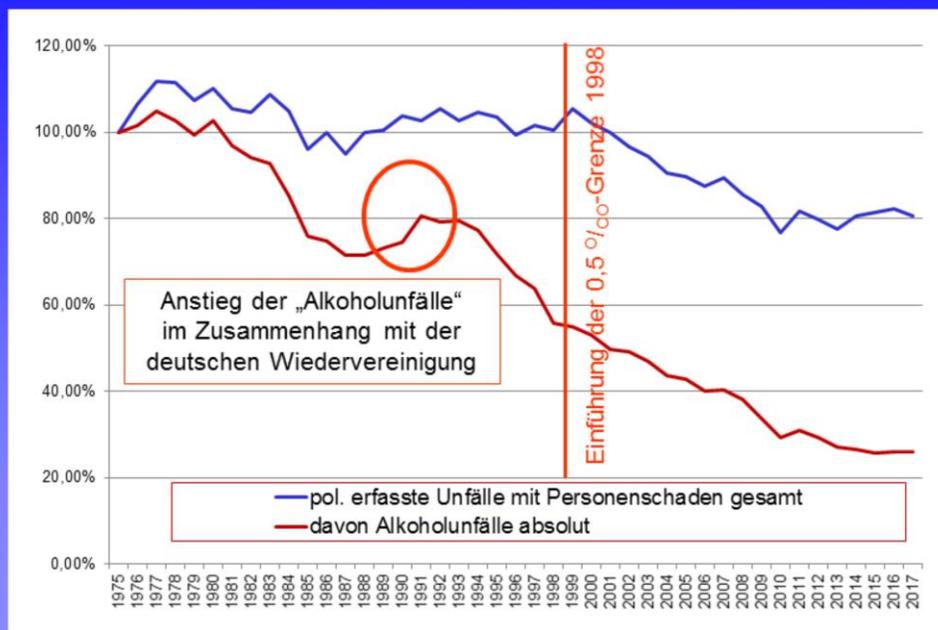
Bayerischer Brauerbund e. V.

DON'T
DRINK
AND
DRIVE

BIER
BEWUSST
GENIESSEN.
DIE DEUTSCHEN BRAUER.

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 3,6% an allen Unfällen erst „**Unfallursache Nr. 8**“ weit hinter z.B. unangepasster Geschwindigkeit, Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren oder der Missachtung von Vorfahrtregeln.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1975 – 2017 (1975 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

Bayerischer Brauerbund e. V.

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

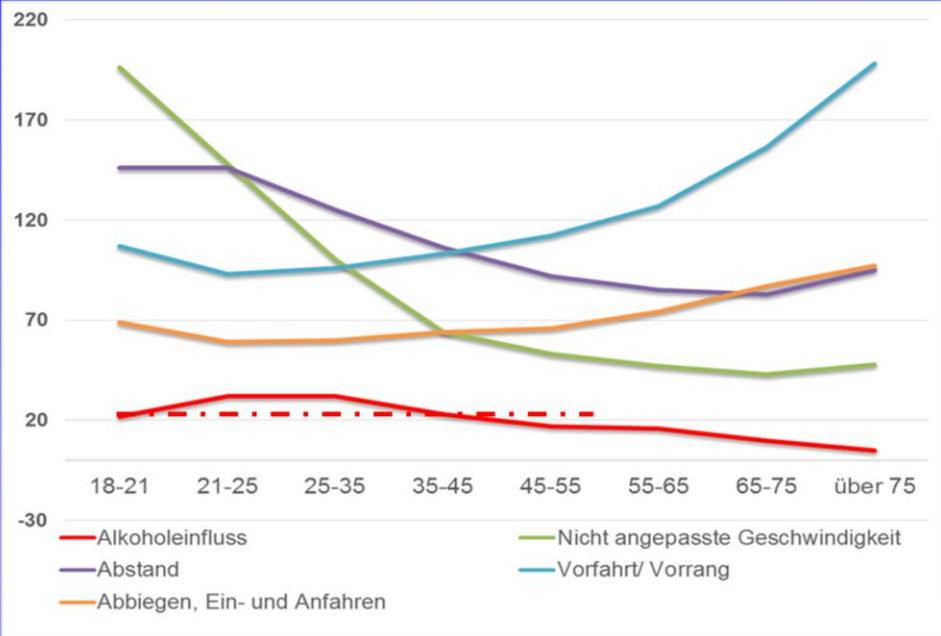
Eine spürbare Zunahme der Alkoholunfälle mit Personenschaden war lediglich unmittelbar nach der Wiedervereinigung zu beobachten und beschränkt sich zudem auf das Gebiet der ehem. „DDR“:

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 (ab April 2001 um ein Fahrverbot ab dieser Grenze erweitert) 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.

Ursachen von Unfällen mit Personenschaden 2017 Fehlverhalten je 1.000 beteiligte PKW-Fahrer nach Altersgruppen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7 2016, Ziff. 6.4.2.

**DON'T
DRINK
AND
DRIVE**

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

Bayerischer Brauerbund e. V.

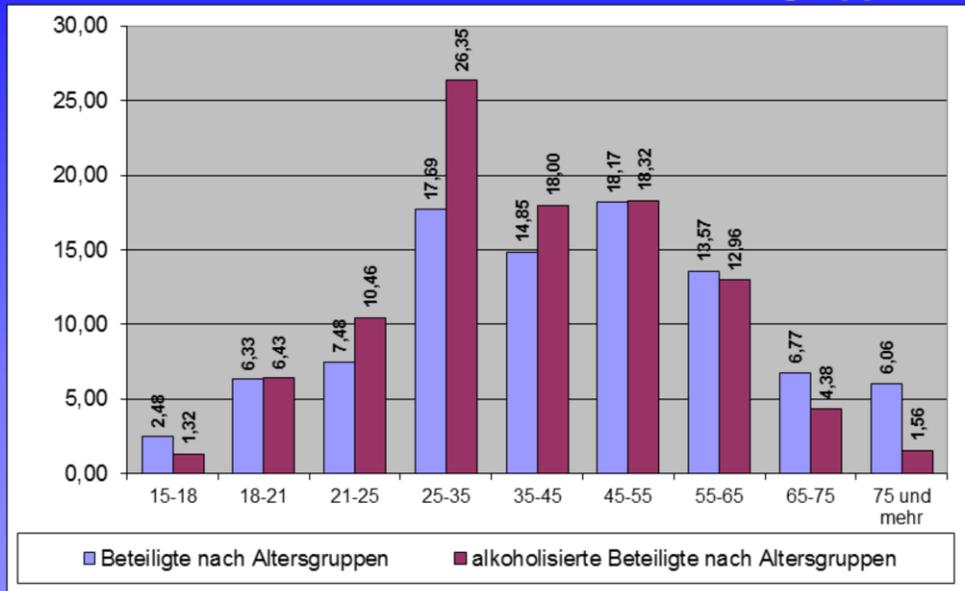
Gerne wird die Forderung nach einer weiteren Senkung der Promillegrenze auf den „Erfolg“ der 0,0-Promille-Regelung für Fahranfänger gestützt. Die amtliche Statistik aber zeigt: Ein signifikanter Unterschied der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten alkoholisierten PKW-Fahrer in den drei 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 31.12.2017 (jüngste verfügbare Daten) 2.632.344 18- bis 21-Jährige und 3.684.350 21- bis 25-Jährige, die – unterstellt - im Prinzip alle ein KFZ fahren. In der unteren Altersgruppe (18-21) waren 33.020 in 2017 als Fahrer eines KFZ an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt (1,25%), davon 725 oder 2,2% alkoholisiert, in der oberen Altersgruppe (21-25) 38.859 (1,05%), davon 1.212 oder 3,4% alkoholisiert.

Setzt man nun die jeweils alkoholisiert Beteiligten anstatt zu den Unfallbeteiligten insgesamt aber ins Verhältnis zur fahrenden Grundgesamtheit, dann kommen auf eine Million 18- bis 21-Jährige demnach in 2017 275 alkoholisiert unfallbeteiligte KFZ-Führer, auf 1 Mio. 21- bis 25-Jährige 328 - 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 2017 nach Altersgruppen



Quelle: StatBA 2018: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr 2017, Ziff. 1.3.1.

Bayerischer Brauereibund e. V.



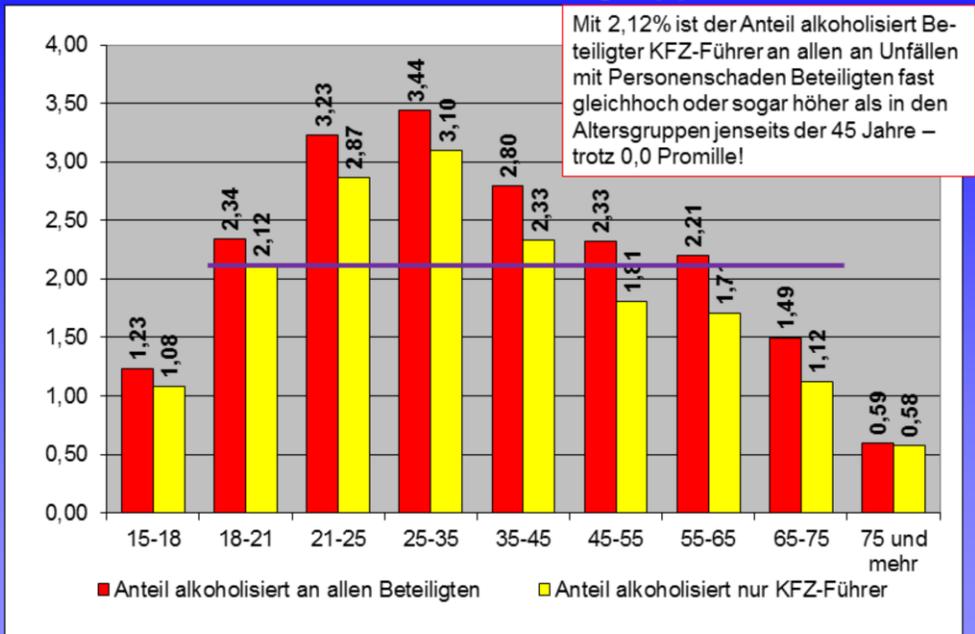
Dies bestätigt auch eine andere Form der Darstellung:

Die amtliche Statistik für 2017 weist aus, dass derjenige Anteil, der von allen Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen entfällt, 6,33% beträgt.

Der Anteil derselben Altersgruppe an allen **alkoholisiert** an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten müsste aufgrund der 0,0-Promille-Grenze eigentlich niedriger sein, mit 6,43% ist er jedoch sogar etwas höher.

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

Alkoholisiert Beteiligte an allen Straßenverkehrsunfällen nach Altersgruppen in % 2017



Quelle: StatBA 2018: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr 2017, Ziff. 1.3.1.

Bayerischer Brauereibund e. V.

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 (gelbe Säulen) ist das Ergebnis nämlich nicht besser:

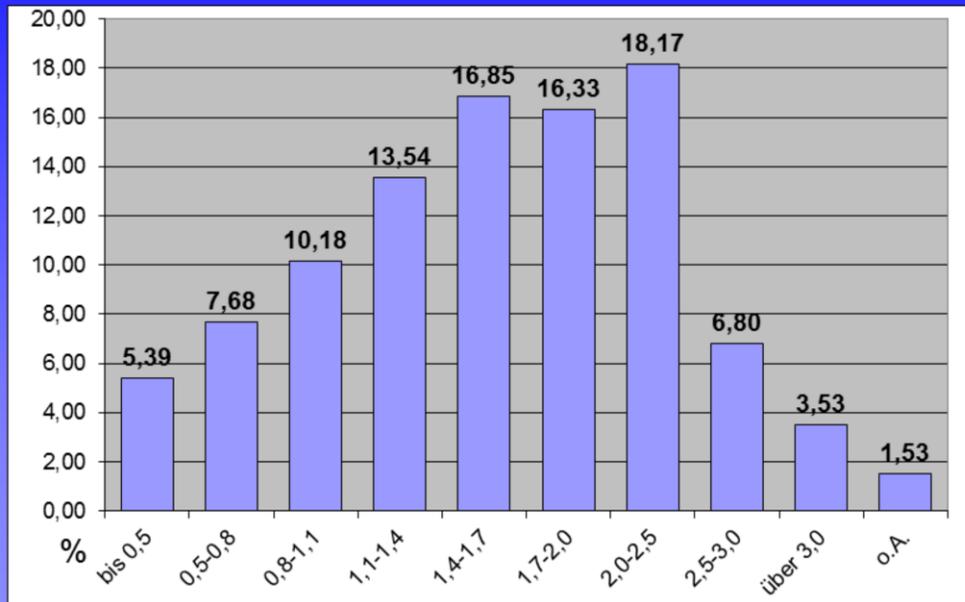
Über alle an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten KFZ-Führer entfallen 2,06% auf alkoholisiert Beteiligte. Mit 2,12 % ist der Anteil alkoholisiert Beteiligter an allen Beteiligten in der Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen sogar noch etwas höher.

Dies ist – gemeinsam mit der Altersgruppe der 35- bis 45-Jährigen, 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.

Alkoholisiert Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in %

(alle Verkehrsteilnehmer, Datenbasis: 2017)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

Bayerischer Brauereibund e. V.

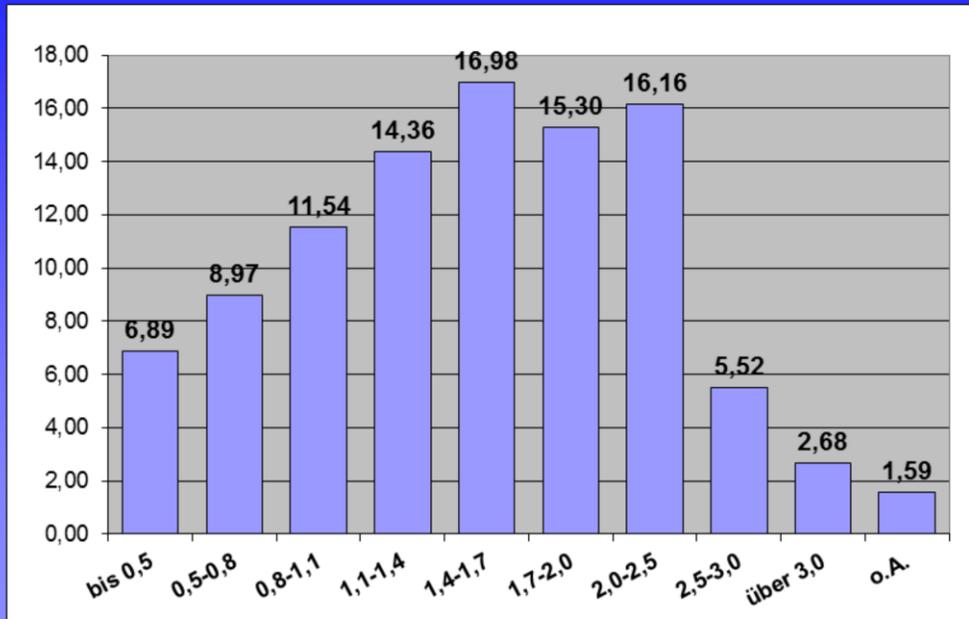
Eine aussagekräftige Beurteilung der verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit einer weiteren Senkung der Promillegrenze ist zudem nur dann möglich, wenn man zusätzlich die Blutalkoholkonzentration (BAK) berücksichtigt, die bei den an Alkoholunfällen Beteiligten festgestellt wurde:

Nur 5,39 % fielen 2017 in den BAK-Bereich unterhalb von 0,5 ‰. D.h. im Umkehrschluss: 94,61% der an Alkoholunfällen mit Personenschaden Beteiligten haben sich auch an die geltende Promillegrenze **nicht** gehalten, über 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 %

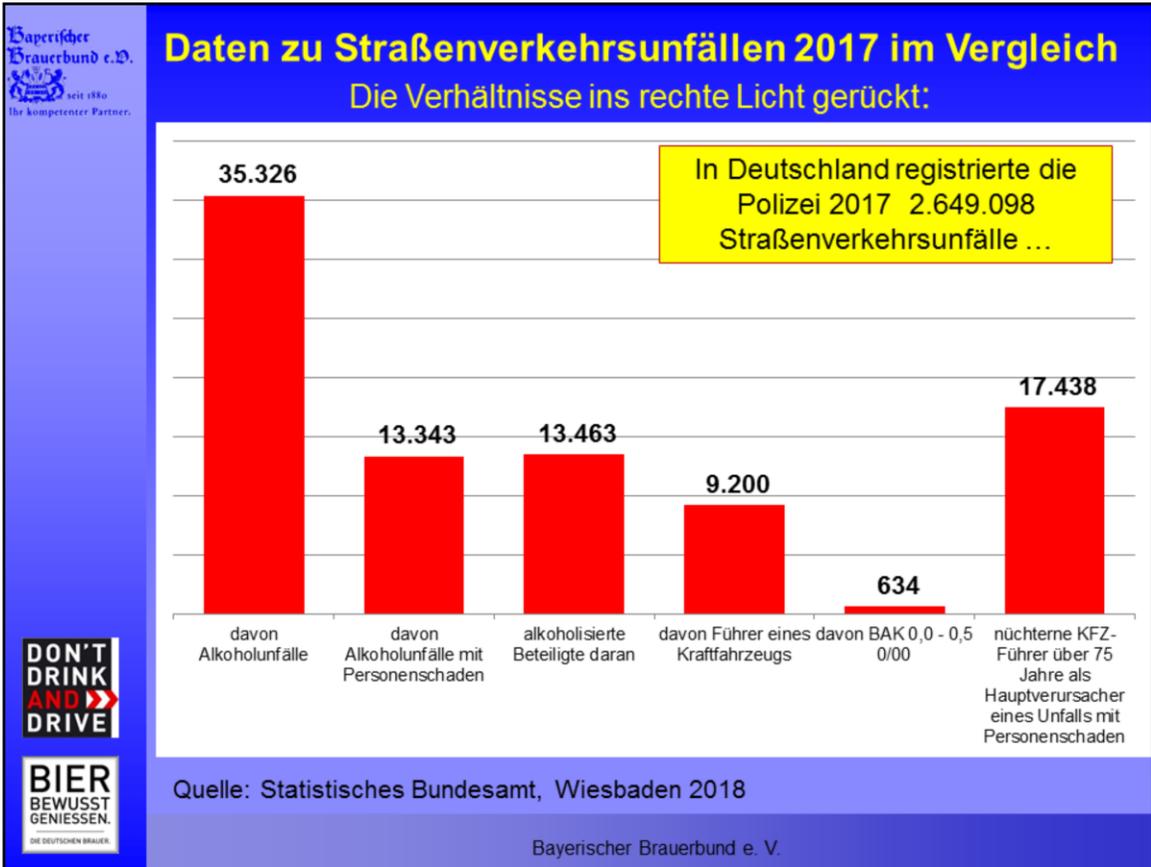
(nur Fahrer von KFZ, Datenbasis: 2017)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

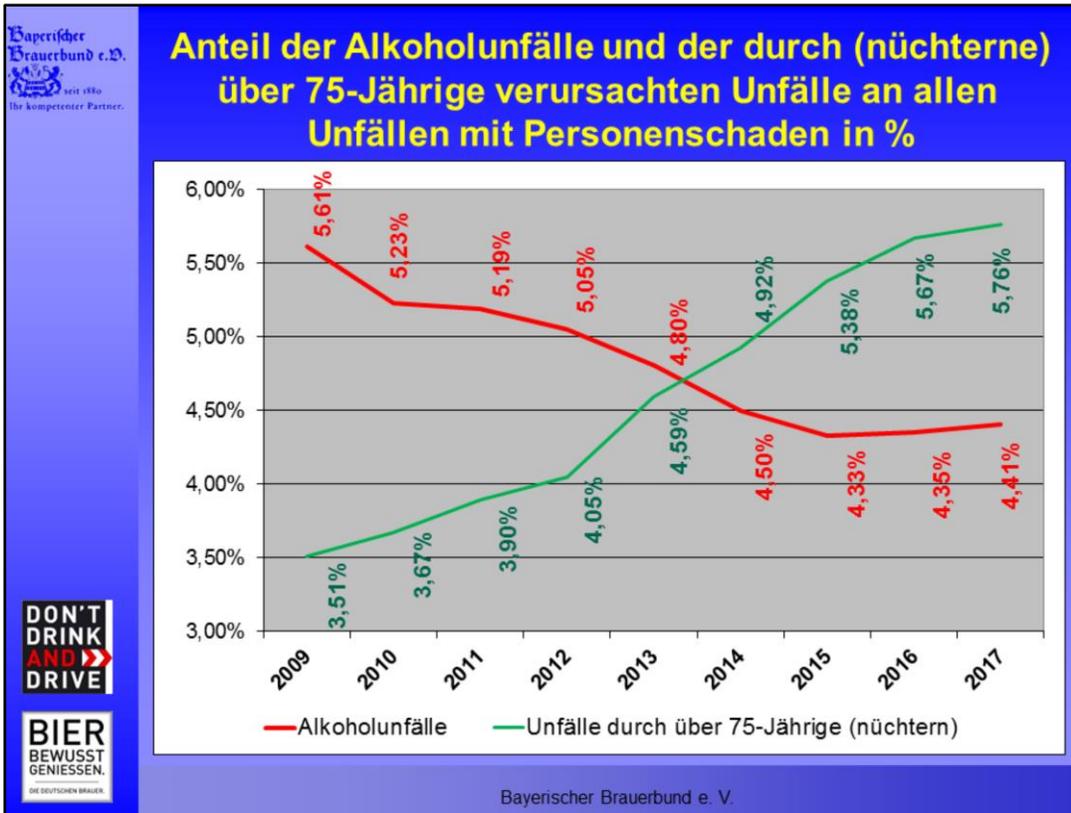


Beschränken wir die Betrachtung auf die Führer von motorisierten Fahrzeugen (PKW, LKW, Krafträder), sieht das Ergebnis vergleichbar aus: Nur 6,89% der alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten wiesen eine Blutalkoholkonzentration von bis zu 0,5 ‰ auf, aber bei 71,0% lag der Wert jenseits der 1,1 ‰. Dies ist ein Wert, in den man sich nicht „aus Versehen unbemerkt“ hineintrinkt!



Unter sachgerechter Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse mag der Ruf nach einer Senkung der Promillegrenze populär sein, die suggerierte Steigerung der Verkehrssicherheit wird sie allerdings schuldig bleiben: Von rund 2,65 Mio. in 2017 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen waren 35.326 sog. Alkoholunfälle, in 13.343 Fällen mit Personenschaden, an denen insgesamt 13.463 Menschen alkoholisiert beteiligt waren. Bei lediglich 9.200 von ihnen handelt es sich um die Führer von Kraftfahrzeugen. Die übrigen 4.263 alkoholisiert Beteiligten waren Fußgänger oder Radfahrer, für die der Bereich zwischen 0,0 und 0,5 Promille ohnehin irrelevant ist. In lediglich 634 **Fällen** war ein alkoholisierter Führer eines KFZ mit einer nachgewiesenen BAK zwischen 0,0 und 0,5 Promille an einem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt – deutschlandweit im gesamten Jahr 2017!

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

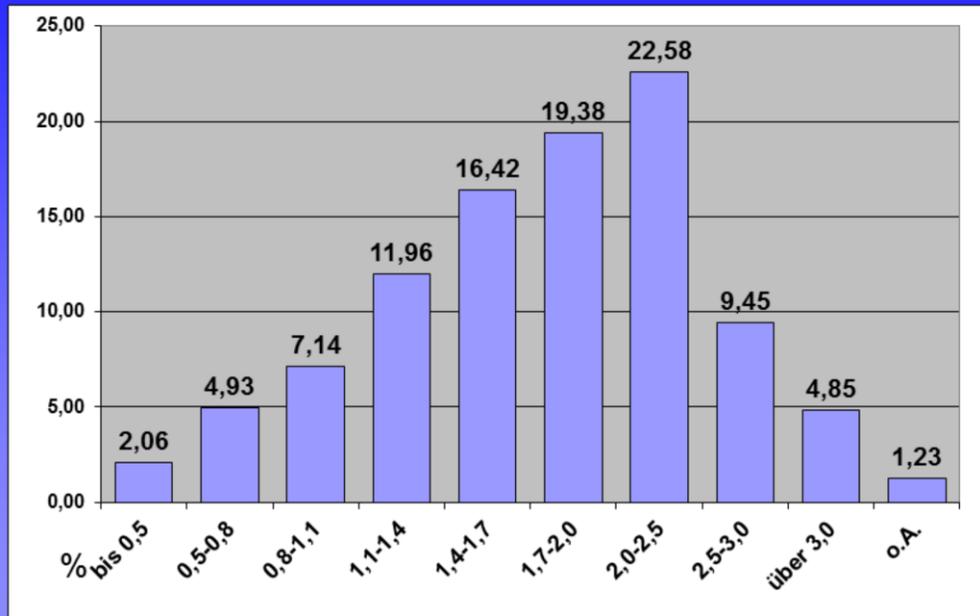


Während in den zurückliegenden Jahren der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden beständig zurückgegangen ist, ist der Anteil der Unfälle, die durch nüchterne über 75-jährige Führer eines KFZ als Hauptverursacher zu verantworten sind, beständig angestiegen. 2014 hat der prozentuale Anteil durch ältere Verkehrsteilnehmer schuldhaft verursachter Unfälle mit Personenschaden den der Alkoholunfälle mit Personenschaden erstmals übertroffen. So hat sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die von einem nüchternen KFZ-Führer über 75 verursacht wurden, seit 2009 um 60% erhöht, die der Alkoholunfälle gleichzeitig um knapp ein Viertel verringert.

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

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.

Alkoholisierete beteiligte Radler an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in % (Datenbasis: 2017)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

Bayerischer Brauerbund 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 mit Personenschaden, an denen ein Radler beteiligt war und bei denen dem Radler ein Fehlverhalten zu unterstellen ist (2017: 53.286 Fälle), in nur 3.587 Fällen „Alkoholeinfluss“ als Fehlverhalten des Fahrers statistisch erfasst ist (6,7%).

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 19,4%).

Insgesamt liegen 56,3% 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.

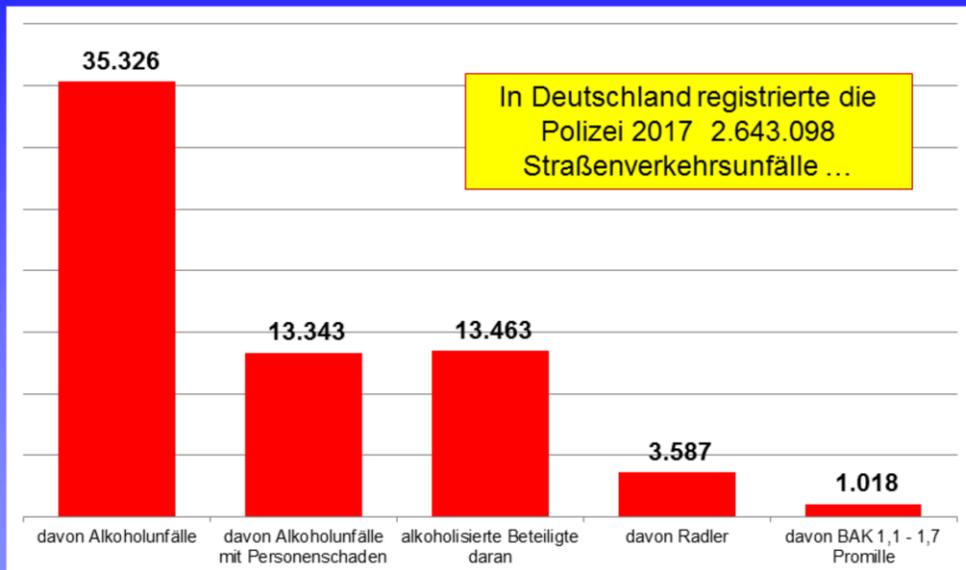
Sie alle bewegen sich auch nach geltendem Recht bereits im Bereich der Straftat.

Weitere knapp 14,1% haben einen gemessenen BAK-Wert von unter 1,1 Promille, wären von einer Neuregelung also ohnehin nicht betroffen.

Verbleiben 28,4% aller Beteiligten, die zwischen 1,1 und 1,7 Promille liegen (die Grenze von 1,6 Promille für den Straftatbestand wird statistisch bislang nicht getrennt erfasst) – deutschlandweit in 2017 1.018 Fälle.



Braucht Deutschland einen zusätzlichen „Ordnungswidrigkeitstatbestand“ für Radler zwischen 1,1 und 1,6 ‰ BAK?



Quelle: StatBA, Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr 2017, Ziff. 1.4.; Wiesbaden 2018

Bayerischer Brauerbund e. V.

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

Von 35.326 polizeilich erfassten Alkoholunfällen im Jahr 2017 entfallen 13.343 (37,8%) auf Unfälle mit Personenschaden, an denen 13.463 Menschen alkoholisiert (aktiv oder passiv) beteiligt waren.

3.587 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 1.018 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.



Bayerischer Brauerbund e. V.

Seit Jahrzehnten widmet der Brauerbund den besonderen Risiken der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr große Aufmerksamkeit. So hat der Bayerische Brauerbund in Kooperation mit der Landesverkehrsamt Bayern in den zurückliegenden Jahren wiederholt Plakatkampagnen an Land- und Bundesstraßen durchgeführt, um die Gefahr von „Alkohol am Steuer“ einprägsam zu verdeutlichen.

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.

Die Aktivitäten des Bayerischen Brauerbundes sind eingebettet in die Kampagne „**Don't Drink And Drive**“, die ältesten Verkehrssicherheitskampagne Deutschlands.

Die Brauwirtschaft leistet so 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 ebenso wie Hintergrundinformationen zur Kampagne auf der Website www.bierbewusstgeniessen.de oder auf www.DDAD.de.

BAYERISCHER BRAUERBUND E. V.
 Dr. Lothar Ebbertz
 München, Januar 2019