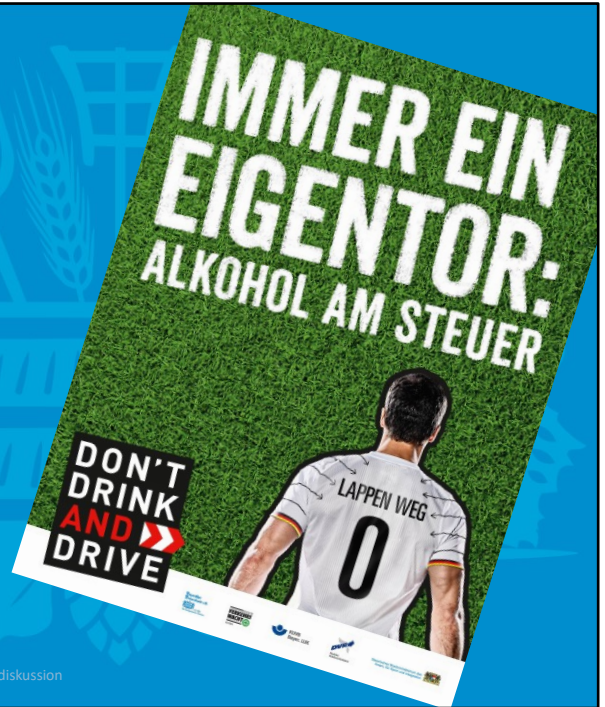


Alkohol im Straßenverkehr Zahlen und Fakten

Dezember 2020

Fakten zur Promilleg Diskussion



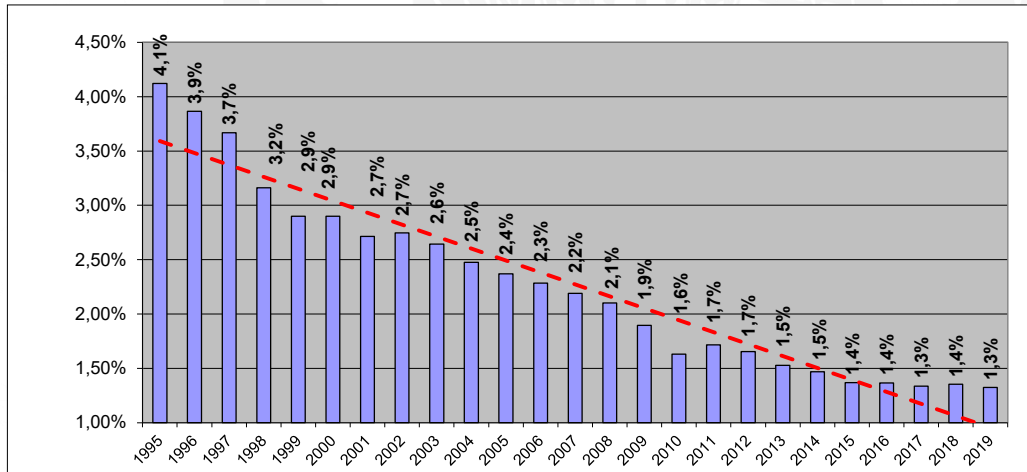
Die nachfolgend wiedergegebenen statistischen Angaben sind entnommen

- dem Bericht „Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, vom 16. Oktober 2020
- dem Bericht „Verkehr – Verkehrsunfälle 2019“, Fachserie 8 Reihe 7, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, vom 14. Juli 2020
- dem Bericht „Verkehrsunfälle“ Zeitreihen 2019, vom 14.07.2020

sowie

- dem Bericht „Kraft- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr“, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 30. Juli 2020.

Anteil der Alkoholunfälle an allen polizeilich erfassten Unfällen in %



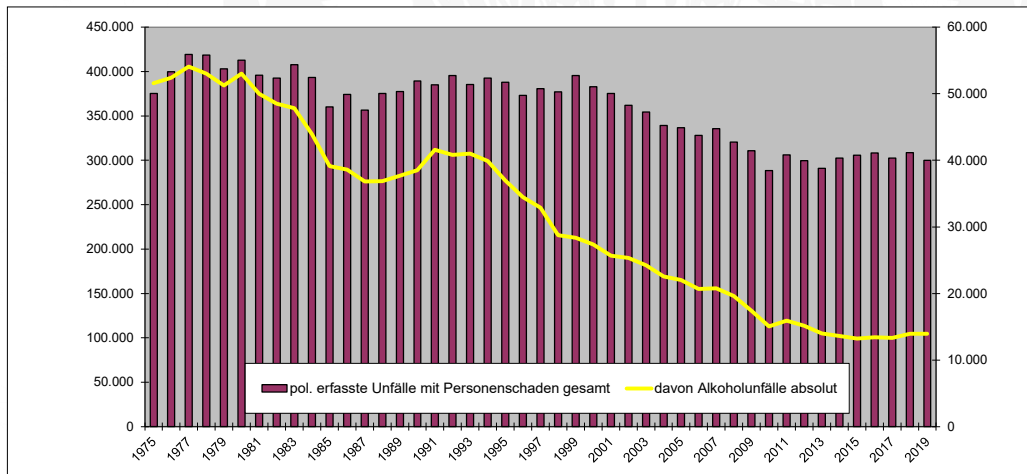
Betrachtet man den Anteil der sog. „Alkoholunfälle“ (das sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, der Art der Verkehrsteilnahme oder einer evtl. Verursachung alkoholisiert war) an allen Unfällen, dann ist zunächst festzuhalten, dass dieser Anteil sich seit 1995 auf noch knapp ein Drittel reduziert hat! 2019 beträgt er rund 1,3%, ist also gegenüber den beiden Vorjahren nochmals leicht gesunken – zusammen mit 2017 der niedrigste Wert seit Beginn der Erhebung!

Die absolute Zahl der Alkoholunfälle ist 2019 gegenüber 2018 um 68 auf 35.590 leicht (-0,19%) gesunken. Demgegenüber hat die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle insgesamt sogar zugenommen um 49.193 oder 1,87%.

Während die Zahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Deutschland seit 1995 um 20,5% gestiegen ist, ist die Zahl der Alkoholunfälle im gleichen Zeitraum um 61,3% 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



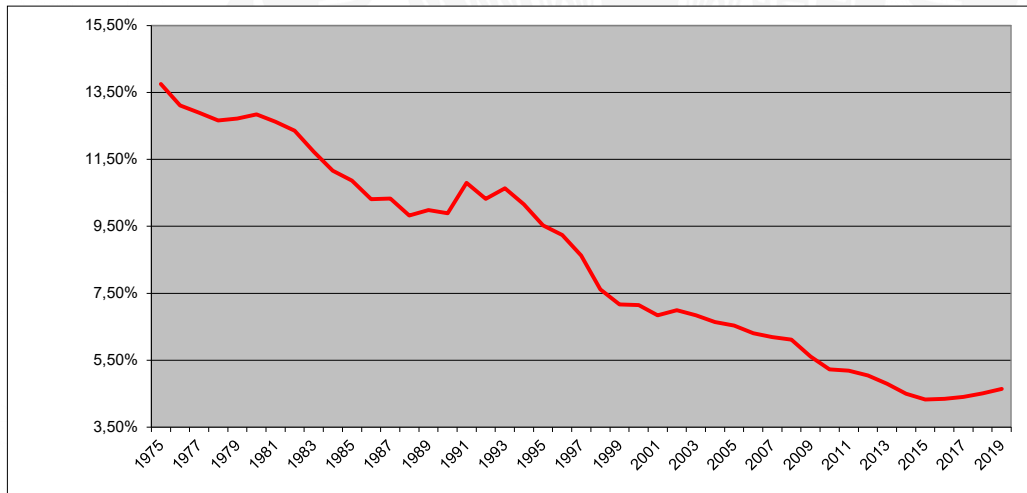
Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung (mindestens) eines Alkoholisierten hat in den zurückliegenden Jahrzehnten deutlich rascher abgenommen als die Zahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt, die zwischenzeitlich (in den Jahren 2013 bis 2016) sogar wieder leicht angestiegen war.

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 alkoholisierte Fußgänger vor das Fahrzeug läuft. Auch sind Unfälle unter Beteiligung alkoholisierte Radfahrer eingeschlossen, die in der jüngeren Vergangenheit zugenommen haben.

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

Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden in %



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

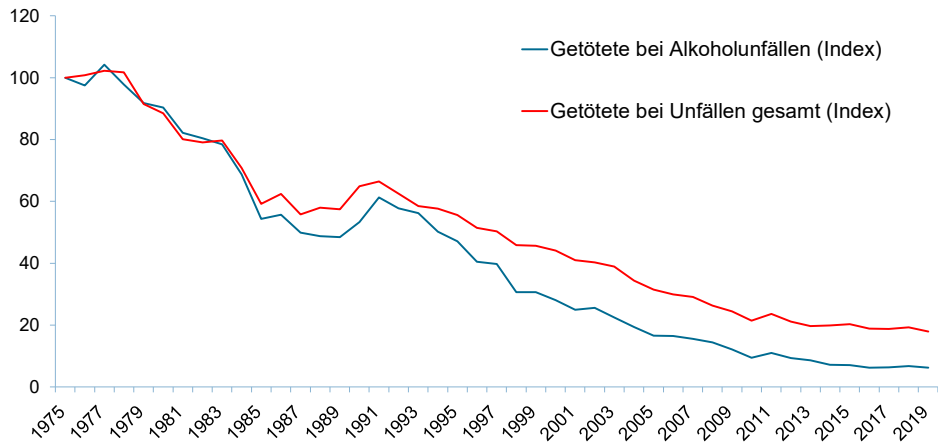
Dieser Anteil beträgt aktuell (2019) 4,6%.

Nach einem leichten Anstieg der Alkoholunfälle mit Personenschaden in 2016 ist deren Zahl in 2017 zunächst wieder um 60 Unfälle gesunken, in 2018 dann allerdings um sogar knapp 600 angestiegen und verharrt 2019 auf diesem Niveau. Seit der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden 2015 mit 4,33 % sein Minimum erreichte, ist er bis 2019 leicht auf 4,65% angestiegen.

Dass der Anteil der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschaden größer ist als der Anteil der Alkoholunfälle an allen polizeilich erfassten Unfällen (1,33%), 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 – 2019

1975 = 100

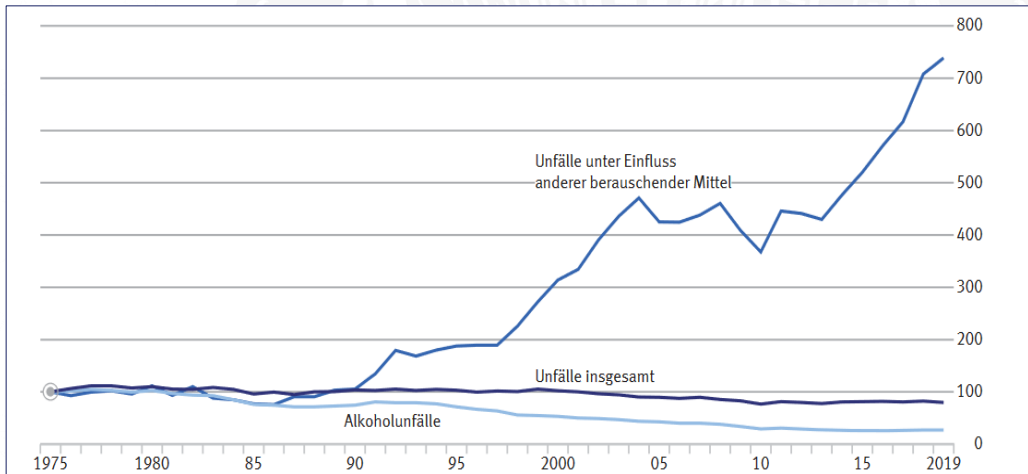


Was für die Unfälle mit Personenschaden insgesamt gilt, gilt auch für die Unfälle, bei denen ein Beteiligter getötet wurde:

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 17,9% bewegt, sank die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten auf 6,26% des Ursprungswertes.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1975 – 2019 (1975 = 100)

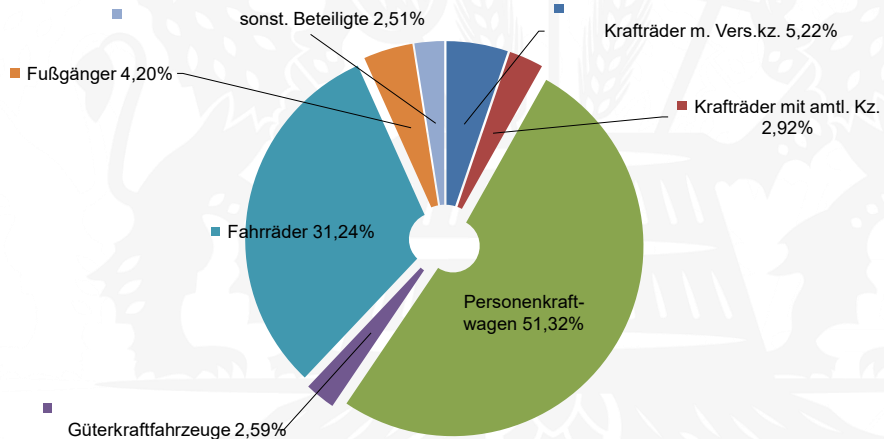


Die Unfallstatistik lässt sich für Deutschland einschließlich des Gebietes der ehem. „DDR“ und Ost-Berlins bis 1975 zurück darstellen. Diese Statistik weist aus, dass die Gesamtzahl der „Alkoholunfälle“ mit Personenschaden in dieser Zeit von 51.593 (1975) auf 13.349 (2019) zurückgegangen ist, d.h. um 73 % oder auf noch 27% 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 versiebenfacht (von 341 Fällen in 1990 auf 2.386 Fälle in 2019).

Dies heißt: Von allen Unfällen mit Personenschaden unter Einfluss berauschender Substanzen (Alkohol und sonstige) entfallen 2019 schon 14,6% auf „andere berauschende Mittel“ – Tendenz: steigend.

Alkoholisiert Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2019 nach Art der Verkehrsbeteiligung (Anteile in Prozent)



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 Promillegrenzsensenkung gar nicht betroffen wären, nämlich Fußgänger und Radfahrer.

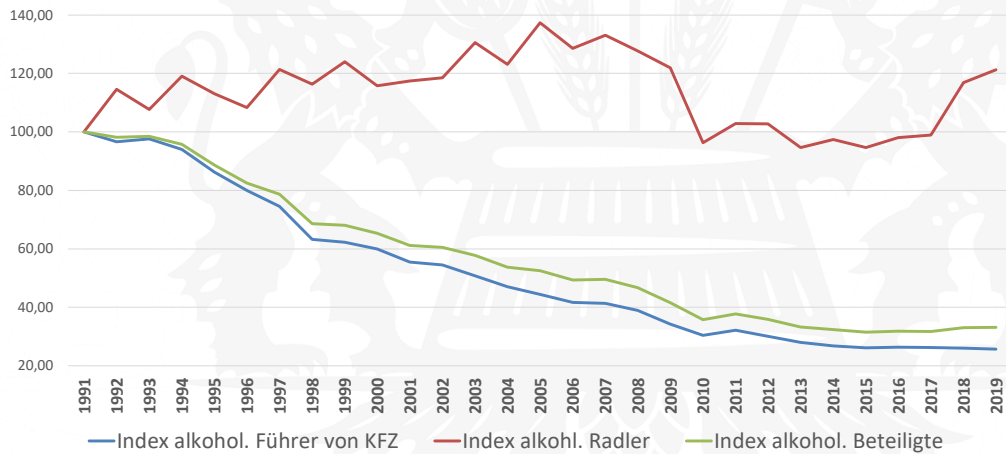
Auf beide Gruppen entfallen jedoch nicht unerhebliche Teile der alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen (hier mit Personenschaden) Beteiligten:

Von im Jahr 2019 insgesamt 14.070 an Unfällen mit Personenschaden alkoholisiert Beteiligten waren 591 oder 4,20 % Fußgänger und 4.395 31,24% Radfahrer – zusammen über ein Drittel aller alkoholisiert Beteiligten.

Im Zeitraum 2017 – 2019 ist die Zahl der alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten um 607 angestiegen – allein die Zahl der alkoholisiert beteiligten Radler aber stieg um 808! Die Zahl beteiligter Kraftfahrzeugführer ist also sogar gesunken.

Alkoholisiert Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden

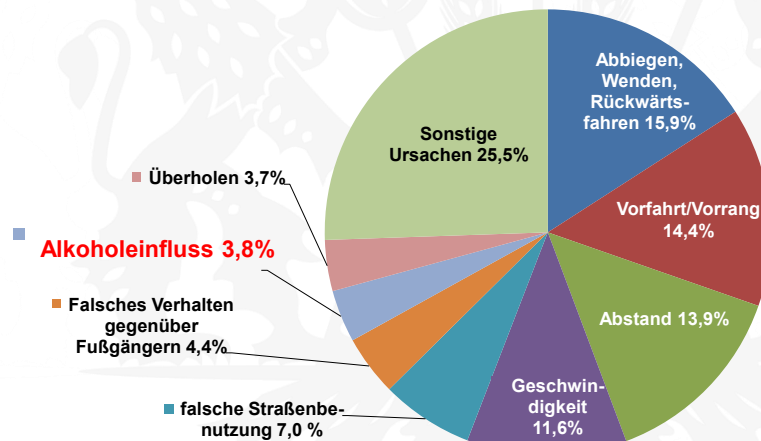
Indexiert: 1991 = 100



Wie stark die steigende Zahl alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden beteiligter Radler das Bild verzerrt wird deutlich, wenn man die Entwicklung des Index aller Beteiligten (grüne Linie) auflöst in eine isolierte Betrachtung des Index nur für die Radler (rote Linie) einerseits und des Index nur für die Führer eines KFZ (blaue Linie).

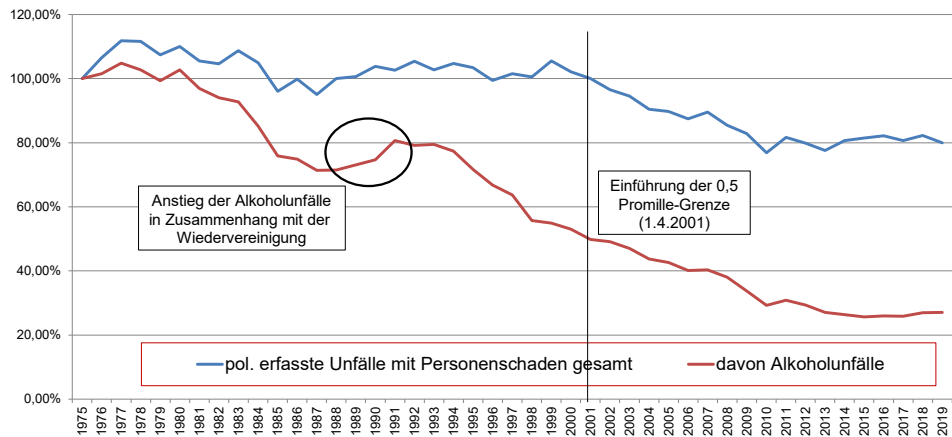
Der Anstieg des Gesamtindex seit 2015 ist allein der stark steigenden Zahl alkoholisiert beteiligter Radler zuzuschreiben.

Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden im Straßenverkehr 2019



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

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1975 – 2018 (1975 = 100%)



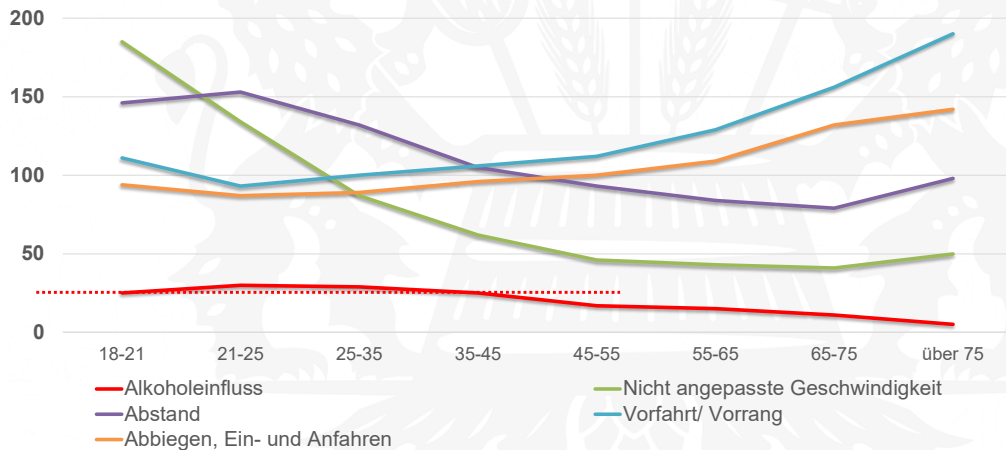
1973 wurde in Deutschland die 0,8-Promille-Grenze eingeführt. Seither ist, von wenigen Ausreißern abgesehen, die hier indexiert dargestellte Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden nahezu kontinuierlich rückläufig.

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 ab 2001 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.

Fehlverhalten bei Unfällen mit Personenschaden je 1.000 Beteiligte (nur PKW-Fahrer)



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.

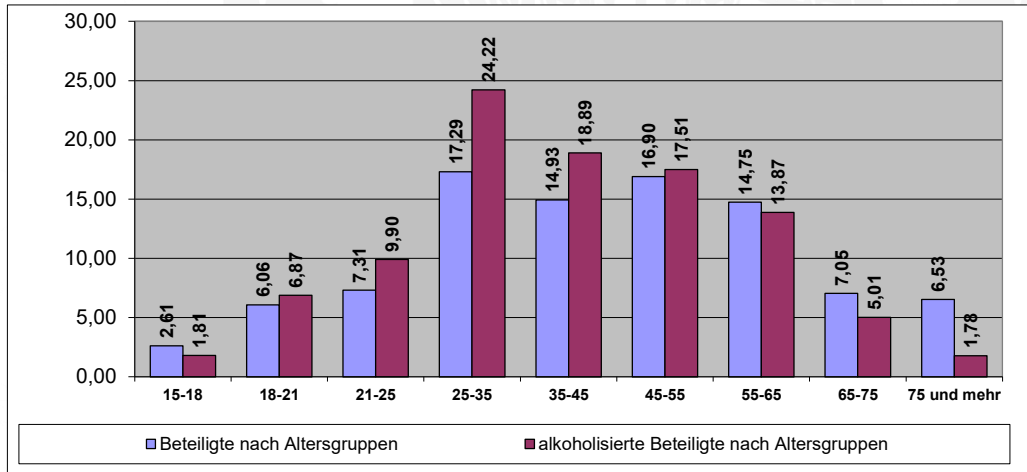
Fakten: Es lebten in Deutschland am 31.12.2019 (jüngste verfügbare Daten) 2.531.469 18- bis 21-Jährige und 3.729.562 21- bis 25-Jährige, die – unterstellt - im Prinzip alle ein KFZ fahren.

In der unteren Altersgruppe (18-21) waren 28.944 in 2019 als Fahrer eines KFZ an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt (1,14%), davon 696 oder 2,4% alkoholisiert, in der oberen Altersgruppe (21-25) 34.610 (0,93%), davon 1.007 oder 2,9% 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 2019 **275** alkoholisiert unfallbeteiligte KFZ-Führer, auf 1 Mio. 21- bis 25-Jährige **270** - 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 2019 nach Altersgruppen (alle Verkehrsteilnehmer)



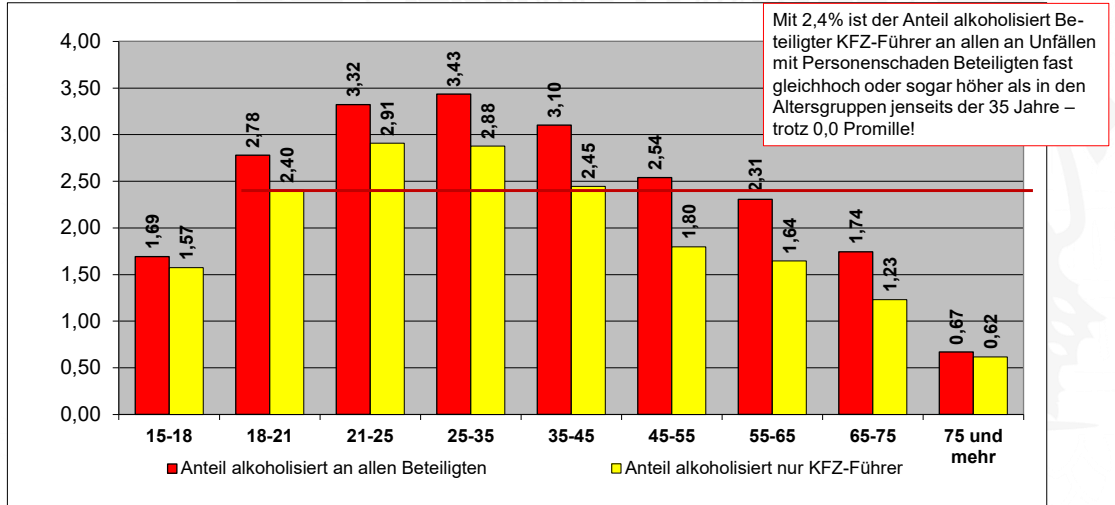
Dies bestätigt auch eine andere Form der Darstellung:

Die amtliche Statistik für 2019 weist aus, dass derjenige Anteil, der von allen Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen entfällt, 6,06% beträgt.

Der Anteil derselben Altersgruppe an allen alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten müsste aufgrund der 0,0-Promille-Grenze eigentlich niedriger sein, mit 6,87% 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 % 2019



Und es sind nur zum Teil alkoholisierte Radler oder Fußgänger, die dafür verantwortlich zeichnen, dass auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen ein überraschend hoher Anteil der Alkoholunfälle entfällt.

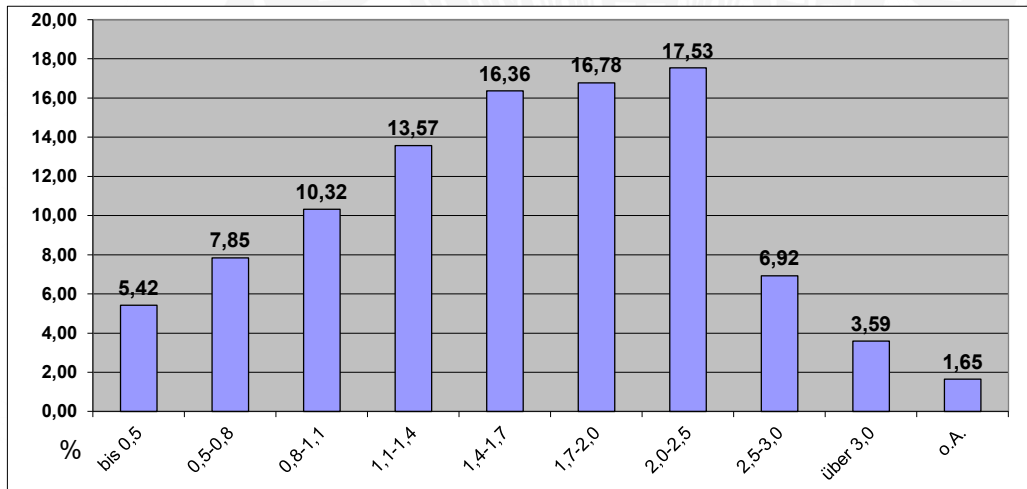
Denn bei isolierter Betrachtung der Fahrer von Kraftfahrzeugen (gelbe Säulen) ist das Ergebnis nämlich nicht besser:

Über alle 2019 an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten KFZ-Führer (429.006) entfallen 2,04% (8.731) auf alkoholisiert Beteiligte. Mit 2,4 % ist der Anteil alkoholisiert Beteiligter an allen Beteiligten in der Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen sogar noch höher.

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

Es gebricht 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: 2019)

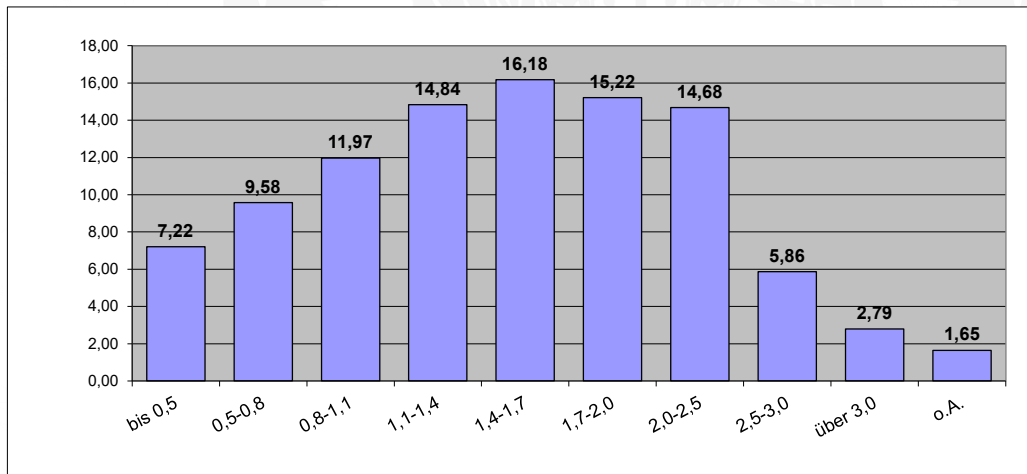


Eine aussagekräftige Beurteilung der verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit einer weiteren Senkung der Promillegrenze ist zudem nur dann möglich, wenn man zusätzlich die Blutalkoholkonzentration (BAK) berücksichtigt, die bei den an Alkoholunfällen Beteiligten festgestellt wurde:

Nur 5,42 % fielen 2019 in den BAK-Bereich unterhalb von 0,5 ‰. D.h. im Umkehrschluss: 94,58% 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?

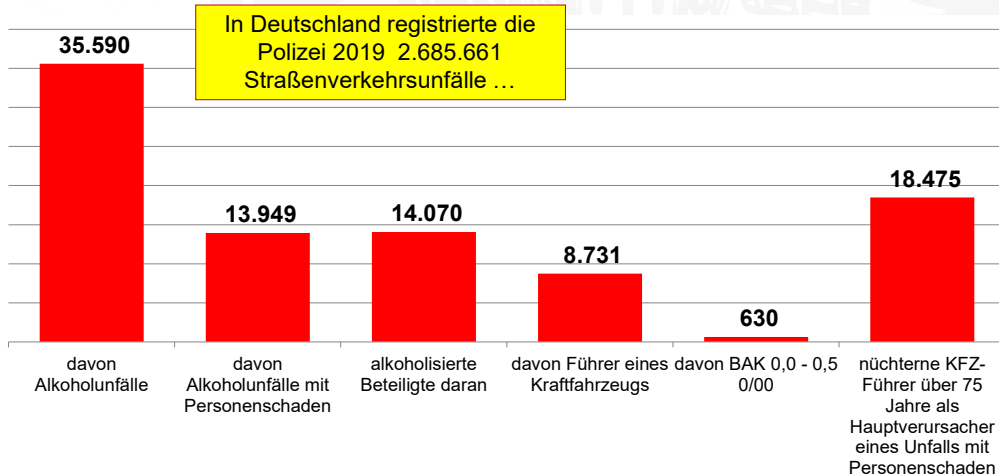
Alkoholisiert Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in % (nur Fahrer von KFZ, Datenbasis: 2019)



Beschränken wir die Betrachtung auf die Führer von motorisierten Fahrzeugen (PKW, LKW, Krafträder), sieht das Ergebnis vergleichbar aus: Nur 7,22% der alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten wiesen eine Blutalkoholkonzentration von bis zu 0,5 ‰ auf, aber bei knapp 70% lag der Wert jenseits der 1,1 ‰.

Dies ist ein Wert, in den man sich nicht „aus Versehen unbemerkt“ hineintrinkt!

Daten zu Straßenverkehrsunfällen 2019 im Vergleich Die Verhältnisse ins rechte Licht gerückt:



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:

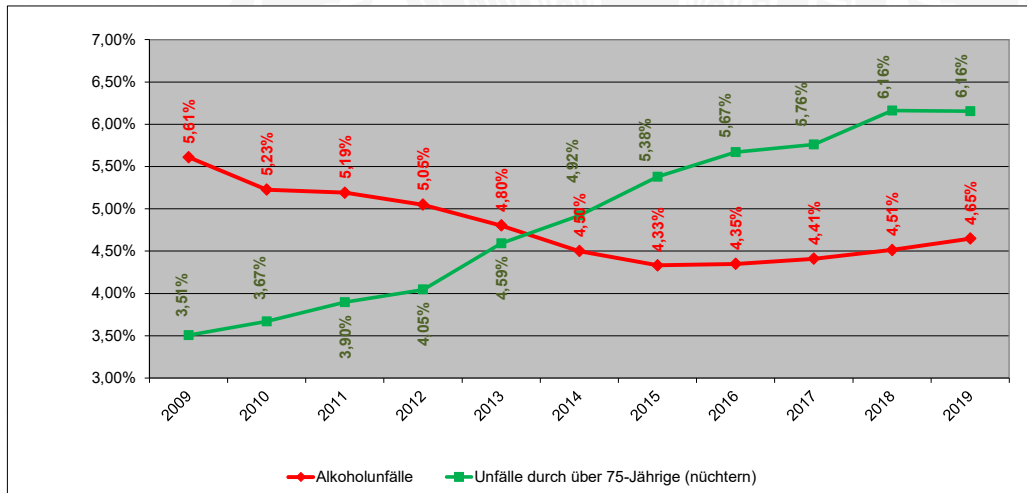
Von rund 2,68 Mio. in 2019 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen waren 35.590 sog. Alkoholunfälle, in 13.949 Fällen mit Personenschaden, an denen insgesamt 14.070 Menschen alkoholisiert beteiligt waren.

Bei lediglich 8.731 von ihnen handelt es sich um die Führer von Kraftfahrzeugen. Die übrigen 5.339 alkoholisiert Beteiligten waren Fußgänger oder Radfahrer, für die der Bereich zwischen 0,0 und 0,5 Promille ohnehin irrelevant ist.

In lediglich 630 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 2019!

Zum Vergleich: Das Risiko, dass ein nüchterner (!) Führer eines KFZ im Alter von über 75 Jahren einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht, ist rund 29 Mal so hoch.

Anteil der Alkoholunfälle und der durch (nüchterne) über 75-Jährige verursachten Unfälle an allen Unfällen mit Personenschaden

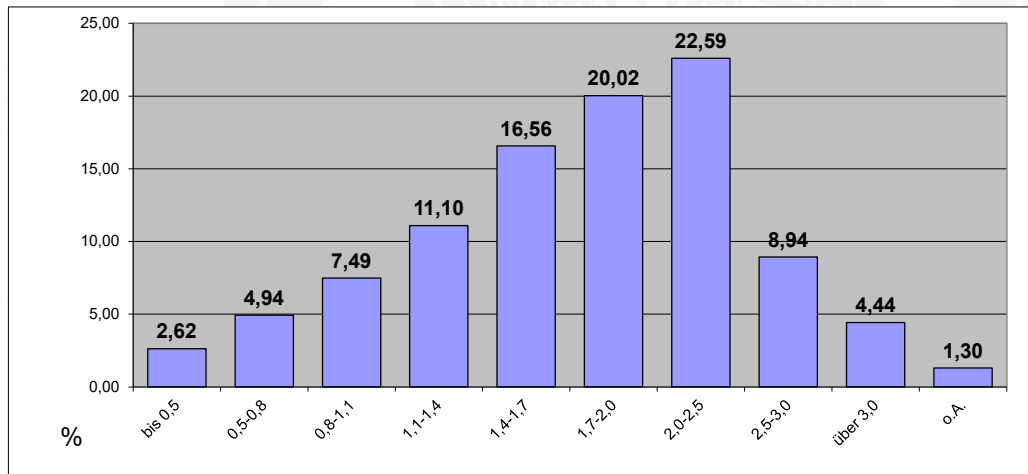


Während in den zurückliegenden Jahren der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden beständig zurückgegangen ist, ist der Anteil der Unfälle, die durch nüchterne über 75-jährige Führer eines KFZ als Hauptverursacher zu verantworten sind, beständig angestiegen. 2014 hat der prozentuale 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 knapp 70% erhöht, die der Alkoholunfälle gleichzeitig um knapp ein Fünftel 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 Kontrollichte nicht gewährleisten können, wird durch Forderungen wie der nach einer Senkung der Promillegrenze Scheinsicherheit vorgegaukelt – zu Lasten des Brau- und Gastgewerbes

Alkoholisierte beteiligte Radler an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkoholkonzentration in % (Datenbasis: 2019)



Wie sind nun Vorstößen zu werten, 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?

Bei allen Unfällen mit Personenschaden, an denen ein Radler beteiligt war und bei denen dem Radler ein Fehlverhalten zu unterstellen ist (2019: 59.162 Fälle), ist in 4.395 Fällen „Alkoholeinfluss“ als Fehlverhalten des Fahrers statistisch erfasst ist (7,4%).

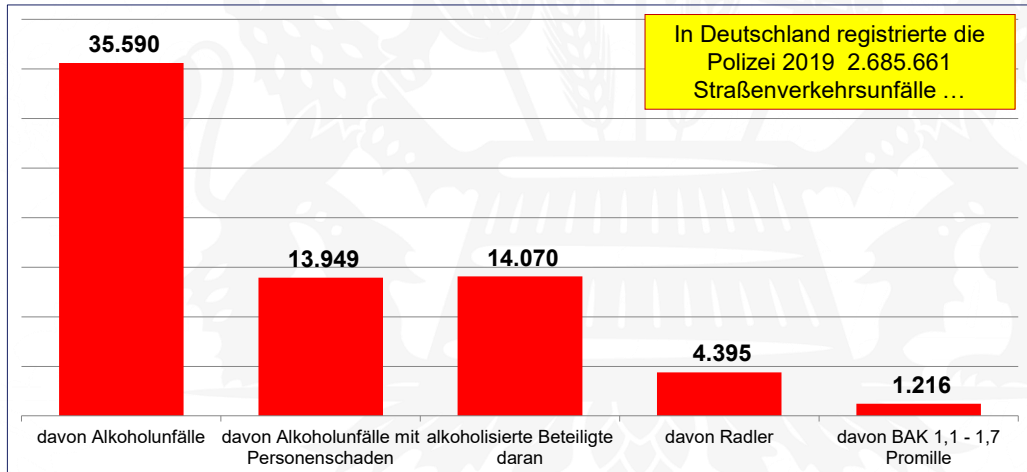
Zusätzlich ist die Blutalkoholkonzentration (BAK) bei alkoholisiert an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligter Radfahrer zu berücksichtigen (die veröffentlichte Statistik unterscheidet hier nicht zwischen „Beteiligung“ und „Verursachung“).

Die mit Abstand größte Gruppe entfällt auf einen BAK-Wert zwischen 2,0 und 2,5 Promille (gut 1/5), zweitgrößte Gruppe sind die Radler mit einem BAK –Wert zwischen 1,7 und 2,0 Promille (weitere rund 20%). Insgesamt liegen 56% 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 nicht betroffen.

Verbleiben 27,6% 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 2019 1.216 Fälle.

Braucht Deutschland einen zusätzlichen „Ordnungswidrigkeitstatbestand“ für Radler zwischen 1,1 und 1,6 0/00 BAK?



Auch hier ist also die Verhältnismäßigkeit des Eingriffs der Rechtsetzung kritisch zu prüfen: Von 35.590 polizeilich erfassten Alkoholfällen im Jahr 2019 entfallen 13.949 (39,2%) auf Unfälle mit Personenschaden, an denen 14.070 Menschen alkoholisiert (aktiv oder passiv) beteiligt waren.

4.395 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 1.216 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 Verkehrsfährdung in größerem Umfang gar nicht darstellen.



Seit Jahrzehnten widmet der Brauerbund den besonderen Risiken der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr große Aufmerksamkeit. So hat der Bayerische Brauerbund in Kooperation mit der Landesverkehrswehr 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.

DON'T DRINK AND DRIVE – die älteste deutsche Verkehrssicherheitskampagne

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



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.