

Informationen zum Thema:

Alkohol im Straßenverkehr

1. Einführung

Alkohol am Steuer ist nach wie vor eine Hauptursache für Verkehrsunfälle. Zwar sind Alkoholunfälle, d.h. Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter Alkoholeinfluss steht, in den letzten 30 Jahren fast kontinuierlich gesunken, jedoch kamen auch im Jahr 2005 603 Menschen in Deutschland durch Unfälle ums Leben, bei denen Alkohol im Spiel war. Trotz des Rückgangs sterben in Deutschland immer noch ca. 11 % derjenigen, die einem Verkehrsunfall zum Opfer fallen, an den Folgen eines Alkoholunfalls, - das ist fast jeder neunte Unfalltote. Die Todesfälle bei Alkoholunfällen betreffen zu einem großen Teil Menschen, die selbst keinen Alkohol getrunken haben.

Deutschland hat in den vergangenen Jahren die gesetzlichen Regelungen in Bezug auf Alkohol im Straßenverkehr gestärkt. Die zulässige Höchstgrenze der Blutalkoholkonzentration (BAK) beim Führen von Fahrzeugen wurde an den europäischen Standard angeglichen. Im Jahr 1998 wurde die Obergrenze von 0,8 Promille auf 0,5 Promille abgesenkt. Darüber hinaus kann auch die Atemalkoholanalyse zur Prüfung eines überhöhten Alkoholkonsums herangezogen werden. Weitere alkoholpolitische Maßnahmen, wie das geplante Alkoholverbot für Fahranfänger, werden zu größerer Sicherheit im Straßenverkehr beitragen.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) fordert in ihrer Europäischen Alkohol Charta von 1995 alle Mitgliedsstaaten auf, umfassende alkoholpolitische Konzepte zu erarbeiten und Programme umzusetzen. Sie geht dabei u .a. von folgendem ethischen Prinzip aus:

Alle Bürger haben das Recht auf ein vor Unfällen, Gewalttätigkeit und anderen negativen Folgen des Alkoholkonsums geschütztes Familien-, Gesellschafts- und Arbeitsleben.

Die WHO benennt als wichtige alkoholpolitische Maßnahme:

Erlass und Durchführung von wirkungsvollen Gesetzen gegen Alkohol im Straßenverkehr.

2. Einfluss von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit

Körperliche und psychische Reaktionen

Alkoholkonsum wirkt sich negativ auf die Fahrtüchtigkeit aus. Die körperlichen und psychischen Reaktionen auf Alkohol sind bei jedem Menschen graduell unterschiedlich. Sie hängen ab von der Höhe der Alkoholkonzentration im Blut, der Zeitspanne, innerhalb derer Alkohol getrunken wurde, dem Körpergewicht, der Magenfüllung sowie der körperlichen Konstitution und Verfassung. Die Gefahrenschwelle beginnt bereits bei 0,2 bis 0,3 Promille. Der Gesetzgeber hat den Gefahrgrenzwert für relative Fahruntüchtigkeit auf 0,5 Promille festgelegt. Bei 1,1 Promille liegt der Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit.

Alkohol gelangt über den Blutkreislauf in den menschlichen Körper. Da Alkohol ein Nervengift ist und besonders in der zentralen Schaltstelle - dem Gehirn - wirkt, reagiert der gesamte Organismus. Neben als angenehm empfundenen Reaktionen, wie Euphorie oder stärkerem Selbstbewusstsein, führt Alkoholkonsum jedoch auch zu einer Reihe von negativen Wirkungen auf die psychische Verfassung des Einzelnen und die Leistungsfähigkeit seiner Sinne.

Alkohol lähmt die Nervenzellen und behindert so die Übermittlung von Informationen. Dies führt zu Fehlleistungen im Seh- und Gefühlszentrum sowie im Assoziationszentrum, welches Denken, Gedächtnis, Wille, Bewusstsein und Sprache steuert. Auch die Körperbewegungen werden verlangsamt.

Folgende Reaktionen lassen sich feststellen:

Körperliche Reaktionen	Psychische Reaktionen
Verlängerung der Reaktionszeit und Abnahme der Reaktionssicherheit	allgemeine Enthemmung
Störungen der Bewegungskoordination, überschießende Bewegungen	gesteigerter Antrieb
gestörter Gleichgewichtssinn	erhöhte Reizbarkeit bis zur Aggressivität
gestörtes Lage- und Raumgefühl/ mangelnde Orientierung	Einschränkung des Kritikvermögens, Selbstüberschätzung, erhöhte Risikobereitschaft
Sehvermögen: <ul style="list-style-type: none">▪ Einschränkung von Sehschärfe, räumlichem Sehen und Dämmerungssehschärfe▪ erhöhte Blendempfindlichkeit▪ Gesichtsfeldeinschränkungen (Tunnelblick)▪ Funktionsstörungen bis zum Doppelsehen	Aufmerksamkeits- und Konzentrationsstörungen
Wachheits-/Vigilanzstörungen	eingeschränkte Erfassung, Verarbeitung und Bewältigung komplexer Situationen

Berechnung der Blutalkoholkonzentration

Die Berechnung der Alkoholkonzentration im Blut ist nur annäherungsweise möglich, da der Wert von verschiedenen Faktoren abhängt (s.o.). Man geht von folgenden Faustregeln aus:

Bei Männern : $\frac{\text{Getrunkenen Alkohol in Gramm}}{\text{Körpergewicht in kg} \times 0,7}$

Bei Frauen: $\frac{\text{Getrunkenen Alkohol in Gramm}}{\text{Körpergewicht in kg} \times 0,6}$

Pro Stunde baut der männliche Körper ca.0,1 Promille Alkohol ab, der weibliche ca. 0,085 Promille.

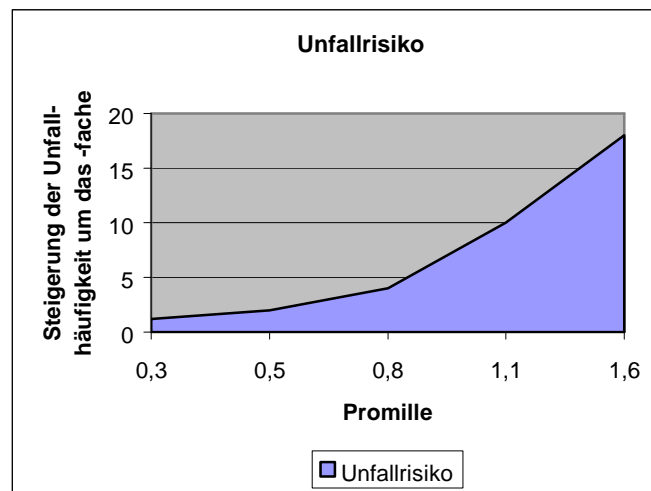
Typische Fahrfehler in Folge von Alkoholkonsum

Die oben genannten körperlichen und psychischen Beeinträchtigungen durch Alkohol führen zu typischen Fahrfehlern alkoholisierter Fahrzeugführer. Verhängnisvolle Folgen des Fahrens unter Alkoholeinfluss sind u.a. überhöhte Geschwindigkeit, Fahren in Schlangenlinien, riskante Überholmanöver oder die Mitnahme von zu vielen Personen.

Unfallrisiko

Das alkoholbedingte Unfallrisiko ist schon bei 0,3 Promille BAK erhöht. Mit 0,5 Promille BAK ist das Risiko in einen Unfall verwickelt zu werden schon doppelt so hoch wie in nüchternem

Zustand, bei 1,1 Promille 10 Mal so hoch und bei 1,6 Promille 18 Mal so hoch, wie die folgende Grafik verdeutlicht.



Quelle: Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, 2004

2. Gesetzliche Bestimmungen

Die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich „Alkohol im Straßenverkehr“ sind in Deutschland im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Strafgesetzbuch (StGB) geregelt. Für das Führen von Fahrzeugen gilt nach dem StVG die Obergrenze von 0,5 Promille. Bei einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 Promille und 1,09 Promille ohne Ausfallerscheinungen beim Fahrzeugführer liegt eine Ordnungswidrigkeit nach §24 StVG vor. Eine Neuerung hat sich durch eine verbesserte Messtechnik im Bereich der Atemalkoholanalyse ergeben. Seit dem 01.Mai 1998 sind Messungen der Atemalkoholkonzentration (AAK) vor Gericht verwertbar, d.h. eine Blutalkoholanalyse kann entfallen. Bei einer AAK von 0,25 mg/l oder mehr liegt wie bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,5 Promille eine Ordnungswidrigkeit vor.

Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 24a 0,5 Promille-Grenze http://bundesrecht.juris.de/stvg/_24a.html

Beim Fahren unter Alkoholeinfluss wird eine Unterscheidung getroffen zwischen relativer und absoluter Fahruntüchtigkeit. Eine relative alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit besteht, wenn unterhalb der Grenze von unter 1,1 Promille, also auch schon bei 0,3 Promille, bestimmte weitere Beweisanzeichen für Fahruntüchtigkeit vorliegen, wie z.B. leichtsinnige Fahrweise, Fahren in Schlangenlinien, Fahrfehler oder in einen Unfall verwickelt sein. Unterhalb einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 Promille kann relative Fahruntüchtigkeit nur bei Auftreten außergewöhnlicher Umstände vorliegen.

Strafgesetzbuch (StGB) § 316 Trunkenheit im Verkehr http://bundesrecht.juris.de/stgb/_316.html

Ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille nimmt der Gesetzgeber an, dass niemand mehr in der Lage ist, ein Auto sicher zu führen, weil die Leistungsfähigkeit so stark herabgesetzt ist, dass keiner mehr den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird. Daher wird eine absolute Fahruntüchtigkeit bei 1,1 Promille angenommen, auch wenn keine Ausfallerscheinungen sichtbar werden. Wer in diesem Zustand ein Kraftfahrzeug führt, handelt grundsätzlich grob fahrlässig. Es wird in jedem Fall ein Strafverfahren eingeleitet.

Strafgesetzbuch (StGB) § 315c Gefährdung des Straßenverkehrs

http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/_315c.html

Polizeiliche Kontrollen

Polizeibeamte dürfen nach § 36 Abs. 5 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) Verkehrskontrollen auch zur Prüfung der Verkehrstüchtigkeit von Kraftfahrern durchführen.

Dies kann sowohl an speziell dafür eingerichteten Kontrollstellen erfolgen, wenn aus Präventionsgründen in einem festgelegten Zeitraum und nach zuvor determinierten Kriterien Kraftfahrer und Fahrzeuge „verdachtsunabhängig“ überprüft werden, oder auch durch gezielte Einzelkontrollen, wenn das Fahrverhalten eines Fahrzeugführers Anlass gibt, an der Fahrtüchtigkeit zu zweifeln.

Straßenverkehrsordnung (StVO) § 36 (5) Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten
http://bundesrecht.juris.de/stvo/_36.html

Bußgelder und Strafmaße

Alkoholgehalt	Wenn keine Anzeichen von Fahrsicherheit vorliegen	Wenn Anzeichen für Fahrsicherheit vorliegen	Wenn es zum Unfall kommt
Ab 0,3 Promille BAK bzw. 0,15mg/l AAK, Alkohol zeigt Wirkung		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre) ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre) ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer)
Ab 0,5 Promille BAK bzw. 0,25mg/l AAK, doppeltes Unfallrisiko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 Punkte im Verkehrszentralregister, ▪ Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG: ▪ Geldbuße+ Fahrverbot bis 3 Monate 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre) ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre) ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer) ▪ Schadenersatz, Schmerzensgeld und evtl. Rente an Unfallopfer
Ab 1,1 Promille BAK bzw. 0,55 AAK über zehnfaches Unfallrisiko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre), ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre) ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Punkte im Verkehrszentralregister ▪ Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (bis 5 Jahre) ▪ Führerscheinentzug (Sperrfrist 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer) ▪ Schadenersatz, Schmerzensgeld und evtl. Rente an Unfallopfer

Wer nach Ende der Sperrfrist eine neue Fahrerlaubnis beantragen möchte, muss sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) unterziehen.

Versicherungsrecht

Auch im Versicherungsrecht spielt Alkohol am Steuer eine bedeutende Rolle. Die so genannte Trunkenheitsklausel in den Allgemeinen Kfz-Versicherungs-Bedingungen (AKB) verpflichtet Fahrzeugführer, nur in nüchternem Zustand zu fahren. Kommt es aufgrund der Verletzung dieser Obliegenheitspflicht zu einem Unfall, dann wird der Kfz-Haftpflichtversicherer leistungsfrei. Er kann beim Fahrzeugführer die Erstattung seiner Schadensaufwendungen verlangen, wenn zwischen der alkoholischen Beeinflussung und dem Versicherungsfall ein kausaler Zusammenhang besteht.

Allgemeine Kfz-Versicherungs-Bedingungen (AKB) § 2b AKB Einschränkung des Versichertenschutzes <http://www.verkehrlexikon.de/Texte/AKB2b.htm>

Bei der grobfahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls hat Alkohol am Steuer auch eine bedeutende Rolle in der Vollkasko- und in der Insassenunfallversicherung.

<http://www.verkehrlexikon.de/Module/AKBBestimmungen.htm>

Kennzeichnungspflicht

Seit 1.Mai 1989 besteht eine Auszeichnungspflicht für alkoholische Getränke in Vol.-% (Volumenprozent = Anteil eines Stoffes der in 100 cm³ einer Lösung enthalten ist). Ein Volumenprozent entspricht einer Konzentration von 1 Milliliter Äthanol in 100 Milliliter Getränk. In der Praxis wird in der Regel in Gramm pro Liter umgerechnet. Das spezifische Gewicht von Alkohol liegt bei etwa 0,8 g/cm³.

Ein Alkoholgehalt von mehr als 0,5 Vol-% ist nach dem Lebensmittelgesetz kennzeichnungspflichtig. Das heißt umgekehrt, dass auch alkoholfreie Getränke geringe Mengen Alkohol enthalten dürfen. Für Verkehrsteilnehmer ist dies von Bedeutung, denn bei so genanntem alkoholfreiem Bier und Malzbier können das bis zu fünf Gramm pro Liter sein.

3. Die gesetzlichen Promillegrenzen im europäischen Vergleich

In den Ländern der Europäischen Union gelten meist, wie auch in Deutschland, die 0,5 Promillegrenze. Lediglich in einigen Ländern wie z.B. Großbritannien, Irland und Luxemburg liegt die Obergrenze nach wie vor bei dem früher auch hierzulande geltenden Wert von 0,8 Promille. In Norwegen, Schweden und einigen neuen EU-Ländern ist Alkohol am Steuer bei einer Grenze von 0,2 Promille nahezu tabu. Einige Länder haben beschlossen, dass Autofahrer völlig nüchtern sein müssen. Dies ist in der Praxis aufgrund von geringen Alkoholmengen in manchen Speisen oder Medikamenten nicht ganz unproblematisch ist.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die europäischen Promillegrenzen im Überblick:

EU-Länder	Promille					Nicht EU-Länder	Promille				
	Anfänger	0,0	0,2	0,5	0,8		0,0	0,2	0,5	0,8	
Belgien				x		Albanien	x				
Bulgarien				x		Andorra			x		
Dänemark				x		Bosnien			x		
Deutschland	0,0			x		Island			x		
Estland			x			Kroatien	x				
Finnland				x		Mazedonien			x		
Frankreich				x		Moldawien	x				
Griechenland	0,2			x		Norwegen		x			
Großbritannien					x	Schweiz			x		
Irland					x	Serbien, Montenegro			x		
Italien				x		Türkei ++			x		
Lettland	0,2			x		Zypern (Nord)			x		
Litauen*				x							
Luxemburg	0,2			x							
Malta **					x						
Niederlande	0,2			x							
Österreich	0,1			x							
Polen			x								
Portugal				x							
Rumänien		x									
Schweden			x								
Slowakei		x									
Slovenien	0,0			x							
Spanien	0,3			x							
Tschechien		x									
Ungarn		x									
Zypern (Süd)	Geplant 0,2			x							

++ mit Anhänger 0,2 ‰ * 0,4 ‰ ** 0,9 ‰

4. Alkoholverursachte Verkehrsunfälle

Unfallhäufigkeit und Todesfälle

Seit 1975 liegen Daten zu Alkoholunfällen mit Personenschäden in Deutschland vor (Ost und West). Sie zeigen eine deutlich positive Entwicklung im Sinne einer Abnahme der Unfälle und der mit ihnen verbundenen Personenschäden und Todesfälle. Dies ist umso bedeutsamer als der Bestand an Autos in diesem Zeitraum kontinuierlich gewachsen ist und auch die Anzahl der zurückgelegten Kilometer stark zugenommen hat. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich seit diesem Zeitpunkt um über die Hälfte von 51.593 auf 22.004 im Jahr 2005. Auch der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen sank von 14% im Jahr 1975 auf 6,5% im Jahr 2005.

Jahr	Polizeilich erfasste Alkoholunfälle insgesamt	Alkoholunfälle mit Personenschäden	dabei	
			Getötete	Verletzte
1975		51.593	3.641	72.937
1980		53.021	3.290	72.884
1985		39.156	1.978	51.949
1990		38.511	1.940	51.855
1991		41.603	2.229	56.380
1992		40.823	2.102	55.030
1993		40.998	2.048	55.064
1994		39.892	1.828	53.265
1995	91.897	36.966	1.716	49.630
1996	87.710	34.468	1.472	45.876
1997	81.891	32.884	1.447	43.573
1998	71.381	28.736	1.114	37.369
1999	69.97	28.350	1.114	36.996
2000	68.133	27.375	1.022	35.742
2001	64.386	25.690	909	33.517
2002	62.873	25.333	932	32.930
2003	59.758	24.245	817	31.243
2004	55.991	22.548	704	28.817
2005	52.128	22.004	603	27.833

Quelle: Statistisches Bundesamt

http://www.destatis.de/themen/d/thm_verkehr.php und
http://www.bast.de/cln_005/nn_39112/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Downloads/verkehrsdaten.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/verkehrsdaten.pdf

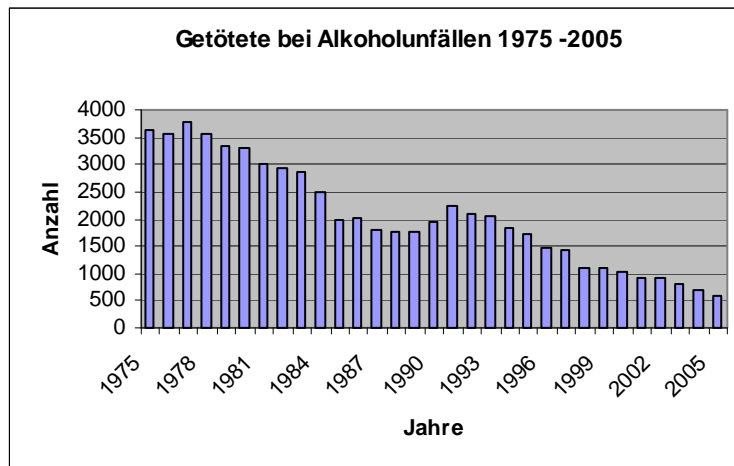
Zeitliche Verteilung

Im Unterschied zu den Unfällen mit Personenschaden geschehen Alkoholunfälle meist am Wochenende und nachts. Während nur 10 Prozent aller Unfälle mit Personenschäden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gezählt wurden, passiert fast die Hälfte der Alkoholunfälle (45%) in diesem Zeitraum. Von den 33.225 Unfällen mit Personenschaden in dieser Zeitspanne, war bei 30 Prozent Alkohol im Spiel.

<https://www-ec.destatis.de/csp/shop/sfg/bpm.html.cms.cBroker.cls?cmspath=struktur.vollanzeige.csp&ID=1018749>

Unfallschwere

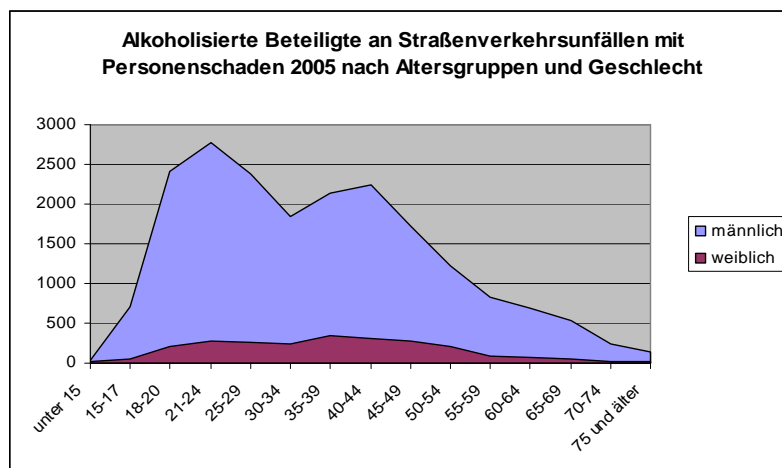
Alkoholunfälle mit Personenschaden haben eine überdurchschnittliche Schwere: während bei allen Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2005 auf 1.000 Unfälle 16 Getötete und 229 Schwerverletzte kamen, so waren es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden 27 Getötete und 364 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.



Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr – Alkoholunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2006

Wer ist an Alkoholunfällen beteiligt?

Unter den alkoholisierten Beteiligten an Unfällen mit Personenschäden ist der männliche Anteil wesentlich höher als der weibliche. Frauen fallen seltener als Männer durch Alkohol am Steuer auf. Obwohl im Jahr 2005 Frauen 33% der Unfallbeteiligten an Unfällen mit Personenschaden stellten, sind es bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden nur 11% Frauen.

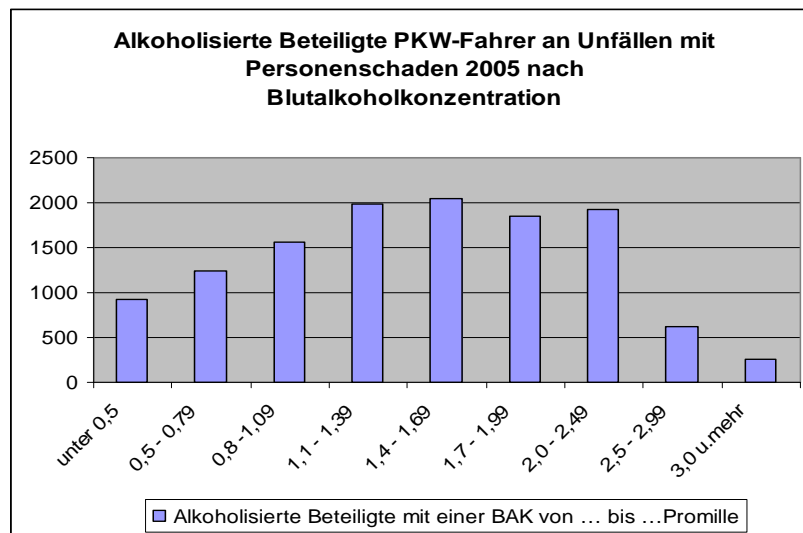


Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr – Alkoholunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2006

Obwohl in allen Altersklassen bis 49 Jahre das Fahren unter Alkoholeinfluss sehr verbreitet ist, sticht doch die Gruppe der 18 – 24jährigen besonders hervor. 25 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten finden sich in dieser Altersklasse. 21% gehören der Altersgruppe der 25 - 34jährigen an, 22% sind zwischen 35 und 45 Jahre alt. Die übrigen Prozent verteilen sich auf die über 45jährigen.

Blutalkoholwerte

Wie die Abbildung veranschaulicht sind besonders stark alkoholisierte Fahrer mit einem BAK ab 0,8 Promille am Unfallgeschehen beteiligt. 70 Prozent der PKW-Fahrer, die alkoholisiert in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, hatten einen BAK-Wert von mindestens 1,1 Promille und waren damit im Sinne des Gesetzes absolut fahruntüchtig. 22 Prozent hatten sogar einen BAK von mehr als 2,0 Promille.



Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr – Alkoholunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2006

5. Volkswirtschaftliche Verluste durch Alkoholunfälle

Durch die Analyse und Bewertung von Unfällen und Maßnahmen zur Verkehrssicherung kann die volkswirtschaftliche Bedeutung bestimmter Aspekte des Unfallgeschehens, so auch von Alkoholunfällen, verdeutlicht werden. Im Jahr 2003 gab es 24.245 Unfällen mit Personenschaden, bei denen die Alkoholisierung eines Unfallbeteiligten ursächlich für den Unfall war, 817 Personen starben dabei. Insgesamt entstand infolge von Alkoholunfällen ein volkswirtschaftlicher Schaden in Höhe von rund 2,4 Mrd. Euro. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Unfallkosten durch Alkoholunfälle 2003 in Mio. Euro

Insgesamt	2.393
<i>davon durch Personenschäden</i>	1.818
Getötete	951
Schwerverletzte	785
Leichtverletzte	82
<i>sowie durch Sachschäden</i>	575
Unfällen mit Getöteten	21
Unfällen mit Schwerverletzten	108
Unfällen mit Leichtverletzten	159
schwerwiegenden Unfällen mit nur Sachschaden	180
<i>sonstige Alkoholunfällen</i>	107

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen BAST

6. Die besondere Situation junger Menschen

Junge Menschen haben ein überdurchschnittliches Unfallrisiko im Straßenverkehr. Der Grund ist häufig eine Überschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten und eine hohe Risikobereitschaft. Beide Faktoren werden durch Alkoholkonsum verstärkt. Darüber hinaus erhöht sich ihr Risiko alkoholbedingte Unfälle zu erleiden aufgrund ungenügender Fahrpraxis und ihres Lebensstils:

Bei jungen Fahrern und Fahranfängern ist das gerade erworbene Fahrkönnen noch hauptsächlich durch kontrollierende Handlungen bestimmt und nicht so sehr über Automatismen gesteuert. Schon bei geringen Alkoholmengen können sie daher schnell überfordert sein. Autofahren ist darüber hinaus zu einem festen Bestandteil des Alltags junger Menschen geworden. Ihre Freizeitgestaltung ist eng verknüpft mit Mobilität. Sie sind häufig an Wochenenden oder nachts mit Kraftfahrzeugen unterwegs.

Berücksichtigt man, dass in diesem Alter (18 -24 Jahre) über 50% der Trinkepisoden nachts oder am Wochenende außer Haus stattfinden, wird deutlich, wie stark junge Fahrer dem Trink-Fahr-Konflikt ausgesetzt sind. Nächtliche Freizeitunfälle ereignen sich hauptsächlich nach dem Besuch von Discos und Kneipen oder nach privaten Partys etc. Für 18- bis 24-Jährige stehen Unfälle im Zusammenhang mit Disco-Besuchen an erster Stelle, für 25- bis 34-Jährige Unfälle im Zusammenhang mit Kneipenbesuchen.

Der Einfluss von Beifahrern

Bei ca. der Hälfte der Fahrten, die junge Menschen nachts oder am Wochenende unternehmen, werden sie von Beifahrern begleitet, was noch einmal bestätigt, dass es sich in der Regel um Freizeitfahrten handelt, meistens um gemeinsam etwas zu unternehmen oder zu erleben. Während Risikoanalysen belegen, dass Beifahrer das Unfallrisiko im Allgemeinen eher verringern, konnte dieser Effekt bei jungen Fahrern nicht bestätigt werden. Als Ursache hierfür wird genannt: Beifahrer wirken indirekt auf die Fahrsicherheit, indem sie die Aufmerksamkeit des Fahrers von der Fahraufgabe abziehen. Versierte Fahrer/innen kompensieren dies durch eine den Ansprüchen angemessene Fahrweise, z.B. durch eine Verringerung der Geschwindigkeit. Wer aber, wie junge Fahrer, sich auf das Führen eines Fahrzeugs konzentrieren muss und mehr Aufmerksamkeit im Verkehr braucht, wer sich in sehr anspruchsvollen Verkehrssituationen befindet, wird durch Beifahrer zusätzlich belastet. Er kann nicht mehr kompensieren und kann auf die verschiedenen Ansprüche nicht adäquat reagieren. Wenn dann noch Alkohol ins Spiel kommt, ist die Reaktionssicherheit zusätzlich beeinträchtigt. Bei 0,8 ‰ BAK ist eine Fahrt mit Beifahrer um das 2,5 fache gefährlicher als eine Alleinfahrt. Bezieht man mit ein, dass bei jungen Fahrern ein deutlich erhöhtes Alkoholrisiko bereits ab 0,3 Promille besteht, reichen 45 g Alkohol aus, um diesen Wert zu überschreiten und in die Gefahrenzone zu gelangen.

7. Gegenmaßnahmen

Gesetzgeberische Maßnahmen

Der Gesetzgeber hat in verschiedenen Bereichen (s.o.) Gesetze und Verordnungen mit dem Ziel erlassen, das Fahren unter Alkoholeinfluss zu reduzieren, darunter die Festlegung der 0,5 Promillegrenze, die Möglichkeit Alkoholatemtests durchzuführen und die Festsetzung verschiedener Strafen u.a. Geld- und Gefängnisstrafen sowie die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Ein **Entzug der Fahrerlaubnis** gründet sich in 90% der Fälle auf Trunkenheit im Straßenverkehr. D.h im Jahr 2003 wurde 100.512 mal von insgesamt 111.790 Fällen ein Führerschein aufgrund von Alkohol im Straßenverkehr entzogen. Am häufigsten sind junge Menschen der Altersgruppe 21 bis 29 Jahre vertreten. Ein Viertel (25%) aller Einziehungen von Fahrerlaubnissen aufgrund von Alkohol betraf Verkehrsteilnehmer dieser Altersklasse.

Dicht darauf folgen die Altersklasse zwischen 30 und 40 Jahren mit 24 Prozent und diejenige zwischen 40 und 50 Jahren mit 23 Prozent. Auch wenn die Zahl der eingezogenen Führerscheine zwischenzeitlich anstieg, so ist insgesamt zwischen 1991 und 2004 ein Sinken der Anzahl der eingezogenen Fahrerlaubnisse festzustellen.

Entziehung von Fahrerlaubnissen in Verbindung mit Trunkenheit im Straßenverkehr der Klassen 1 bis 5 nach Altersgruppen der Personen, 1991 - 2004

	insgesamt	unter 18	18 - 20	21 - 24	25 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 und mehr
1991	130.844	289	9.656	21.570	25.018	34.570	22.535	13.673	3.036	497
1992	139.465	393	9.953	22.534	27.476	37.826	23.381	14.369	3.042	491
1993	142.349	398	9.680	21.667	27.430	40.490	24.516	14.643	2.989	536
1994	155.110	503	9.937	22.211	29.071	45.643	26.956	16.531	3.648	610
1995	149.000	600	9.600	19.400	26.600	45.300	27.200	16.000	3.800	600
1996	145.800	600	9.800	17.800	24.800	45.100	27.500	15.600	4.000	600
1997	145.350	592	10.051	16.356	23.503	45.311	28.585	15.792	4.448	712
1998	132.177	539	9.352	14.387	19.544	41.205	27.175	14.731	4.630	614
1999	114.651	478	8.574	12.775	15.332	34.920	24.508	12.915	4.420	729
2000	111.955	483	8.484	12.703	13.756	33.151	24.761	12.981	4.807	829
2001	108.697	514	9.031	13.371	12.776	30.606	24.415	12.250	4.946	788
2002	102.694	492	8.687	13.375	11.792	27.687	23.164	11.684	4.984	829
2003	100.512	441	8.988	13.115	11.641	25.793	22.712	11.677	5.203	939
2004*	99.346	461	8.943	13.288	11.566	24.074	22.911	11.760	5.376	965

* ab 2004 Entziehung von Fahrerlaubnissen wegen Zuwiderhandlung in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen, Quelle: Statistisches Bundesamt, Alkoholunfälle im Straßenverkehr, 2005

Häufige **Polizeikontrollen** wirken sich positiv auf das Einhalten der Verkehrsvorschriften aus. Zu Zeiten in denen ein besonders hohes Risiko für Alkoholfahrten besteht, z.B. in der Karnevalszeit, zu Sylvester oder anderen Feiertagen, führt die Polizei schwerpunktmäßig Kontrollen durch, bei denen sie nach Alkoholsündern fahndet. Besonders effektiv sind Kontrollen, wenn sie für die Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbar sind. Verkehrsteilnehmer verhalten sich dann auch nach Beendigung der Kontrollen gesetzestreu und fahren vorsichtiger. Vermehrte Alkohol- und Drogenkontrollen im Umfeld von Diskotheken sollen zum Sinken der Anzahl von Unfällen gerade bei jungen Fahrern beitragen.

mehr

MPU – Medizinisch-Psychologische Untersuchung. Wenn der zuständigen Behörde für Fahrerlaubnisse (Führerscheinstelle) Tatsachen bekannt werden, die berechtigte Zweifel an der körperlichen oder geistigen Eignung eines Führerscheininhabers oder -bewerbers begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde vom diesem im Interesse der Verkehrssicherheit verlangen, dass ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung innerhalb einer angemessenen Frist beigebracht wird. Dies gilt auch bei erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder im Zusammenhang mit der Kraffahreignung stehen. http://bundesrecht.juris.de/fev/_11.html und http://bundesrecht.juris.de/fev/_13.html

Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) erfolgten im Jahr 2002 112.539 Begutachtungen, von denen 43 Prozent positiv ausfielen. 42 Prozent der Kandidaten scheiterten, bei 15 Prozent wurde eine Nachschulung empfohlen.

<http://www.bads.de/index1.htm> Rechtsnormen_Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)

Aufklärungs- und Bildungskampagnen

Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) hat im Rahmen der Suchtprävention einen Mitmach-Parcour „Klarsicht“ entwickelt, der Jugendlichen verdeutlicht, wie schwierig schon die einfachsten Alltagshandlungen sein können, wenn man Alkohol getrunken hat. Die Jugendlichen erleben, wie sehr man die Wirkung von Alkohol unter- und die Selbstkontrolle überschätzt. Diese Erfahrung ist besonders wichtig für die Teilnahme am Straßenverkehr.

<http://www.bzga-ausstellungen.de/?uid=dd4358433cea0c4963c191fe57483689&id=main4drunkbuster>

Auch kommunale Einrichtungen, öffentliche Verkehrsbetriebe und private Unternehmen wie Taxibetriebe initiieren Kampagnen gegen Alkohol am Steuer. Meist handelt es sich um Plakataktionen vor Feiertagen.

Projekte

Projekte gegen Alkohol im Straßenverkehr finden sich in zwei Schwerpunktbereichen: Ein großer Teil der Projekte richten sich an Fahrschüler/-innen und werden von so genannten „Peers“ durchgeführt. Dies sind junge Menschen, die durch die Nähe zur Altersgruppe der Fahranfänger, eine höhere Akzeptanz bei ihnen haben. Sie gestalten während der Fahrschulung Unterrichtsstunden, in denen sie gemeinsam mit den Fahrschülern/innen über das Thema „Alkohol und Drogen“ im Straßenverkehr sprechen.

<http://www.peer-projekt.de/frame.php>

Darüber hinaus gibt es Projekte, die die Entscheidung darüber „Wer fährt“, in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten stellen. Diese Projekte sind wichtig in Hinblick auf die Thematisierung der Unfallgefahren durch Alkoholkonsum, sie hinterfragen aber nicht den Alkoholkonsum an sich und nehmen teilweise eine äußerst kontraproduktive Gestalt an: Diskothekenbetreiber und Alkoholhersteller bieten den nüchtern bleibenden Fahrzeugführern spezielle Vergünstigungen für den Konsum von Alkoholika beim nächsten Besuch. Ungelöst bleibt bei den „wer fährt“-Entscheidungen weiterhin die Problematik der Risikoerhöhung durch Beifahrer bei jungen Fahrern (s.o.). <http://www.driver-check.de/rd/226.htm>.

Internetseiten

Zahlreiche Internetseiten der Landesstellen für Suchtfragen und von Träger der Suchthilfe, der Polizei und Interessenverbände informieren über die Gefahren von Alkohol im Straßenverkehr, z.B. <http://www.bads.de/index1.htm>

Relevante Gesetze

- Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 24a 0,5 Promille-Grenze http://bundesrecht.juris.de/stvg/_24a.html
- Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 25 Fahrverbot http://bundesrecht.juris.de/stvg/_25.html
- Straßenverkehrsordnung (StVO) § 36 (5) Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten http://bundesrecht.juris.de/stvo/_36.html
- Strafgesetzbuch (StGB) § 315c Gefährdung des Straßenverkehrs http://bundesrecht.juris.de/stvg/_24a.html
- Strafgesetzbuch (StGB) § 316 Trunkenheit im Verkehr http://bundesrecht.juris.de/stgb/_316.html
- Strafgesetzbuch (StGB) § 44 Fahrverbot http://bundesrecht.juris.de/stgb/_44.html
- Strafgesetzbuch (StGB) § 69 Entziehung der Fahrerlaubnis http://bundesrecht.juris.de/stgb/_69.html
- Strafgesetzbuch (StGB) § 69 a Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis http://bundesrecht.juris.de/stgb/_69a.html

- Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (FeV) § 11 Eignung http://bundesrecht.juris.de/fev/_11.html
- Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (FeV) § 13 Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik. http://bundesrecht.juris.de/fev/_13.html
- Allgemeine Kfz-Versicherungs-Bedingungen (AKB) § 2b AKB Einschränkung des Versichertenschutzes <http://www.bunddersicherten.de>
- Verordnung über die Kennzeichnung von Lebensmitteln § 7b Vorhandener Alkoholgehalt http://www.gesetze-im-internet.de/lmkv/_7b.html
- Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr.55 ausgg. Bonn 06.12.2006, Bekanntmachung der Neufassung der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn, §9 (11) 18. u.§10 15.o)
- Bundesrat Drucksache 678/05 (Beschluss) 14.10.2005, Entschließung des Bundesrates zur Einführung eines Alkoholverbots während der Probezeit bzw. für junge Fahrer, Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft, Köln

Literatur

- Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.(BADS) [2004]. Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Hamburg.
- Dettmann, J., Wischhusen, F. et al. [2005]. Entwicklung der Delinquenz alkoholisierter Verkehrsteilnehmer in Hamburg im Zeitraum 1996 bis 2002, Vol 42 (1), 1-10.
- Die Gewerblichen Berufsgenossenschaften/ Deutscher Verkehrssicherheitsrat [1999], Alkohol im Straßenverkehr, Bonn.
- Krampe, A., Sachse, St. [2005]. Fahren unter Alkoholeinfluss bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen – Ergebnisse aus der Zeitreihenstudie „Jugend in Brandenburg“, in: Blutalkohol Vol 42 (1), 11-19.
- Krüger, H.-P. [1998]. Fahren unter Alkohol in Deutschland. Gustav Fischer, Stuttgart.
- Schöch, H. [1997]. Präventive Verkehrskontrollen bei Alkohol- und Drogenfahrten und ihre Bedeutung für das Straf- und Bußgeldverfahren. Blutalkohol Vol 34 (3), 169-179.
- Krüger, H.-P., Braun, P., et al. [1998]. Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Krüger, H.-P., Meindorfner, C. et al. [2003]. Approaches in preventing driving under the influence of drugs. In P. Group (Hrsg.), Road Traffic and Psychoactive Substances: Basic documents, conclusions and recommendations. Report on the Seminar in September 2003.
- Siebers, A., Körner, Y. et al. [2003]. The necessity of a differential prevention concerning alcohol, illegal drugs and medication in traffic. In: P. Group (Hrsg.), Road Traffic and Psychoactive Substances: Basic documents, conclusions and recommendations. Report on the Seminar in September 2003.

Stand: Februar 2009

Kontakt

Gabriele Bartsch
Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e.V.
Westenwall 4
59065 Hamm
Tel. 02381 9015-17
Fax 02381 9015-30
bartsch@dhs.de
www.dhs.de