

2.11 Suchtmittel im Straßenverkehr 2024 – Zahlen und Fakten

Nadja Färber, Claudia Mollidor

Zusammenfassung

Alkohol im Straßenverkehr

Im Betrachtungszeitraum 2015 – 2024 hat sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden um 12 % erhöht. Dies geschah aber nicht kontinuierlich. Während im Zeitraum vor der COVID-19-Pandemie die Zahl der Alkoholunfälle in etwa stabil war, ging sie währenddessen – in den Jahren 2020 und 2021 – zurück, um im Anschluss stark zuzunehmen. Seit dem Maximum in 2022 sind die Zahlen wieder rückläufig. Die Zahl der alkoholisierten Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden folgt dabei im Wesentlichen den Unfallzahlen und hat sich zwischen 2015 und 2024 ebenfalls um 12 % erhöht.

Am häufigsten tritt Alkohol als Unfallursache in der Altersgruppe der 35- bis 44-jährigen Unfallbeteiligten auf, gefolgt von den Gruppen der 25- bis 34-jährigen und der 45- bis 54-jährigen Beteiligten. Die Anzahl der alkoholisierten männlichen Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden fällt etwa 6,3-mal so hoch aus wie die der weiblichen.

Alkoholunfälle mit Personenschaden ereignen sich am häufigsten in den Abend- und frühen Morgenstunden und insbesondere in den Wochenendnächten. Unter den Verursachenden dieser nächtlichen Freizeitunfälle sind junge Erwachsene überproportional häufig vertreten. Seit 2001 gilt in Deutschland eine 0,5-Promille-Grenze für Führende eines Kraftfahrzeugs. Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger gilt seit 2007 ein Alkoholverbot. Dieses gilt für alle Personen unter 21 Jahren sowie für Personen, die sich noch in der zweijährigen Probezeit befinden, unabhängig von ihrem Alter.

Drogen im Straßenverkehr

Unfälle mit der Unfallursache „Einfluss anderer berauschender Mittel“ (hier als „Drogen“ bezeichnet) sind Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von Drogen stand. Darunter fallen alle Substanzen nach § 24a des Straßenverkehrsgesetzes – in 2024 auch noch Cannabis – **außer Alkohol**.

In den letzten zehn Jahren hat sich die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Drogen fast verdoppelt, sie ist aber mit anteilig 1 % aller Unfälle mit Personenschaden weiterhin sehr gering. Im selben Zeitraum hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt um knapp 5 % abgenommen.

Der deutliche Anstieg der Unfälle mit der Ursache „Einfluss anderer berauschender Mittel“ ist zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass sich die Drogenerkennung seitens der Polizei kontinuierlich verbessert hat. Wie sich die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Drogen tatsächlich entwickelt hat, ist jedoch aus diesen Zahlen nicht ohne weiteres abzuleiten. Es muss von einer Dunkelziffer ausgegangen werden.

Abstract

Alcohol

In the period 2015 – 2024, the number of alcohol-related road traffic crashes with personal injury increased by 12 %. However, this did not happen continuously. While the number of alcohol-related crashes was roughly stable before the COVID-19 pandemic, it declined during this period – in 2020 and 2021 – only to rise sharply afterwards. Since peaking in 2022, the numbers have been declining again. The number of persons under the influence of alcohol involved in personal injury crashes also increased by 12 % between 2015 and 2024.

Road crashes due to alcohol most often occur within the 35 to 44 age group, followed by the 25 to 34 and 45 to 54 age groups. The number of alcohol-related crashes with personal injury caused by male drivers is about 6.3 times higher compared to female drivers.

Alcohol-related crashes with personal injury occur most frequently in the evening and early morning hours, especially during weekend nights. Young adults are disproportionately represented among those responsible for these nighttime ‘leisure accidents’. Since 2001, there has been a 0.5 g/L limit for drivers of motor vehicles in Germany. A ban on alcohol has been in place for novice drivers since 2007. This applies to all persons under the age of 21 and to persons who are still in the two-year probationary period, regardless of their age.

Drugs

Accidents caused by the ‘influence of other intoxicating substances’ (here called ‘drugs’) are accidents in which at least one person involved was under the influence of drugs. This includes all substances according to § 24a of the Road Traffic Act – including cannabis in 2024 – except alcohol.

In the last ten years, the number of accidents under the influence of drugs has almost doubled, but at 1 % of all accidents involving personal injury, it remains very low. During the same period, the total number of accidents involving personal injury fell by just under 5 %.

The significant increase in accidents caused by ‘the influence of other intoxicating substances’ is at least partly due to the fact that drug recognition by the police has continuously improved. However, it is therefore not easy to deduce from these figures how participation in road traffic under the influence of drugs has actually developed. It must be assumed that there are unreported cases.

1 Alkohol im Straßenverkehr

Gesetzeslage 2024

Gemäß § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) handelt ordnungswidrig, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er oder sie

- 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder
- 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder
- eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

Es handelt ebenfalls ordnungswidrig, wer in der Probezeit oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt unter der Wirkung eines solchen Getränks antritt (§ 24c StVG). Liegen neben einem Substanznachweis im Blut auch Anzeichen für Fahruntüchtigkeit vor, zum Beispiel Fahrfehler oder Verhaltensauffälligkeiten, kann es zu einer Ahndung nach §§ 315c, 316 des Strafgesetzbuches (StGB) kommen. Ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille wird gemäß Rechtsprechung auch ohne weitere Beweisanzeichen von Fahruntüchtigkeit ausgegangen. Als Rechtsfolge können drohen:

- Entzug der Fahrerlaubnis,
- Sperrfrist,
- Punkte im Fahreignungsregister,
- Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU),
- Geld- und oder Freiheitsstrafe.

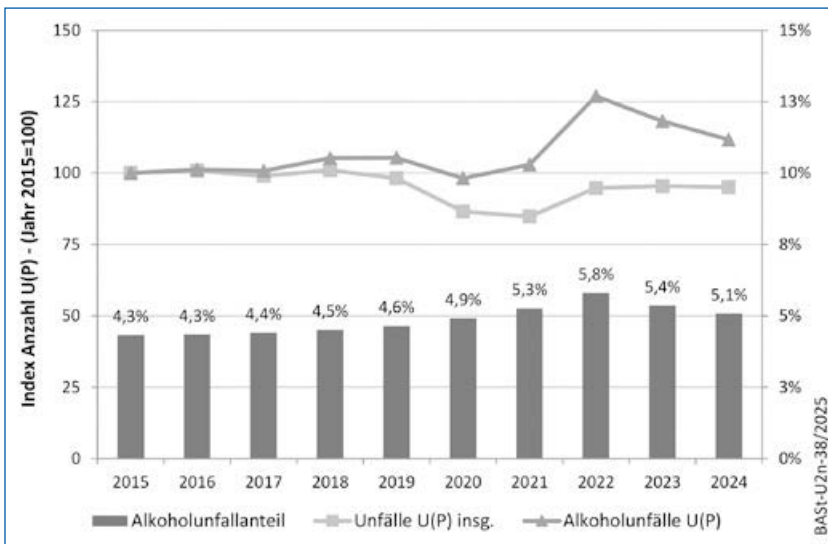
Alkoholunfälle

Alkoholunfälle im Straßenverkehr sind Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person alkoholisiert war. Alkoholeinfluss wird von der Polizei in der Regel ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 Promille bzw. einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,15 mg/l angenommen (§ 316 StGB).

Im Jahr 2024 ereigneten sich 14.787 Alkoholfälle mit Personenschaden (U(P)). Bei diesen Unfällen verunglückten 17.974 Personen. Getötet wurden 198 Personen (1,1 % der Verunglückten). 3.994 Personen (22,2 %) wurden schwer verletzt, sie wurden also für mindestens 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus aufgenommen. Die überwiegende Mehrheit, nämlich 13.782 Personen (76,7 %), wurde leicht verletzt. Alkoholfälle sind dabei noch immer deutlich folgenreicher als Unfälle insgesamt. Im Jahr 2024 kamen auf 1.000 Alkoholfälle mit Personenschaden 13 Getötete und damit 1,4-mal so viele wie bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt. Der Anteil von Alkoholfällen mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden betrug 5,1 %.

Die Entwicklung der Alkoholfälle stagniert seit 2015 – der Wert fluktuierte um gut 13.500 Unfälle pro Jahr. In den Jahren 2020 und 2021, also während der COVID-19-Pandemie, reduzierte sich die Zahl der Alkoholfälle nur leicht gegenüber den Vorjahren. Nachdem die Anzahl der Alkoholfälle in 2022 erneut angestiegen war, ist sie seit 2023 wieder rückläufig. Ihr Wert liegt 2024 5,5 % niedriger als im Vorjahr, aber 6,0 % über dem Ergebnis von 2019 (vgl. Abb. 1 und Tab.1).

Abb. 1: Entwicklung der Unfälle insgesamt und der Alkoholfälle 2015–2024; Index 2015 = 100 (nur Unfälle mit Personenschaden U(P))



Quelle: BAST, eigene Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 2025

Tab. 1: Alkoholfälle mit Personenschaden und alkoholisierte Beteiligte 2015–2024

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
U(P) alkoholisiert	13.239	13.403	13.343	13.934	13.949	13.003	13.628	16.807	15.652	14.787
dabei Getötete	256	225	231	244	228	156	165	242	198	198
dabei Schwerverl.	4.590	4.506	4.531	4.634	4.592	4.106	4.272	5.016	4.262	3.994
dabei Leichtverl.	11.836	12.264	12.040	12.595	12.591	11.385	11.889	15.102	14.424	13.782
alkohol. Beteiligte	13.361	13.532	13.463	14.056	14.070	13.098	13.745	16.947	15.806	14.920

Quelle: BAST, eigene Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 2025 BAST-U2n-38/2025

Das Alkoholfallgeschehen ist sehr stark von der Jahreszeit, vom Wochentag und von der Uhrzeit abhängig. Der Monat mit den meisten Alkoholfällen des Jahres 2024 war der August. Allgemein ist das Alkoholfallgeschehen im Sommer höher als im Rest des Jahres.

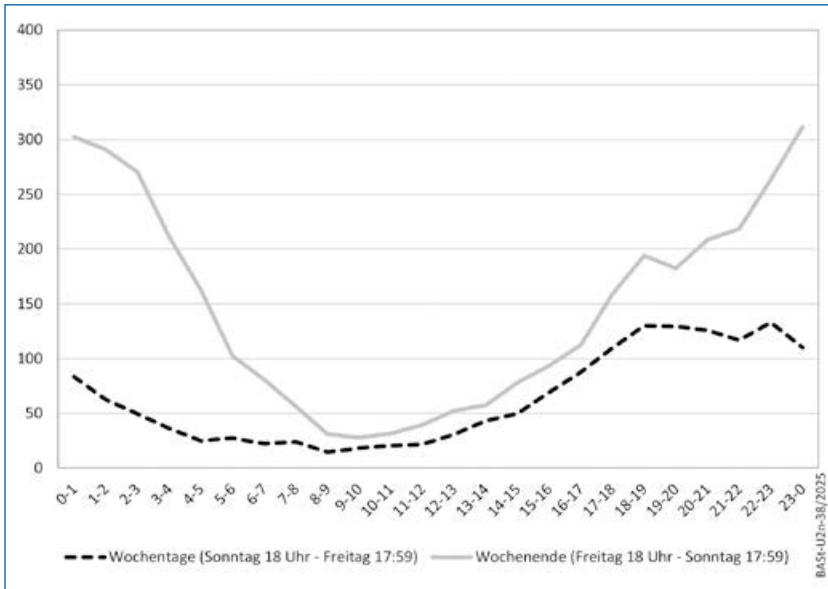
Im Wochenverlauf ereignen sich die meisten Alkoholfälle am Wochenende. Von den insgesamt 14.787 Alkoholfällen mit Personenschaden im Jahr 2024 fielen 3.538 (23,9 %) auf einen Samstag und 3.158 (21,4 %) auf einen Sonntag. An Freitagen lag der Anteil bei 14,9 % und an Donnerstagen bei 11,9 %. Die Wochentage Montag bis Mittwoch wiesen die geringste Zahl an Alkoholfällen auf, im Schnitt ereigneten sich an diesen Tagen 9,3 % der Alkoholfälle.

Die meisten Alkoholfälle ereignen sich abends und nachts zwischen 18 Uhr und 2 Uhr. Im Jahr 2024 lag der Anteil der Alkoholfälle in diesen acht Stunden bei 57,6 %. Im Vergleich dazu fielen nur 21,7 % der Unfälle mit Personenschaden insgesamt (d. h. mit und ohne alkoholisierte Beteiligte) in diesen Zeitraum.

Über ein Viertel (26,7 %) der Alkoholfälle ereignete sich dabei in den sechzehn Wochenstunden von Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag jeweils zwischen 18 und 2 Uhr nachts. Damit ist ein klarer Schwerpunkt der Alkoholfälle in den Nachtstunden an den Wochenenden auszumachen.

Aus der vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) in Auftrag gegebenen Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ geht hervor, dass an Wochenenden längere Wege zurückgelegt werden als in der Woche, was Ausflügen, Besuchen oder anderen Freizeitaktivitäten zugeschrieben wird (infas et al., 2025). Dabei sind es vermutlich vor allem auch Freizeitaktivitäten, bei denen häufiger Alkohol konsumiert wird, wie z. B. das Treffen von Bekannten und Verwandten, der Besuch von Veranstaltungen und Restaurants, Kneipen und Clubs. Zudem ist der Wegezweck „Freizeit“ in den Abend- und Nachtstunden überproportional häufig vertreten. Auch hier sind es insbesondere die zuvor genannten Freizeitaktivitäten, wegen derer die Befragten zu diesen Uhrzeiten vermehrt

Abb. 2: Alkoholunfälle mit Personenschaden nach Wochentagen und Wochenenden im Tagesverlauf 2024



Quelle: BAST, eigene Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 2025

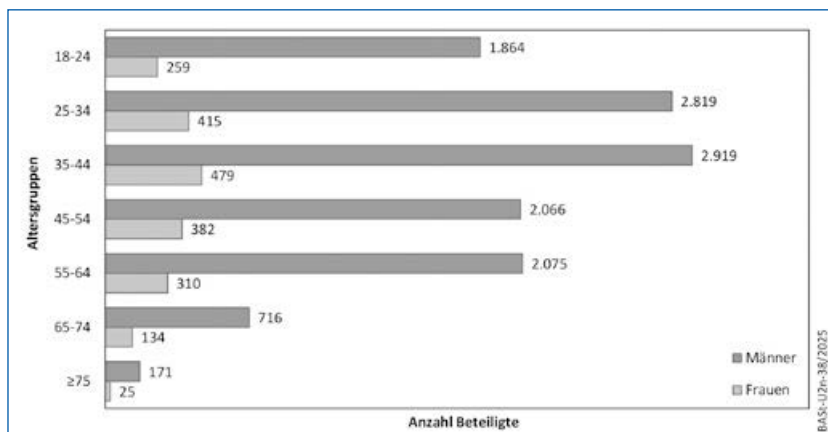
unterwegs waren. Die Verteilung der Alkoholunfälle nach Wochentagen und Wochenenden im Tagesverlauf ist in Abb. 2 dargestellt.

Alkoholisierter Unfallbeteiligte

Bei den insgesamt 15.652 Alkoholunfällen mit Personenschaden im Jahr 2024 waren 14.920 Unfallbeteiligte alkoholisiert. Gemessen an allen Beteiligten bei Unfällen mit Personenschaden (538.097), machten alkoholisierte Beteiligte damit einen Anteil von 2,8 % aus. Die meisten alkoholisierten Beteiligten (95 %) waren dabei Hauptverursachende des Unfalls.

Etwas weniger als die Hälfte (44,3 %) der alkoholisierten Beteiligten verunfallten 2024 im Pkw (6.606 Beteiligte).

Die zweitgrößte Gruppe stellten mit 34,4 % Radfahrende dar (5.128 Beteiligte), dabei nutzten 22,7 % aller alkoholisierten Beteiligten konventionelle Fahrräder (3.339 Beteiligte) und 11,6 % Pedelecs (1.735 Beteiligte). Damit waren Radfahrende überproportional häufig alkoholisiert an Unfällen beteiligt. Ihr Anteil an den Unfallbeteiligten insgesamt betrug lediglich 18,8 %.

Abb. 3: Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Altersgruppen und Geschlecht 2024

Quelle: BASt, eigene Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 2025

Die drittgrößte Gruppe stellten mit 9,2 % die Elektrokleinstfahrzeuge, wie z. B. E-Scooter, dar (1.366 Beteiligte), auch hier ist der Anteil im Vergleich zum Unfallgeschehen insgesamt stark überproportional. Gemessen an allen Unfallbeteiligten lag der Anteil der Elektrokleinstfahrzeuge lediglich bei 2,2 %.

Nachdem die Zahl der alkoholisierten Beteiligten, die Pedelec oder Elektrokleinstfahrzeuge fuhren, in den vergangenen Jahren sehr stark angestiegen ist, scheint dieser negative Trend nachzulassen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der alkoholisierten beteiligten Fahrenden von Pedelecs im Jahr 2024 lediglich um 7,8 %, die von Elektrokleinstfahrzeugen nahm sogar um 2,6 % ab. Insgesamt sank die Zahl der alkoholisierten Beteiligten um 5,6 %.

Die Thematik „Alkohol im Straßenverkehr“ trägt eindeutig alters- und geschlechtsspezifische Züge (s. Abb. 3): Im Jahr 2024 waren 86,2 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten männlich. Verglichen mit ihrem allgemeinen Anteil an allen Unfallbeteiligten von 62,9 % wird deutlich, dass Männer bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen in besonders hohem Maße vertreten sind.

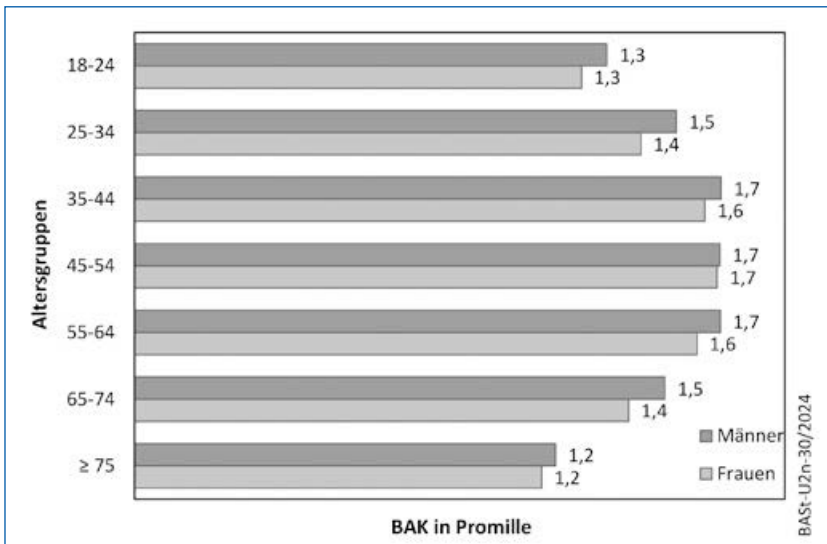
Alkoholisierte Unfallbeteiligte sind im Durchschnitt jünger als Unfallbeteiligte insgesamt. Knapp ein Viertel (22,8 %) der alkoholisierten Beteiligten war 2024 zwischen 35 und 44 Jahren alt, gefolgt von den 25- bis 34-Jährigen mit 21,7 %. Gemessen an der Bevölkerungsstärke ist die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen allerdings am stärksten überrepräsentiert. Ihr Anteil an den alkoholisierten Unfallbeteiligten lag 2024 bei 14,2 %, während ihr Anteil an der Bevölkerung insgesamt nur 7,2 % betrug. Sowohl bei weiblichen als auch bei

männlichen alkoholisierten Beteiligten waren die Beteiligten im jungen Erwachsenenalter überrepräsentiert.

Von allen alkoholisierten Unfallbeteiligten im Jahr 2024 machten männliche Beteiligte im frühen Erwachsenenalter zwischen 18 und 34 Jahren knapp ein Drittel der Beteiligten aus. Wird noch die Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen hinzugenommen, steigt ihr Anteil sogar auf über 50 %. Aus Studien geht hervor, dass die Neigung zu riskantem Verhalten in jungen Jahren stärker ausgeprägt ist und mit zunehmendem Alter abnimmt (Gregersen, 2003; Holte, 2012). Dabei weisen Männer eine größere Risikobereitschaft auf als Frauen (ebd.). Allerdings deuten Studien auch darauf hin, dass Alkoholkonsum das Unfallrisiko junger Erwachsener stärker erhöht als das von älteren und fahrerfahreneren Personen (Peck et al., 2008; Yadav, Velega, 2019).

Dies spiegelt sich auch im Alkoholisierungsgrad wider. Junge alkoholisierte Unfallbeteiligte weisen einen deutlich geringeren Alkoholwert auf als alkoholisierte Beteiligte mittlerer Altersgruppen (s. Abb. 4): Bei den 18- bis 24-jährigen wurde durchschnittlich eine Blutalkoholkonzentration (BAK) in Höhe von 1,34 Promille nachgewiesen. Am höchsten war der Wert dagegen bei den 45- bis 54-Jährigen mit 1,66 Promille. Damit lag der mittlere Alkoholwert der 18- bis 24-Jährigen knapp 20 % unter dem der 45- bis 54-Jährigen.

Abb. 4: Durchschnittliche Blutalkoholkonzentration (BAK) nach Altersgruppen und Geschlecht 2024



Quelle: BAST, eigene Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 2025

2 Drogen im Straßenverkehr

Gesetzeslage 2024

Das **6. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften** trat am 22. August 2024 in Kraft und führte zur **Einfügung des neuen § 24a Abs. 1a**. Diese Gesetzesänderung war eine Anpassung des THC-Grenzwertes für Cannabis und beinhaltete auch ein Alkohol- und Cannabisverbot für Fahranfänger, das in § 24c StVG geregelt ist. Die gesonderte Erfassung in der Unfallstatistik von Verkehrsunfällen unter Cannabiseinfluss erfolgte ab Juli 2025. Gemäß § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) handelt ordnungswidrig, wer unter der Wirkung (definiert als Nachweis im Blut) von bestimmten Drogen im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. In der Anlage zu § 24a StVG werden die berauschenden Mittel (hier als „Drogen“ bezeichnet) und deren jeweilige im Blut nachzuweisende Substanz aufgeführt. Gelistet sind hier Morphin (Morphin), Cocain (Cocain, Benzoylcocain), Amfetamin (Amfetamin), Designer-Amfetamine (MDA, MDE, MDMA) und Metamfetamin (Metamfetamin).

Liegen neben einem Substanznachweis im Blut auch Anzeichen für Fahruntüchtigkeit vor, zum Beispiel Fahrfehler oder Verhaltensauffälligkeiten, kann es zu einer Ahndung nach §§ 315c, 316 des Strafgesetzbuches (StGB) kommen.

Entdeckung der Fahrt unter Drogen

Während die Fahrzeugführenden unter Alkoholeinfluss relativ leicht an dem typischen Atemgeruch erkannt werden können, ist die Entdeckung eines drogen- oder arzneimittelbeeinflussten Fahrenden deutlich schwieriger. Die Polizei ist darauf angewiesen, durch das Erkennen von Auffälligkeiten im Verhalten und Erscheinungsbild der fahrenden Person oder durch die Entdeckung von Drogenutensilien im Fahrzeug einen Anfangsverdacht zu erhalten.

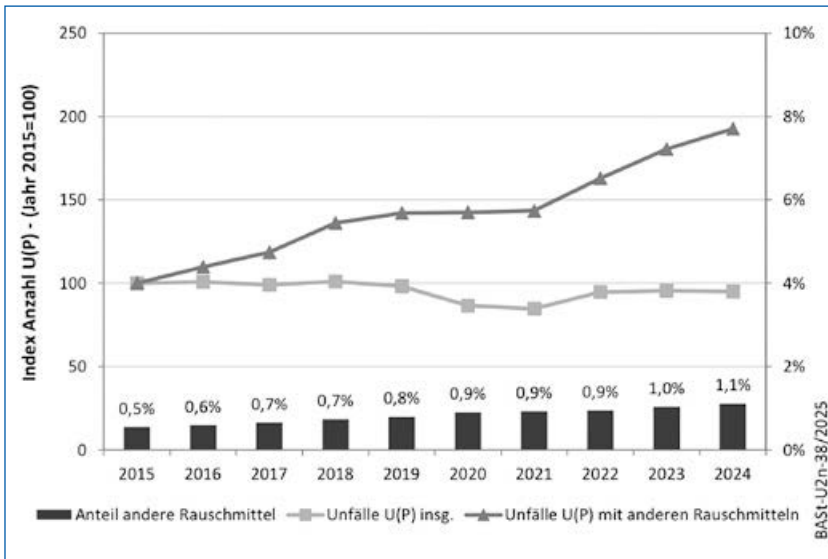
Schnelltest-Verfahren

Einen beweissicheren Schnelltest wie die Atemalkoholmessung, die am Straßenrand erfolgen kann, gibt es für Drogen zurzeit nicht. In vielen Bundesländern werden aber Schnelltests, die Drogen im Speichel, Schweiß oder Urin feststellen können, als Vortest von der Polizei eingesetzt. Eine Laboranalyse zur Bestätigung ist rechtlich für die Beweissicherung weiterhin notwendig.

Unfallursache „Einfluss anderer berauschender Mittel“

Unfälle mit der Unfallursache „Einfluss anderer berauschender Mittel“ sind Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss

Abb. 5: Entwicklung der Unfälle insgesamt und der Unfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel 2015–2024; Index 2015 = 100 (nur Unfälle mit Personenschaden U{P})



Quelle: BASt, eigene Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 2025

berauschender Mittel (hier als „Drogen“ bezeichnet) stand. Darunter fallen alle o.g. Substanzen außer Alkohol – einschließlich Cannabis, da trotz Teillegalisierung in 2024 bei der polizeilichen Unfallerrfassung die Unfallursache „Cannabis“ noch nicht getrennt ausgewiesen wurde. Eine Intoxikation mit Alkohol ist zusätzlich zum Einfluss von Drogen als Unfallursache möglich.

In den letzten zehn Jahren hat sich die Anzahl der Unfälle unter Drogeneinfluss fast verdoppelt (s. Abb. 5). Im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt etwa gleichgeblieben. Der Anteil der Unfälle unter dem Einfluss von Drogen ist zwar damit gestiegen, aber mit 1 % weiterhin sehr gering. Der deutliche Anstieg der Unfälle mit der Ursache „Einfluss anderer berauschender Mittel“ ist zumindest teilweise auch darauf zurückzuführen, dass sich die Drogenerkennung seitens der Polizei kontinuierlich verbessert hat. Wie sich die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Drogen aber tatsächlich entwickelt hat, ist daher aus diesen Zahlen nicht ohne weiteres abzuleiten.

In den Jahren während der COVID-19-Pandemie, also 2020 und 2021, nahm die Anzahl der Unfälle unter Drogeneinfluss nur geringfügig zu. Nach einer

deutlichen Zunahme in 2022 und 2023 stieg der Wert im Jahr 2024 erneut an – er nahm gegenüber dem Vorjahr um 6,7 % zu. Im Jahr 2024 waren insgesamt 3.235 Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss von Drogen zu verzeichnen. Dabei verunglückten 4.431 Personen, von welchen 54 getötet (1,2 %), 942 schwer verletzt (21,3 %) und 3.435 leicht verletzt (77,5 %) wurden. Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sind damit deutlich folgenschwerer als alle Unfälle insgesamt. Im Jahr 2024 kamen 17 Getötete auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss von Drogen und damit 1,8-mal so viele wie bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt.

Knapp zwei Drittel der Unfälle unter dem Einfluss von Drogen mit Personenschaden ereigneten sich in der zweiten Tageshälfte mit Spitzen zwischen 15 und 20 Uhr. Zwei von drei Unfällen ereigneten sich in 2024 am Wochenende.

Die Anzahl der Beteiligten, die unter dem Einfluss von Drogen standen, lag 2024 bei 3.246 Personen. Wie auch beim Alkoholunfallgeschehen sind deutliche geschlechts- und altersspezifische Besonderheiten zu erkennen. Die meisten Beteiligten waren männlich (88,5 %), zudem waren Personen zwischen 18 und 34 Jahren mit 55,4 % deutlich überrepräsentiert gemessen an ihrem Anteil in der Bevölkerung (19,4 %). Die Hälfte (50,4 %) der Beteiligten waren männlich und zwischen 18 und 34 Jahren.

Literatur

- Demers, A. et al. (2003): Multilevel analysis of situational drinking among Canadian undergraduates. *Social Science & Medicine*, 55(3), 415–424.
- Gregersen, N. (2003): Young Novice Drivers. In: Engström, I. et al.: *Young Novice drivers, Driver Education and Training*. VTI Rapport 491A. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute. 21–53.
- Holte, H. (2012): Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. (Reihe Mensch und Sicherheit; Heft 229). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Infas et al. (2025): *Mobilität in Deutschland – MID 2023 Ergebnisbericht*. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr. Bonn; Berlin.
- Peck, R. C. et al. (2008): The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *Journal of Safety Research*, 39(3), 311–319. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.02.030>.
- Yadav, A. K.; Velaga, N. R. (2019). Modelling the relationship between different Blood Alcohol Concentrations and reaction time of young and mature drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 64(3), 227–245. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.05.011>.

