

**Autorinnen und Autor:**

Anke-Christine Saß, Martina Rabenberg  
Alexander Rommel

Journal of Health Monitoring · 2016 1(1)  
DOI 10.17886/RKI-GBE-2016-023  
Robert Koch-Institut, Berlin

[Hier gelangen Sie zum Journal of Health Monitoring 2016/1:  
»Alkoholkonsum von Erwachsenen in Deutschland«  
- kapitelweise](#)

## Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

**Abstract**

Unfälle unter Alkoholeinfluss haben im Vergleich zum gesamten Unfallgeschehen im Straßenverkehr oftmals besonders schwere Folgen. Im Jahr 2014 wurden in Deutschland 260 Menschen bei alkoholbedingten Unfällen getötet. 13.742 alkoholisierte Unfallbeteiligte wurden von der Polizei festgestellt. 40 % waren junge Männer zwischen 18 und 34 Jahren. Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss sinkt seit über 20 Jahren, sie war 2014 auf dem niedrigsten Stand seit dem Beginn der Erfassung. Alkoholprävention und damit auch die Verhütung alkoholbedingter Verkehrsunfälle bleibt ein vordringliches Public-Health-Ziel.

 VERKEHRUNFÄLLE · ALKOHOL · ERWACHSENE · MÄNNER · DEUTSCHLAND

**Einleitung**

Der riskante, missbräuchliche und abhängige Konsum alkoholischer Getränke birgt hohe Risiken für die Gesundheit der Konsumierenden, kann Dritte schädigen, hat Auswirkungen auf das soziale Umfeld der Konsumierenden und verursacht volkswirtschaftlich beträchtliche Kosten [1]. Daher stellt die Prävention alkoholbedingter Folgen einen wichtigen Bestandteil vieler Public-Health-Strategien dar [2] und hat Eingang in die Nationalen Gesundheitsziele gefunden [3].

In Deutschland wurden im Jahr 2014 insgesamt 260 Menschen bei Verkehrsunfällen unter Einfluss von Alkohol getötet. Alkoholunfälle sind ein Risiko für Leben und Gesundheit, und sie sind vermeidbar. In Deutschland gilt das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mindestens 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille im Blut als Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a des Straßenverkehrsgesetzes. Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die in einen Verkehrsunfall verwi-

ckelt sind, gelten auch bei geringeren Alkoholwerten als alkoholbeeinflusst. Für Fahranfängerinnen und -anfänger wurde die Null-Promillegrenze festgelegt. In anderen Ländern Europas gibt es zum Teil niedrigere Promillegrenzen und höhere Strafen als in Deutschland [4]. Kontrollen und Bußgelder sind wichtige Maßnahmen, um das Fahren unter Alkoholeinfluss zu verhindern und die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle zu verringern. Darüber hinaus gibt es weitere Maßnahmen, zum Beispiel im Rahmen der Straßenverkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung, die sie gemeinsam mit zahlreichen gesellschaftlichen Kräften betreibt. Im „Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr“ informiert die Bundesregierung jährlich über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung [5]. Die Schwerpunkte der Arbeit im Bereich Alkoholprävention wechseln. Im aktuellen Berichtszeitraum 2012/13 ging es um den Einsatz von Alkohol-Zündschlossperren (Alkohol-Interlocks) in der Rehabilita-

## 260 Menschen wurden in Deutschland 2014 bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss getötet.

tion von auffälligen Fahrern, die sich in dem Projekt als hilfreich erwiesen haben. Außerdem beteiligt sich die Bundesrepublik am EU-Projekt DRUID, das Empfehlungen für die Entdeckung, Ahndung und Rehabilitation beim Fahren unter Einfluss von psychoaktiven Substanzen entwickelt [5]. Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung adressiert in ihrer Kampagne „Alkohol? Kenn Dein Limit.“ Jugendliche und junge Erwachsene. Alkohol im Straßenverkehr ist eines der Themen, das auf Plakaten, der Internetseite der Kampagne und in Videos aufgegriffen wird [6]. Das Präventionsprogramm P.A.R.T.Y. („Prevent Alcohol and Risk Related Trauma in Youth“), bei dem Jugendliche einen Tag in einer Unfallklinik verbringen, die Internetdatenbank „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ und verschiedene Veranstaltungen und Broschüren für Erwachsene werden vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat koordiniert bzw. herausgegeben [7].

Das Fact sheet gibt einen aktuellen Überblick zu Straßenverkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss. Im Focus-Beitrag der vorliegenden Ausgabe des Journals of Health Monitoring [Alkoholkonsum von Erwachsenen in Deutschland: Riskante Trinkmengen, Folgen und Maßnahmen](#) werden Informationen zum Alkoholkonsum in Deutschland aufbereitet. Die Ausgabe enthält darüber hinaus Fact sheets zu [Alkoholvergiftungen mit stationärer Behandlung](#) und zur [alkoholbedingten Mortalität bei Erwachsenen](#).

### Indikator

Die Analyse basiert auf Daten der Straßenverkehrsunfallstatistik 2014 des Statistischen Bundesamtes. Die Statistik enthält unter anderem Informationen zu Unfäl-

len mit Personenschaden auf deutschen Straßen, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat. Unfälle, bei denen die Polizei nicht hinzugezogen wurde, werden in der Statistik nicht erfasst. „Beteiligte“ sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

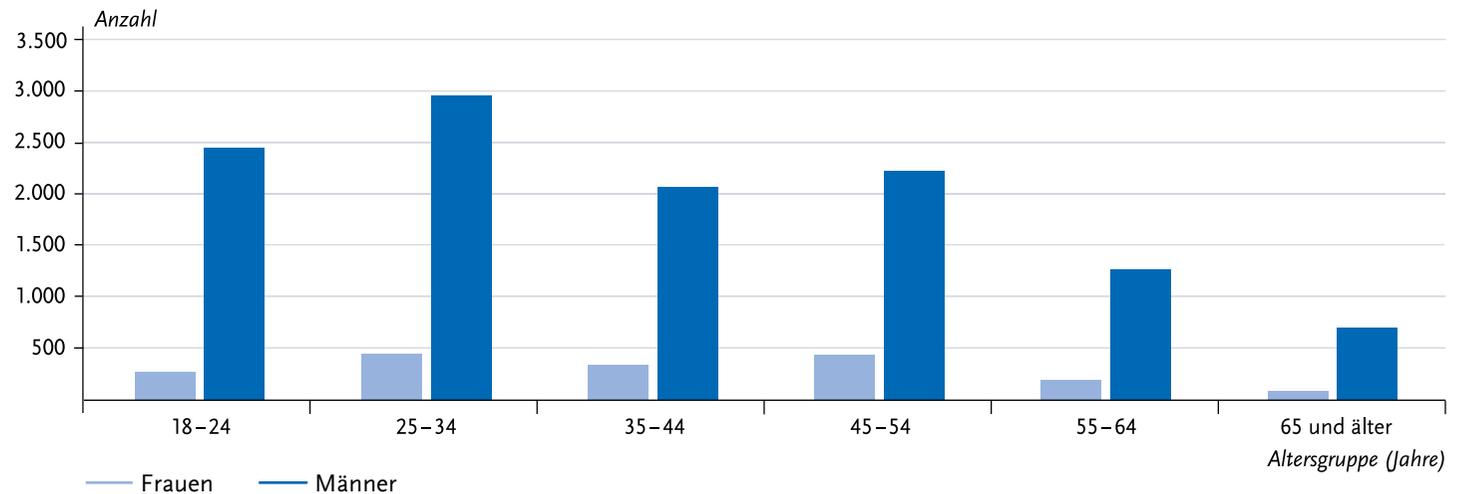
Im Folgenden wird dargestellt, wie viele Personen an Alkoholunfällen im Straßenverkehr im Jahr 2014 beteiligt waren und wie sich die Fallzahlen nach Geschlecht und Alter verteilen. Ergänzend werden ausgewählte weitere wichtige Merkmale von alkoholbedingten Unfällen beschrieben und die langfristige Entwicklung aufgezeigt.

### Einordnung der Ergebnisse

Im Jahr 2014 ereigneten sich 13.612 Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand [8]. Bezogen auf das gesamte Unfallgeschehen heißt das: Bei 4,5 % aller Unfälle mit Personenschaden war Alkohol eine Unfallursache. 7,7 % aller tödlich Verletzten starben infolge eines Unfalls, bei dem Alkohol mit ursächlich war. Die unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Unfälle unter Alkoholeinfluss.

Regional gibt es deutliche Unterschiede in der Häufigkeit alkoholbedingter Unfälle: Die niedrigsten Anteile der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden wurden in Hamburg (3,1 %) und Berlin (3,3 %) ermittelt. Deutlich höher als im Bundesdurchschnitt sind die Werte im Saarland (6,4 %) und in Mecklenburg-Vorpommern (6,2 %).

**Abbildung 1**  
**Beteiligte an Alkoholunfällen im Jahr 2014**  
**nach Altersgruppen und Geschlecht**  
 Quelle: Straßenverkehrsunfallstatistik [8]



**Im Jahr 2014 wurden 13.742 alkoholisierte Unfallbeteiligte von der Polizei festgestellt. 40% waren junge Männer zwischen 18 und 34 Jahren.**

Mit dem Fokus auf Prävention sind Auswertungen zu den unfallbeteiligten Personen wichtig. Welche Personengruppen sind alkoholisiert in Unfälle verwickelt? An den oben genannten Unfällen im Jahr 2014 waren 13.742 alkoholisierte Personen beteiligt. 86,8% von ihnen waren männlich. Insbesondere junge Männer fallen wegen Trunkenheit bei Verkehrsunfällen auf. 40,2% aller von der Polizei festgestellten Unfallbeteiligten waren junge Männer zwischen 18 und 34 Jahren (Abbildung 1). Bei beiden Geschlechtern sinkt die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten ab 55 Jahren deutlich.

Eine erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit für Männer, insbesondere junge Männer, zeigt sich auch bei anderen Ergebnissen der Verkehrsunfallstatistik, zum Beispiel bei den Todesfällen. Im Jahr 2014 wurden 34 junge Frauen je eine Million Einwohnerinnen ihrer Altersgruppe getötet, bei den jungen Männern lag der entsprechende Wert mehr als dreimal so hoch (123 Männer,

18- bis 24-Jährige) [9]. In Erhebungen, die andere Bereiche des Unfallgeschehens einbeziehen, bestätigt sich dies: In der aktuellen bevölkerungsrepräsentativen Befragung GEDA 2012 zum Unfallgeschehen (alle Unfalorte) erlitten 10,9% aller Männer und 6,6% der Frauen mindestens eine Unfallverletzung im Jahr, die ärztlich behandelt wurde. Von den jungen Männern zwischen 18 und 29 Jahren hatte sogar jeder Fünfte einen Unfall (19,4%) [10]. Erklärt wird das höhere Unfallrisiko von Männern unter anderem mit riskanteren Verhaltensweisen. Dieses „Risiko suchende“ Verhalten, das insbesondere im jüngeren Lebensalter von Männern gelebt wird, gilt als wichtiger Faktor für die Erklärung der geschlechtsspezifisch ausgeprägten Unfallhäufigkeiten [11]. Auch für den Alkoholkonsum werden Unterschiede in den Trinkmustern und im Risiko für Männer und Frauen beobachtet [12]. Dies zeigt sich in allen dazu durchgeführten Erhebungen. In der Studie zur Gesundheit in

**Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss sinkt seit über 20 Jahren, sie war 2014 auf dem niedrigsten Stand seit dem Beginn der Erfassung.**

Deutschland (DEGS1) wurde ermittelt, das 13,1 % der Frauen und 18,5 % der Männer im Alter zwischen 18 und 79 Jahren täglich mehr als 10 g (Frauen) bzw. 20 g (Männer) Reinalkohol konsumieren. Sie weisen damit tendenziell einen riskanten Konsum auf, Männer signifikant häufiger als Frauen. Auch Rauschtrinken findet sich deutlich häufiger bei Männern als bei Frauen [13, 14] ([Focus](#)). Hier kumulieren offenbar Bereiche männlichen Risikoverhaltens.

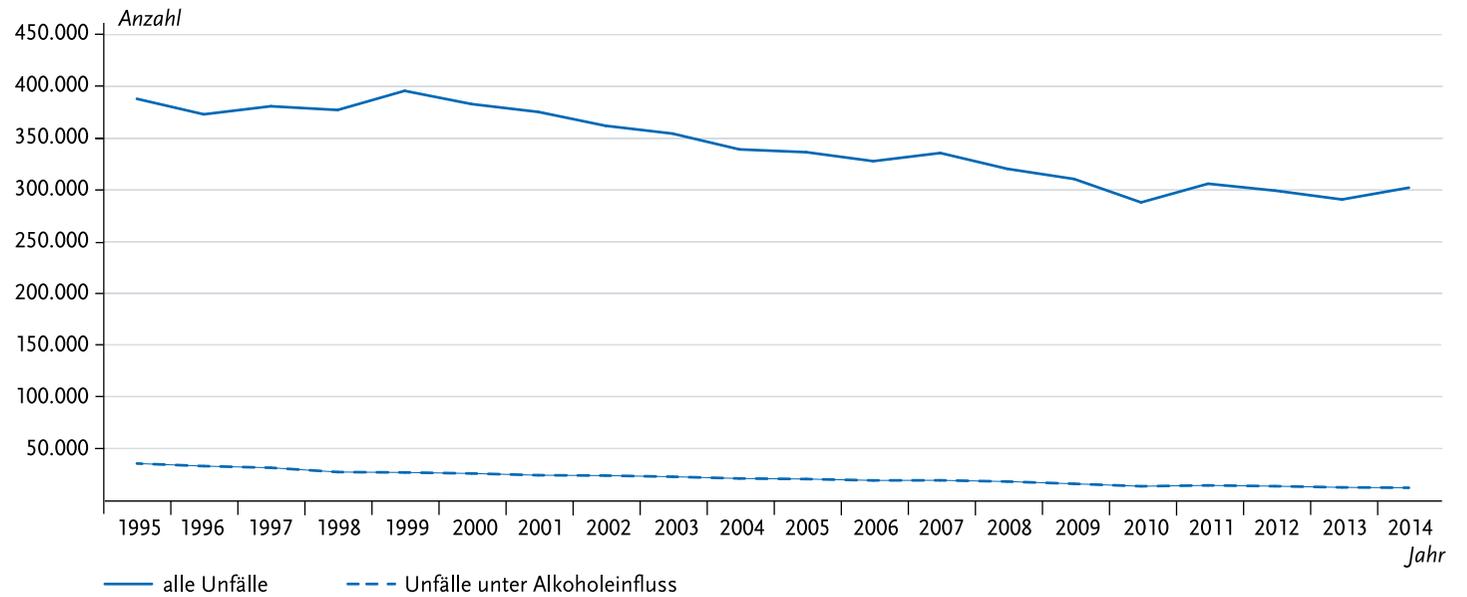
Neben den persönlichen Merkmalen, wie Alter und Geschlecht, geben auch weitere Charakteristika alkoholbedingter Unfälle Hinweise darauf, wo Prävention ansetzen muss. Der größte Teil der Unfallbeteiligten von Alkoholunfällen mit Personenschaden sind Pkw-Fahrerinnen/-Fahrer (56,6 %). Immerhin über ein Viertel sind Radfahrerinnen und Radfahrer (25,7 %). Fahrerinnen/Fahrer von Güterkraftfahrzeugen haben einen sehr geringen Anteil an den Alkoholunfällen (2,5 %). Für Berufskraftfahrerinnen/-fahrer gilt bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Alkoholverbot, sie müssen häufige Kontrollen fürchten [8]. Auch die Zeit spielt eine Rolle für das Unfallrisiko: Alkoholbedingte Unfälle passieren besonders häufig an Wochenenden. Samstag und Sonntag sind die unfallträchtigsten Wochentage mit einem Anteil von 23,9 % bzw. 22,6 %. Auswertungen zur Tageszeit zeigen, dass alkoholbedingte Unfälle hauptsächlich abends und nachts geschehen, das bedeutet: Von allen Unfällen, die in den Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr passieren, war bei jedem vierten Unfall Alkohol im Spiel (24,4 %) [8].

Für die langfristige Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss lässt sich ein positiver Trend erkennen ([Abbildung 2a, 2b](#)). Die Anzahl sinkt seit über

20 Jahren, sie war 2014 auf dem niedrigsten Stand seit dem Beginn der Erfassung. Das gilt auch für das Verkehrsunfallgeschehen insgesamt: Die Zahl der Verkehrstoten war im Jahr 2014 so niedrig wie noch nie seit Einführung der amtlichen Statistik. Aufmerksamkeit verdienen aktuell Unfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel, zum Beispiel Drogen. Hier ist seit Anfang der 1990er-Jahre ein Anstieg zu beobachten, wenngleich die Fallzahlen niedrig sind. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Bereich, wie auch bei den Alkoholunfällen, die Dunkelziffer hoch ist [8]. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit bleibt trotz sinkender Unfallzahlen eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) tritt für die Strategie „Vision Zero“ ein: sichere Mobilität in Deutschland, keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr [15]. Er unterstützt auch ein generelles Alkoholverbot am Steuer [16].

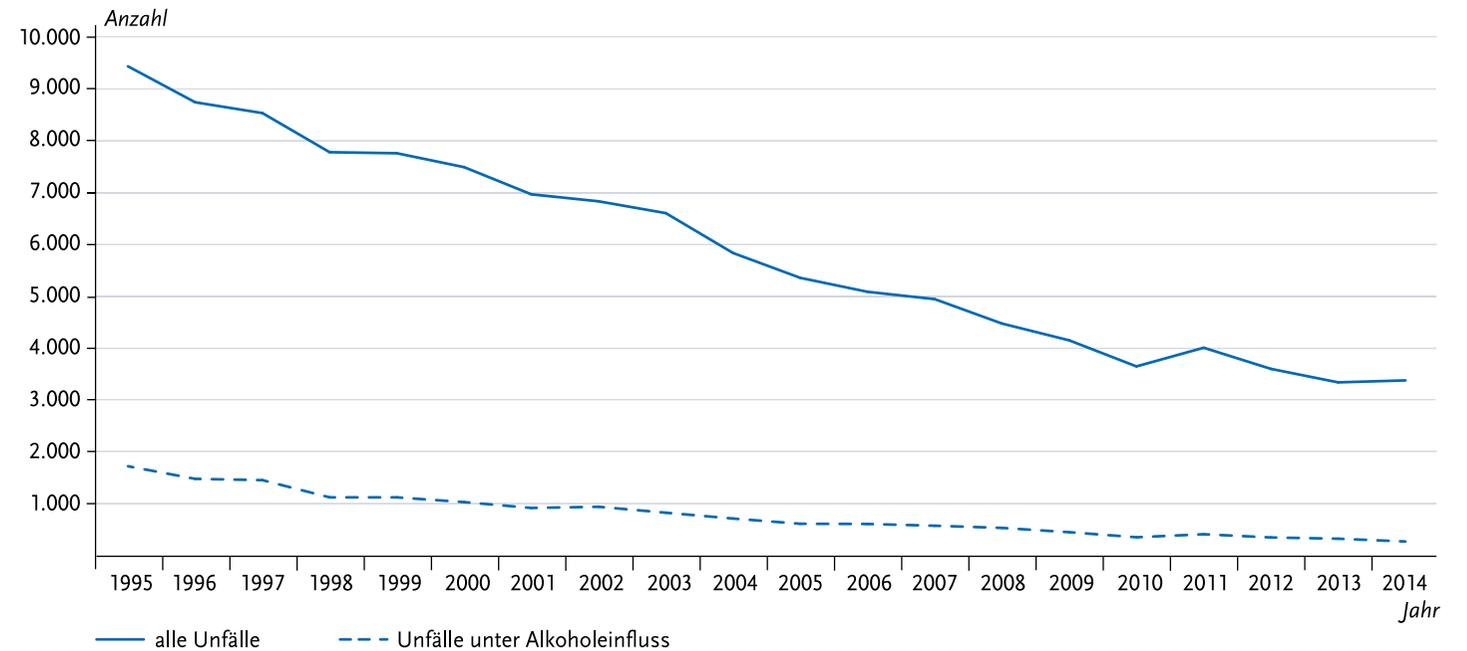
**Abbildung 2a**  
**Anzahl der Straßenverkehrsunfälle**  
**in den letzten 20 Jahren**  
**(1995 – 2014)**

Quelle: Straßenverkehrsunfallstatistik [17]



**Abbildung 2b**  
**Anzahl der Getöteten bei Straßenverkehrs-**  
**unfällen in den letzten 20 Jahren**  
**(1995 – 2014)**

Quelle: Straßenverkehrsunfallstatistik [17]



### Literatur

1. Robert Koch-Institut (Hrsg) (2015) Gesundheit in Deutschland. Gesundheitsberichterstattung des Bundes. Gemeinsam getragen von RKI und DESTATIS. RKI, Berlin

---

2. World Health Organization (2013) Global Action Plan for the Prevention and Control of Non-Communicable Diseases 2013-2020. WHO, Geneva

---

3. gesundheitsziele.de (2015) Nationales Gesundheitsziel „Alkoholkonsum reduzieren“. GVG, Köln

---

4. ADAC e.V. (2016) Promillegrenzen in Europa. [https://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/promillegrenzen\\_europa.aspx](https://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/promillegrenzen_europa.aspx) (Stand: 19.07.2016)

---

5. Deutscher Bundestag (2014) Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2012 und 2013 (Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2012/2013). Drucksache 18/2420. <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/024/1802420.pdf> (Stand: 24.06.2016)

---

6. Bundezentrale für Gesundheitliche Aufklärung (2016) Alkohol? Kenn Dein Limit. <http://www.kenn-dein-limit.info/> (Stand: 15.07.2016)

---

7. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2016) DVR-/DVW-Arbeitsprogramm 2016. <https://www.dvr.de/dvr/arbeitsprogramm/titel.htm> (Stand: 09.08.2016)

---

8. Statistisches Bundesamt (2015) Verkehrsunfälle 2014. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr. <https://www.destatis.de/DE/Publikationen> (Stand: 24.06.2016)

---

9. Statistisches Bundesamt (2015) Verkehrsunfälle 2014. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr. <https://www.destatis.de/DE/Publikationen> (Stand: 06.07.2016)

---

10. Robert Koch-Institut (2014) Daten und Fakten: Ergebnisse der Studie „Gesundheit in Deutschland aktuell 2012“, 3.7 Unfallverletzungen. Beiträge zur Gesundheitsberichterstattung des Bundes. RKI, Berlin. [www.rki.de/gbe](http://www.rki.de/gbe) (Stand: 16.08.2016)

---

11. Saß A, Rommel A (2016) Unfälle aus Geschlechterperspektive. In: Kolip P, Hurrelmann K (Hrsg) Handbuch Geschlecht und Gesundheit. Hogrefe Verlag, Bern, S. 275-286

---

12. John U, Ulbricht S, Bischof G et al. (2016) Geschlechterunterschiede bei Krankheitsrisiken des Suchtmittelkonsums. In: Kolip P, Hurrelmann K (Hrsg) Handbuch Geschlecht und Gesundheit. Hogrefe Verlag, Bern, S. 254-264

---

13. Hapke U, von der Lippe E, Gärtner B (2013) Riskanter Alkoholkonsum und Rauschtrinken unter Berücksichtigung von Verletzungen und der Inanspruchnahme alkoholspezifischer medizinischer Beratung – Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1). Bundesgesundheitsbl - Gesundheitsforsch - Gesundheitsschutz 56:809-813

14. Robert Koch-Institut (Hrsg) (2014) Daten und Fakten: Ergebnisse der Studie „Gesundheit in Deutschland aktuell 2012“, 3.24 Alkoholkonsum. RKI, Berlin. [www.rki.de/gbe](http://www.rki.de/gbe) (Stand: 16.08.2016)

---

15. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2007) Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an. [http://www.dvr.de/presse/informationen/vision\\_zero.htm](http://www.dvr.de/presse/informationen/vision_zero.htm) (Stand: 09.08.2016)

---

16. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2011) Alkoholverbot am Steuer (Beschluss vom 24.10.2011). [http://www.dvr.de/dvr/beschluesse/ev-vm\\_alkoholverbot.htm](http://www.dvr.de/dvr/beschluesse/ev-vm_alkoholverbot.htm) (Stand: 09.08.2016)

---

17. Statistisches Bundesamt (2016) Statistik der Straßenverkehrsunfälle. Verletzte und Getötete bei Straßenverkehrsunfällen. [www.gbe-bund.de](http://www.gbe-bund.de) (Stand: 13.06.2016)

---

## Impressum

### Journal of Health Monitoring

#### Institution(en) der beteiligten Autorinnen und Autoren

Robert Koch-Institut, Abteilung für Epidemiologie und Gesundheitsmonitoring, Berlin

#### Korrespondenzadresse

Dr. A.-C. Saß

Robert Koch-Institut

Abteilung für Epidemiologie und Gesundheitsmonitoring

General-Pape-Str. 62–66

12101 Berlin

E-Mail: [SassA@rki.de](mailto:SassA@rki.de)

#### Interessenkonflikt

Die korrespondierende Autorin gibt für sich und ihre Koautorinnen und Koautoren an, dass kein Interessenkonflikt besteht.

#### Herausgeber

Robert Koch-Institut

Nordufer 20

13353 Berlin

#### Redaktion

Martina Rabenberg

Alexander Rommel

Dr. Livia Ryl

Dr. Anke-Christine Saß

Dr. Thomas Ziese

Robert Koch-Institut

Abteilung für Epidemiologie und Gesundheitsmonitoring

General-Pape-Str. 62–66

12101 Berlin

Tel.: 030-18 754-3400

E-Mail: [healthmonitoring@rki.de](mailto:healthmonitoring@rki.de)

[www.rki.de/journalhealthmonitoring](http://www.rki.de/journalhealthmonitoring)

#### Zitierweise

Saß AC, Rabenberg M, Rommel A (2016) Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss. Journal of Health Monitoring 1(1):29–36 DOI 10.17886/RKI-GBE-2016-023



Das Robert Koch-Institut ist ein Bundesinstitut im Geschäftsbereich des Ministeriums für Gesundheit