

# Alkoholverbot für Fahranfänger

Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 211

**bast**



# **Alkoholverbot für Fahranfänger**

## **Evaluation der Wirksamkeit**

von

Hardy Holte  
Kai Assing  
Martin Pöppel-Decker  
Susanne Schönebeck

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 211**

**bast**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines  
B - Brücken- und Ingenieurbau  
F - Fahrzeugtechnik  
M - Mensch und Sicherheit  
S - Straßenbau  
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

## Impressum

**Bericht zum Forschungsprojekt AP 1100.4308002**  
Alkoholverbot für Fahranfänger – Evaluation der Wirksamkeit

**Herausgeber**  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0  
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

**Redaktion**  
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

**Druck und Verlag**  
Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 978-3-86918-060-1

Bergisch Gladbach, Oktober 2010

## Kurzfassung – Abstract

### Alkoholverbot für Fahranfänger

Für junge Fahranfänger besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen ein erhöhtes Unfallrisiko. Diese Tatsache begründet die gesetzliche Einführung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland. Das seit dem 1.8.2007 gültige Alkoholverbot betrifft alle Fahranfänger in der (regelmäßig) zweijährigen Probezeit und/oder Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Für diesen Personenkreis ist es verboten, im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl die betreffende Person unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.

### Evaluation des Alkoholverbots

Im Rahmen dieses BAST-Projekts erfolgte eine Evaluation dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme. In diesem Projekt wurde geprüft, wie sich das neue Gesetz auf das Unfallgeschehen sowie auf alkoholbedingte Verkehrsverstöße der Zielgruppe niederschlägt. Hierzu wurden die Daten der amtlichen Unfallstatistik sowie die Daten des Verkehrszentralregisters herangezogen. Für die Analyse und Interpretation der Daten wurden zudem Kenntnisse über den Umgang mit der neuen Regelung im Rahmen der polizeilichen Überwachung und Unfallaufnahme berücksichtigt. Ergänzend wurde zur besseren Beurteilung der Akzeptanz des Alkoholverbots in der Zielgruppe eine repräsentative Befragung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern zu Einstellungen, berichteten Verhaltensweisen und Verhaltensabsichten durchgeführt.

### Ergebnisse

Die Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfänger ergab folgende zentrale Ergebnisse, die den Erfolg dieser Maßnahme in der Zielgruppe belegen:

- Insgesamt ist die Anzahl der unfallbeteiligten Fahranfänger (Pkw) mit einem BAK-Wert von mindestens 0,3 Promille in den ersten 12 Monaten nach Einführung der Maßnahme im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum vor der Einführung um 15 % bzw. 1.210 Personen zurückgegangen.

- Die Gesamtwirksamkeit der Maßnahme liegt dabei unter Berücksichtigung verschiedener Vergleichsgruppen bei -9 %, d. h., allein durch die Maßnahme wurde eine über den generellen Trend hinausgehende Reduzierung um mehr als 700 Personen erreicht.
- Für den Zeitraum nach Einführung der Gesetzesänderung lässt sich ein deutlich überdurchschnittlicher Rückgang aller festgestellten Alkoholverstöße bei jungen Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren um insgesamt 17 % feststellen – im Gegensatz zu einem Rückgang von 2,5 % bei Personen, die 21 Jahre und älter sind.
- Es liegt eine hohe Akzeptanz des Alkoholverbots in der Zielgruppe der Fahranfänger (95 %) vor. 98 % wissen, dass es für alle Fahranfänger verboten ist, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren.
- Es zeigt sich eine deutliche Verhaltensanpassung der Befragten an das Gesetz: Damit bei abendlichen Unternehmungen Alkohol getrunken werden kann, benutzen – häufig oder immer – 41 % öffentliche Verkehrsmittel, 21 % das Fahrrad, schließen sich 46 % einer Fahrgemeinschaft an und gehen 25 % zu Fuß; 7 % bleiben zu Hause.

### Schlussfolgerungen

Nach den Ergebnissen der vorliegenden Evaluationsstudie hat die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Zielgruppe geleistet. Dieser deutliche Effekt beruht nach derzeitigen Erkenntnissen nicht auf einem gemeinsamen Effekt verschiedener Verkehrssicherheitsmaßen im Untersuchungszeitraum. Inwieweit der deutliche Rückgang von alkoholisierten Unfallbeteiligten und Alkoholverstößen bei Fahranfängern auch längerfristig greift, bleibt abzuwarten.

### **The zero tolerance alcohol law for novice drivers**

Even low blood alcohol concentrations can increase the accident risk for young novice drivers. This fact justifies the introduction of a law that prohibits alcohol for novice drivers in Germany. The zero tolerance alcohol law has been in force since 01/08/2007 and concerns all novice drivers during the probation period of (normally) two years as well as persons who are not yet 21 years old. These persons may not consume alcoholic drinks while participating in road traffic or start driving when they are already under the influence of alcohol.

#### Evaluation of the zero tolerance alcohol law

This traffic safety measure was evaluated as part of this BAST project. It was investigated how the new law affects the accident events as well as the alcohol-related traffic offences committed by the target group. Data of the official road accident statistics as well as data of the central traffic register were used. In addition, information concerning the application of the new regulations as part of police monitoring and accident recording was used in the analysis and interpretation of the data. A representative survey of novice drivers concerning attitudes, reported behaviour and intended behaviour was conducted to improve the evaluation of the acceptance of the alcohol prohibition by the target group.

#### Results

The evaluation of the zero tolerance alcohol law for novice drivers provided the following key results that determine the success of this measure for the target group:

- The total number of novice drivers (passenger car) that participated in accidents and had a blood alcohol content of at least 0.03 percent dropped by 15% in the first 12 months after the introduction of the law, i.e. by 1 210 persons when compared to the same period in the previous year.
- The total effectiveness of this measure is -9% when the various comparison groups are considered, i.e. the measure led to a reduction of more than 700 of those accident participants in addition to the general trend.

- A clear and above-average reduction of 17% of all registered alcohol offences among young drivers under 21 years of age was found during the period after the introduction of the law. This compares to a reduction of 2.5% for all persons older than 21 years.
- The acceptance of the zero tolerance alcohol law in the target group of novice drivers is high (95%), and 98% know that novice drivers are not allowed to drink alcohol and drive.
- A clear adaptation of behaviour to the law can be seen: to allow drinking of alcohol during evening entertainment, 41% frequently or always use public transport, 21% use a bicycle, 46% join a lift club and 25% walk; only 7% stay at home.

#### Conclusions

The evaluation study shows that the introduction of the zero tolerance alcohol law for novice drivers has made an important contribution to improving traffic safety for the target group. Currently available information indicates that this clear effect is not due to the joint impact of various, other traffic safety measures during the investigation period. It must still be established to what extent the clear reduction of alcoholised accident participants and alcohol offences of novice drivers can be sustained in the long term.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	7	4.2.1 Stichprobe und Auswertungs- zeitraum .....	25
<b>2</b>	<b>Vorgehen</b> .....	7	4.2.2 Verstöße gegen das Alkohol- verbot für Fahranfänger (§ 24c StVG) .....	25
2.1	Erkenntnisse aus der Literatur .....	8	4.2.3 Alle Alkoholdelikte .....	27
2.2	Unfallstatistik .....	8	4.2.4 Andere Verstöße .....	28
2.3	Verkehrszentralregister .....	8	4.2.5 Polizeiliche Überwachung .....	30
2.4	Polizeiliche Überwachung und Unfallaufnahme .....	9	4.3 Akzeptanzbefragung .....	31
2.5	Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahr- anfängerinnen .....	9	4.3.1 Methodik .....	31
2.6	Gesamtbewertung .....	9	4.3.2 Fragebogen .....	32
<b>3</b>	<b>Kenntnisstand</b> .....	9	4.3.3 Ergebnisse .....	33
3.1	Gesetzliche Grundlagen .....	9	4.3.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerung .....	36
3.2	Alkoholunfälle in der amtlichen Unfallstatistik .....	11	<b>5 Zusammenfassung und Gesamtbewertung</b> .....	37
3.2.1	Datengrundlage .....	11	<b>6 Literatur</b> .....	40
3.2.2	Zeitliche Entwicklung .....	11		
3.2.3	Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	13		
3.2.4	Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Altersgruppen .....	13		
3.2.5	Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach BAK-/AAK-Konzentration .....	14		
3.3	Erkenntnisse aus der Literatur .....	14		
3.3.1	Unfallrisiko alkoholisierter Fahranfänger .....	14		
3.3.2	Der Verkehrssicherheitsgewinn von Null-Promille-Grenzen .....	16		
<b>4</b>	<b>Analysen und Ergebnisse</b> .....	17		
4.1	Analyse des Unfallgeschehens .....	17		
4.1.1	Methodik .....	17		
4.1.2	Ergebnisse .....	21		
4.1.3	Fazit .....	24		
4.2	Auswertung des Verkehrszentral- registers des Krafftahrt- Bundesamtes .....	25		



## 1 Einleitung

Seit dem 1.8.2007 ist das Gesetz zur Einführung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland in Kraft getreten. Das Gesetz betrifft alle Fahranfänger in der (regelmäßig) zweijährigen Probezeit und/oder Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Für diesen Personenkreis ist es verboten, im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl die betreffende Person unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.

Das Alkoholverbot ist in einem neuen § 24c StVG verankert. Die Einführung des Alkoholverbots für Fahrerinnen und Fahrer während der Probezeit im Straßenverkehrsgesetz (StVG) hat auch Änderungen der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) zur Folge. Die Regelung ist als Handlungsverbot ausgestattet. Die Intention ist es zu verhindern, dass Fahrer und Fahrerinnen sich an eine bestehende Promillegrenze „herantrinken“.

Die inhaltliche Begründung des Alkoholverbots lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Für junge Fahranfänger und Fahranfängerinnen besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen ein deutlich höheres Unfallrisiko als für ältere Altersgruppen und Fahrerfahrere (OECD, 2006; European Road Safety Observatory, 2006). Detaillierte Informationen hierzu befinden sich im Kapitel 2.3. Das erhöhte Unfallrisiko von Fahranfängern und Fahranfängerinnen ist zum einen in den noch nicht hinreichend ausgebildeten Kompetenzen begründet, zum anderen in bestimmten Fahrmotiven, die zum Beispiel auf Spaß haben, etwas erleben wollen oder anderen ihre Kompetenz zeigen zu wollen gerichtet sind. Jedoch befinden sich die verkehrssicherheitsrelevanten Kompetenzen in dieser Zielgruppe noch im Aufbau und werden erst mit zunehmender Erfahrung hinreichend ausgebildet. Zu diesen Kompetenzen zählen Wahrnehmungsstrategien, Aufmerksamkeitssteuerung, bestimmte Automatismen und die Fahrzeugbeherrschung. Auch die Kontrolle der eigenen Emotionen und Fahrmotive verändert sich mit zunehmender Erfahrung.

Das vorliegende Projekt basiert auf einem Erlass des BMVBS vom 29. November 2007, in dem die BASt beauftragt wird, das seit dem 1. August 2007 geltende Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und

Fahranfänger einer wissenschaftlichen Bewertung der Wirksamkeit im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu unterziehen.

Die Grundlage für diese Bewertung bildeten unterschiedliche Informations- und Datenquellen. Zunächst wurde der nationale und internationale Kenntnisstand zu diesem Thema zusammengetragen (Kapitel 3). Im Anschluss daran wurde geprüft, wie sich das neue Gesetz in Deutschland auf das Unfallgeschehen sowie auf alkoholbedingte Verkehrsverstöße der Zielgruppe niederschlägt. Hierzu wurden die Daten der amtlichen Unfallstatistik (Kapitel 4.1) sowie die Daten des Verkehrszentralregisters (Kapitel 4.2) herangezogen. Für die Analyse und Interpretation der Daten wurden Kenntnisse über den Umgang mit der neuen Regelung im Rahmen der polizeilichen Überwachung und Unfallaufnahme berücksichtigt. Darüber hinaus wurde zur besseren Beurteilung der Akzeptanz des Alkoholverbots in der Zielgruppe eine repräsentative Befragung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern zu Einstellungen, berichteten Verhaltensweisen und Verhaltensabsichten durchgeführt (Kapitel 4.3).

## 2 Vorgehen

Um die Frage nach der Wirksamkeit des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf die Verkehrssicherheit hinreichend beantworten zu können, wird ein modularer Forschungsansatz zugrunde gelegt, der auf verschiedenen Informations- und Datenquellen basiert. Daher gliedert sich das methodische Vorgehen in folgende Schritte:

- Zusammenfassung des aktuellen Kenntnisstandes: Gesetzliche Grundlagen (Kapitel 3.1), Alkoholunfälle in der amtlichen Unfallstatistik (Kapitel 3.2) und Erkenntnisse aus der Literatur (Kapitel 3.3).
- Analyse der amtlichen Unfallstatistik im Hinblick auf einen Effekt des Alkoholverbots für Fahranfänger (Kapitel 4.1).
- Analyse der Daten des Verkehrszentralregisters im Hinblick auf einen Effekt des Alkoholverbots für Fahranfänger (Kapitel 4.2).
- Analyse des Umgangs mit der neuen Regelung im Rahmen der polizeilichen Überwachung und Unfallaufnahme (Kapitel 4.2.4).

- Repräsentativbefragung zu Akzeptanz und Verhaltensauswirkungen des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger (Kapitel 4.3).
- Gesamtbewertung (Kapitel 5).

Für die Entwicklung eines Untersuchungsdesigns sowie für die Analyse und Interpretation der Daten aus der amtlichen Unfallstatistik und dem Verkehrszentralregister sind Kenntnisse über den Umgang mit der neuen Regelung im Rahmen der polizeilichen Überwachung und Unfallaufnahme erforderlich. Nachfolgend werden die einzelnen Analyseschritte näher erläutert.

Sowohl bei der Unfallanalyse als auch bei der Auswertung der Alkoholverstöße im Verkehrszentralregister wird ein Vorher-Nachher-Vergleich zugrunde gelegt. Die Erfassung der Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen erfolgte unmittelbar nach Einführung des Gesetzes einmalig in 2007.

## 2.1 Erkenntnisse aus der Literatur

Im Rahmen einer Literaturanalyse ist der aktuelle Kenntnisstand zur Wirkung eines Alkoholverbots für Fahranfänger im Ausland in Kapitel 3.3 zusammengefasst. Es wurde dargestellt, in welchen Ländern bereits ein solches Alkoholverbot eingeführt wurde und inwieweit die Wirkung dieser Regelung empirisch überprüft worden ist. Durch die Ergebnisse der Literaturanalyse werden drei zentrale Ziele verfolgt: 1. Quantifizierung des alkoholbedingten Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahreranfänger, 2. Gewinnung von Hinweisen für die Entwicklung eines angemessenen Untersuchungsdesigns und 3. Einordnung der eigenen Evaluationsergebnisse in die empirischen Befunde der internationalen Evaluationsforschung zum Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahreranfänger.

## 2.2 Unfallstatistik

Die Analyse der amtlichen Unfallstatistik vermittelt zunächst einen allgemeinen Überblick über Alkoholfälle insgesamt. Im Evaluationsteil des Berichts zeigt dann eine Analyse der Zeiträume vor und nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahreranfänger die Wirksamkeit der Maßnahme auf. Diese eigentliche Wirksamkeitsanalyse auf der Basis der Unfalldaten bildet den Kernpunkt der Evaluation

des Alkoholverbots für Fahreranfänger. Die Entwicklung der Alkoholfälle von Fahreranfängern, für die das neu eingeführte Alkoholverbot gilt, wird verschiedenen anderen Entwicklungen gegenübergestellt. Zum einen wird ein Vergleich zu Alkoholfällen der Personen geführt, für die das Alkoholverbot nicht gilt. Daneben wird aber auch der direkte Vergleich zu den Unfällen von Fahreranfängern gezogen, bei denen Alkohol keine Ursache war.

Alle Vergleiche fließen dann simultan in eine Vorher-Nachher-Analyse über Odds-Ratios ein. Aus dieser Analyse ergibt sich dann der Gesamteffekt, den die Maßnahme bewirkt hat – unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklung und der Entwicklung von Alkoholfällen generell. Durch die Odds-Ratios werden diese konfundierenden Effekte neutralisiert und der zusätzliche Sicherheitsgewinn durch das Alkoholverbot für Fahreranfänger herausgestellt. Die Sicherheit des Ergebnisses wird über Signifikanztests geprüft.

Der gesamte Untersuchungszeitraum beträgt drei Jahre, von 2006 bis 2008. Für die Analyse der Effizienz der Maßnahme wird jeweils 1 Jahr vor und nach der Einführung betrachtet. Der Vorher-Zeitraum erstreckt sich von August 2006 bis Juli 2007, der Nachher-Zeitraum von August 2007 bis Juli 2008. Insgesamt liegen nach Einführung der Maßnahme für 18 Monate Unfalldaten vor. Dieser Zeitraum ist für eine Betrachtung der Nachhaltigkeit der Maßnahme zu kurz. Für eine solche Analyse müssten mindestens zwei Jahre im Anschluss an die Einführung betrachtet werden. Diese Daten liegen der BAST jedoch erst im Sommer 2010 vor. Die bisher vorliegenden Daten liefern keinen Hinweis darauf, dass die Maßnahme nicht nachhaltig wäre.

## 2.3 Verkehrszentralregister

Das Verkehrszentralregister (VZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führt die bundesweiten Daten zu Ordnungswidrigkeiten und Straftatbeständen. Aus den Daten des KBA, die monatlich aktualisiert werden, lassen sich grundsätzlich das Datum der Tat, die Uhrzeit sowie personenspezifische Daten, wie Alter und Geschlecht des Delinquenten, nach unterschiedlichen Tatbeständen gemäß dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog ermitteln. Darüber hinaus wird angegeben, ob sich der Verstoß in Zusammenhang mit einem Unfall ereignet hat.

Die Evaluation des Alkoholverbots für Fahreranfänger erfolgt auf der Basis der Auswertung der Daten des

VZR zweier gleicher Zeiträume (vor und nach der Einführung). Dabei wird der Zeitraum August 2006 bis Juli 2007 dem Zeitraum August 2007 bis Juli 2008 gegenübergestellt. Aufgrund des möglichen Instanzenwegs ist jedoch mit einem Zeitverzug für Ordnungswidrigkeiten von bis zu sechs und für Straftaten von bis zu zwölf Monaten zu rechnen, bis die Daten nach Beendigung des Verfahrens in das VZR eingehen. Dadurch konnte eine Auswertung statistisch verlässlicher Daten frühestens im dritten Quartal 2009 erfolgen.

Die Häufigkeit, mit der ein entsprechendes Delikt festgestellt wird, ist jedoch unter anderem auch von der Überwachungspraxis und der Sensibilität der Polizei für den jeweiligen Tatbestand abhängig. Da jedoch keine bundesweiten Informationen über die Anzahl der vorgenommenen Kontrollen zur Verfügung stehen, kann im Rahmen dieses Berichts diesbezüglich keine Aussage getroffen werden.

## 2.4 Polizeiliche Überwachung und Unfallaufnahme

Da die Überwachung des Straßenverkehrs sowie die Durchführung des Verfahrens zur Ahndung von Verkehrsverstößen und Verkehrsstraftaten in Deutschland grundsätzlich Angelegenheit der Bundesländer sind, sind polizeiliche Angelegenheiten oder Verwaltungsvorschriften in den einzelnen Ländern zum Teil unterschiedlich geregelt, soweit nicht durch die Innenministerkonferenz länderübergreifende Regelungen getroffen wurden.

Für eine wissenschaftliche Evaluierung des Alkoholverbots bei Fahrerlaubnis auf Probe ist es erforderlich, die Regelungen oder Vereinbarungen, die von den einzelnen Bundesländern bezüglich der allgemeinen Überwachungsmaßnahmen und des Kontrollverhaltens bei Unfällen unter Beteiligung junger Fahrer und Fahrerinnen getroffen wurden, zu berücksichtigen. Hier ist beispielsweise die Fragestellung von Bedeutung, ob nach der Einführung der Maßnahme eine verstärkte Kontrolltätigkeit von vermeintlichen Fahranfängern durch die Polizei stattgefunden hat und ob diese zeitlich oder räumlich schwerpunktbezogen durchgeführt wurde. Es ist die Frage zu klären, wie bei der Kontrolle der Einhaltung des Alkoholverbots der notwendige Anfangsverdacht zur Durchführung eines Alkoholtests festgestellt wird, da sich ein Blutalkoholwert unter 0,3 Promille nicht unbedingt im Verhalten des Verkehrsteilnehmers widerspiegelt. Erster Ansprech-

partner zur Klärung der o. a. Fragen war die Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA<sup>1</sup>).

## 2.5 Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen

Die Ergebnisse des EU-Projekts SARTRE haben gezeigt, dass grundsätzlich ein Alkoholverbot für Fahranfänger bei den Autofahrern aller beteiligten Länder auf hohe Akzeptanz stößt (SARDI & EVERS, 2004). Verschiedene nationale Repräsentativumfragen ergaben eine hohe Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger unter den jungen Fahrern und Fahrerinnen (FORSA-Umfrage 92 %, DEKRA-Umfrage 83,5 %). Bei diesen Umfragen wurde jedoch nicht speziell die Meinung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern erfasst. Zur besseren Beurteilung der Akzeptanz des Alkoholverbots wurde daher im Rahmen der vorliegenden Evaluationsstudie eine repräsentative Befragung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern (z. B. durch Beteiligung an einer Bus-Befragung) zu Einstellungen, berichteten Verhaltensweisen und Verhaltensabsichten durchgeführt.

## 2.6 Gesamtbewertung

Eine Gesamtbewertung (Kapitel 5) der Wirkung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf die Verkehrssicherheit dieser Zielgruppe berücksichtigt die Ergebnisse der oben skizzierten Teilstudien, die im Rahmen der Evaluation durchgeführt wurden.

# 3 Kenntnisstand

## 3.1 Gesetzliche Grundlagen

Grundsätzlich definieren sich Verstöße, die im Zusammenhang mit Alkohol stehen, aus dem Straßenverkehrsgesetz (Ordnungswidrigkeit) und dem Strafgesetzbuch (Straftat). Die maßgeblichen

<sup>1</sup> Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten des UA FEK (Unterausschuss für Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung) des Arbeitskreises II der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder

Paragrafen zu Alkoholvorschriften werden durch die §§ 24a und c StVG sowie durch die §§ 315c und 316 StGB abgebildet. Die Aufzählung von speziellen Vorschriften für spezifische Zielgruppen, wie z. B. Berufskraftfahrer, soll nicht Gegenstand der folgenden Ausführungen sein.

Die im Falle der §§ 315c und 316 StGB angeführten Fälle der Fahruntüchtigkeit infolge des Alkoholkonsums wurden durch die Rechtsprechung konkretisiert. Demnach erfüllt ein Blutalkoholspiegel ab 0,3 Promille im Zusammenhang mit Fahrauffälligkeiten oder einem Unfall den Tatbestand des § 315c (1) 1a StGB. Dieser wird als relative Fahruntüchtigkeit bezeichnet. Im Gegensatz dazu bezeichnet die absolute Fahruntüchtigkeit die Grenze bei der man – auch ohne Fahrauffälligkeiten – nach Auffassung der Rechtsprechung nicht mehr in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen. Diese wurde im Rahmen der Rechtsprechung auf 1,1 Promille festgelegt.

Die Rechtsfolgen bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger (§ 24c StVG) belaufen sich in der Regel auf ein Bußgeld von 125 Euro und 2 Punkten im Verkehrszentralregister. Befinden sich die Betroffenen noch in der Probezeit, verlängert sich diese um weitere 2 Jahre. Ferner kann ein (besonderes) Aufbauseminar angeordnet werden.

### **StVG § 24a, 0,5 Promille-Grenze**

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 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.
- (2) Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.
- (3) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.
- (4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Euro geahndet werden.

- (5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und dem Bundesministerium der Justiz mit Zustimmung des Bundesrates die Liste der berauschenden Mittel und Substanzen in der Anlage zu dieser Vorschrift zu ändern oder zu ergänzen, wenn dies nach wissenschaftlicher Erkenntnis im Hinblick auf die Sicherheit des Straßenverkehrs erforderlich ist.

### **StVG § 24c, Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen**

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit nach § 2a oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.
- (2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.
- (3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

### **StGB § 315c, Gefährdung des Straßenverkehrs**

- (1) Wer im Straßenverkehr
  1. ein Fahrzeug führt, obwohl er
    - a) infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder
    - b) infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder
  2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
    - a) die Vorfahrt nicht beachtet,
    - b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
    - c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
    - d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,
    - e) an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält,
    - f) auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fährt oder dies versucht oder
    - g) haltende oder liegen gebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung

kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 ist der Versuch strafbar.

(3) Wer in den Fällen des Absatzes 1

1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

### StGB § 316, Trunkenheit im Verkehr

1) Wer im Verkehr (§§ 315 bis 315d) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in § 315a oder § 315c mit Strafe bedroht ist.

2) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht.

## 3.2 Alkoholunfälle in der amtlichen Unfallstatistik

### 3.2.1 Datengrundlage

Grundlage dieser Untersuchung sind die Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik.

Diese werden aufgrund der polizeilichen Aufzeichnungen von den Statistischen Landesämtern erfasst und der BAST für Zwecke der Unfallforschung übermittelt.

Als Alkoholunfälle werden im Rahmen dieser Untersuchung diejenigen Unfälle gezählt, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss von Alkohol gestanden hat:

„Seit dem 1. Mai 1998 ist das Führen eines Kraftfahrzeugs mit 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr bzw. 0,5 Promille oder mehr im Blut eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a des Straßenverkehrsgesetzes. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte bisher schon und kann weiterhin die Polizei auch Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 (bzw. 0,25 mg/l Atemalkoholgehalt), aber mindestens 0,3 Promille (bzw. 0,15 mg/l Atemalkoholwert) als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen“ (Statistisches Bundesamt, 2009).

Ausgewertet wurden alle Unfälle mit Personenschaden (U(P)), schwerwiegende Unfälle mit nur Sachschaden i. e. S. (U(SS)) sowie Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (bis 2007 sonstige Alkoholunfälle).

### 3.2.2 Zeitliche Entwicklung

Im Jahre 2008 wurden rund 48.000 Unfälle registriert, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss von Alkohol stand (siehe Tabelle 1 und Bild 1). Davon waren 19.603 Unfälle mit Personenschaden (41 % der Alkoholunfälle), etwa ein Viertel schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S. (10.977 Unfälle) und ein weiteres Drittel

	Alkoholunfälle									Veränderung 2008/2000 in %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Unfälle mit Personenschaden	27.375	25.690	25.333	24.245	22.548	22.004	20.685	20.785	19.603	-28 %
dabei:										
Getötete	1.022	909	932	817	704	603	599	565	523	-49 %
Schwerverletzte	11.325	10.365	9.953	9.343	8.555	8.002	7.564	7.402	6.981	-38 %
Leichtverletzte	24.417	23.152	22.977	21.900	20.262	19.831	18.733	18.627	17.606	-28 %
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S.	15.042	14.476	14.334	13.305	12.512	11.982	11.473	11.643	10.977	-27 %
Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel	25.716	24.220	23.206	22.208	20.931	19.408	18.895	18.725	17.645	-31 %
Insgesamt	68.133	64.386	62.873	59.758	55.991	53.394	51.053	51.153	48.225	-29 %

Tab. 1: Zeitliche Entwicklung der Alkoholunfälle nach Unfallkategorien sowie den dabei verunglückten Personen

sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (17.645 Unfälle).

Seit dem Jahr 2000 haben sowohl die Anzahl der Alkoholunfälle als auch die Anzahl der Unfälle insgesamt deutlich abgenommen (Tabelle 1). Der Rückgang bei den Alkoholunfällen ist mit 28 % jedoch deutlich stärker als bei den Unfällen insgesamt (-17 %). Dadurch ist der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen ebenfalls gesunken. Während der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen im Jahr 2000 noch bei etwa 13 % lag, sind im Jahr 2008 nur noch 11 % aller Unfälle Alkoholunfälle.

Der Rückgang der Alkoholunfälle zwischen 2000 und 2008 ist dabei außerdem in allen o. g. Unfallkategorien (Tabelle 2) überdurchschnittlich gewesen – der Anteil entsprechend in allen Unfallkategorien gleichmäßig gesunken. Der Anteil der Alkoholunfälle ist jedoch bei den schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden im eigentlichen Sinne mit etwa 12 % im Jahr 2008 doppelt so hoch wie bei den Unfällen mit Personenschaden (6 %).

Die Anzahl der Getöteten bei Alkoholunfällen hat ebenfalls deutlich abgenommen (-49 %). Auch dieser Rückgang ist im Vergleich zum Gesamtrück-

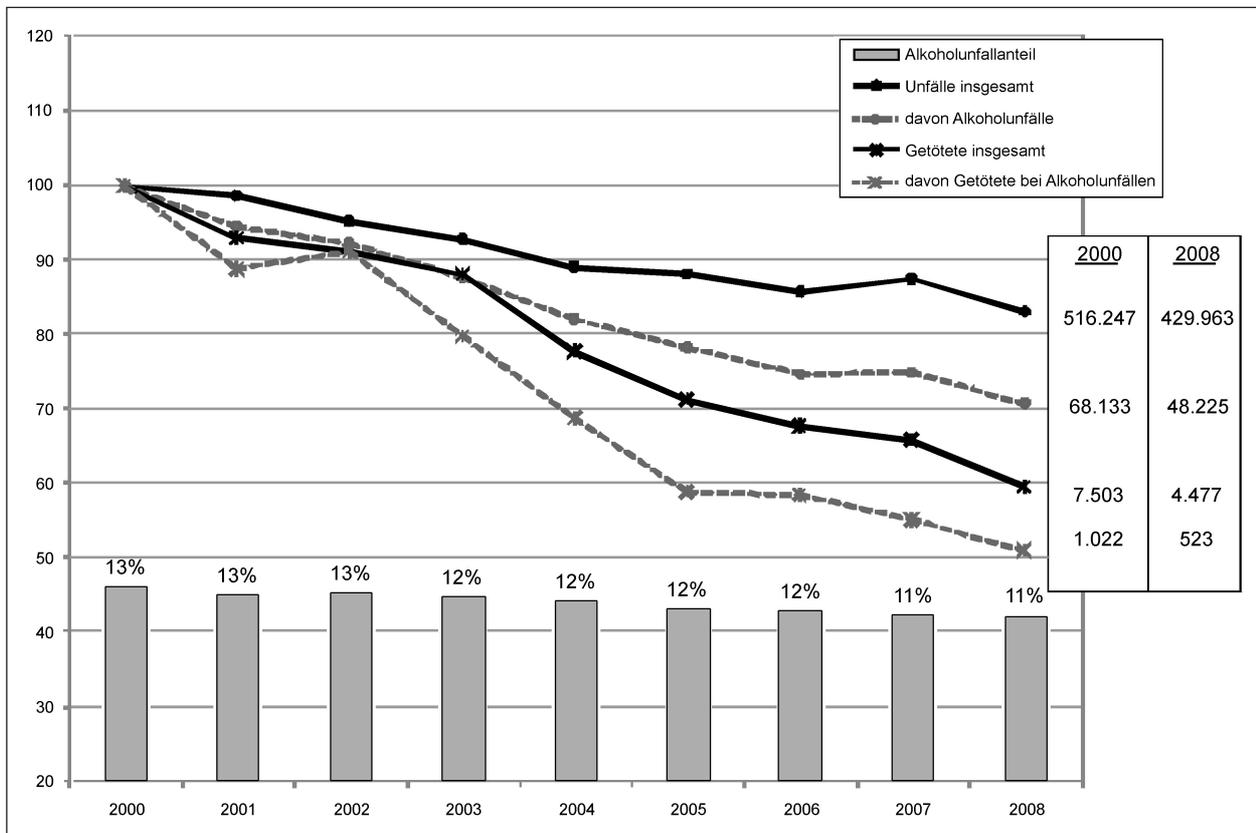


Bild 1: Unfälle und dabei Getötete und Alkoholunfallanteil, 2000 – 2008

	Beteiligte mit BAK >= 0,3 bzw. AAK >= 0,15 oder Unfallursache „Alkoholeinfluss“										Veränderung 2008/2000 in %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Unfälle mit Personenschaden	27.749	26.023	25.701	24.554	22.849	22.345	20.966	21.072	19.864	-28 %	
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i.e.S.	15.092	14.528	14.397	13.359	12.568	12.046	11.514	11.709	11.045	-27 %	
Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel	25.809	24.307	23.285	22.282	21.031	19.485	18.970	18.805	17.697	-31 %	
Insgesamt	68.650	64.858	63.383	60.195	56.448	53.876	51.450	51.586	48.606	-29 %	

Tab. 2: Alkoholisierte Unfallbeteiligte 2000 – 2008

gang der Anzahl der Getöteten (-40 %) überdurchschnittlich.

Alkoholfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter verletzt oder getötet wird, sind dennoch nach wie vor deutlich schwerer als Unfälle mit Personenschaden im Mittel. Je 1.000 Alkoholfälle mit Personenschaden wurden im Jahr 2008 im Mittel 28 Getötete gezählt – und damit doppelt so viele wie bei Unfällen mit Personenschaden im Mittel (14 Getötete je 1.000 Unfälle mit Personenschaden).

In der Regel ist maximal eine alkoholisierte Person am Unfall beteiligt. Daher entspricht die Anzahl der alkoholisierten Beteiligten annähernd der Anzahl der Alkoholfälle (Tabelle 2). Im Jahr 2008 waren 48.606 alkoholisierte Personen an Alkoholfällen beteiligt. Die Anzahl der alkoholisierten Beteiligten ist analog zur Anzahl der Alkoholfälle seit dem Jahr 2000 um 29 % zurückgegangen.

### 3.2.3 Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Alkoholisierte Personen sind am häufigsten als Pkw-Fahrer unfallbeteiligt. Im Jahr 2008 stellten sie mehr als drei Viertel aller alkoholisierten Unfallbeteiligten (36.231 von 48.606 alkoholisierten Beteiligten) und bestimmen somit maßgeblich das Alkoholfallgeschehen (Tabelle 3). Seit dem Jahr 2000 hat der Pkw-Anteil leicht abgenommen, von 79 % auf 75 % aller alkoholisierten Unfallbeteiligten im Jahr 2008.

Eine Übersicht über alle Arten der Verkehrsbeteiligung und der jeweiligen Bedeutung des Alkoholeinflusses findet sich in Tabelle 3.

### 3.2.4 Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Altersgruppen

Im Jahr 2008 waren 57.637 Pkw-Fahrer, die an einem Straßenverkehrsunfall beteiligt waren, zwischen 18 und 20 Jahre alt (Tabelle 4). Dies entspricht 10 % aller Unfallbeteiligten. Der Anteil dieser Altersgruppe in der Bevölkerung ist dagegen mit 4 % deutlich niedriger. Der Anteil der Unfallbeteiligten dieser Altersgruppe ist demnach deutlich höher als nach ihrem Bevölkerungsanteil zu erwarten gewesen wäre. Bei den alkoholisierten Beteiligten ist der Anteil der o.g. Altersgruppe mit 12 % sogar noch etwas höher. Insgesamt 4.490 Unfallbeteiligte zwischen 18 und 20 Jahren waren im Jahr 2008 alkoholisiert.

Der Alkoholeinfluss hat in dieser Altersgruppe eine erhöhte Bedeutung. Von 100 Unfallbeteiligten dieser Altersgruppe waren im Jahr 2008 etwa 8 Personen alkoholisiert. Im Mittel entfallen auf 100 Unfallbeteiligte dagegen 7 alkoholisierte Personen.

2008	Unfallbeteiligte insgesamt		davon alkoholisierte Unfallbeteiligte		Anteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten	Bevölkerung insgesamt Stand: 01.01.2008	
	Anzahl	Verteilung	Anzahl	Verteilung		Anzahl in 1.000	Verteilung
< 15 Jahre	144	0 %	4	0 %	3 %	11.282	14 %
15-17	1.332	0 %	401	1 %	30 %	2.688	3 %
18-20	57.637	10 %	4.490	12 %	8 %	2.938	4 %
21-24	58.579	10 %	5.623	16 %	10 %	3.873	5 %
25-34	103.475	18 %	7.770	21 %	8 %	9.680	12 %
35-44	110.394	20 %	6.849	19 %	6 %	13.216	16 %
45-54	91.465	16 %	6.007	17 %	7 %	12.500	15 %
55-64	54.259	10 %	3.067	8 %	6 %	9.522	12 %
ab 65 Jahre	56.054	10 %	1.916	5 %	3 %	16.519	20 %
o. A.	26.815	5 %	104	0 %	0 %	-	-
Insgesamt	560.154	100 %	36.231	100 %	6 %	82.218	100 %

Tab. 4: Unfallbeteiligte Pkw-Fahrer nach Altersgruppen, 2008

	Beteiligte 2000				Beteiligte 2008				Anteil alkoholisierter Beteiligter	
	Insgesamt	Verteilung in %	davon: alkoholisiert	Verteilung in %	Insgesamt	Verteilung in %	davon: alkoholisiert	Verteilung in %	2000	2008
Pkw	721.240	72 %	54.088	79 %	560.154	69 %	36.231	75 %	7 %	6 %
Motorrad	42.340	4 %	1.326	2 %	31.947	4 %	812	2 %	3 %	3 %
Mofa	8.045	1 %	1.280	2 %	7.097	1 %	805	2 %	16 %	11 %
Moped	12.408	1 %	869	1 %	16.234	2 %	977	2 %	7 %	6 %
Güterkraftfahrzeug	84.034	8 %	3.114	5 %	67.591	8 %	2.242	5 %	4 %	3 %
Fahrrad	81.057	8 %	5.365	8 %	88.099	11 %	5.856	12 %	7 %	7 %
Fußgänger	41.873	4 %	2.545	4 %	36.106	4 %	1.591	3 %	6 %	4 %
sonstige	7.639	1 %	63	0 %	9.116	1 %	92	0 %	1 %	1 %
Insgesamt	998.636	100 %	68.650	100 %	816.344	100 %	48.606	100 %	7 %	6 %

Tab. 3: Unfallbeteiligte insgesamt sowie alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Verkehrsbeteiligung 2000 und 2008

BAK-Gruppe, AAK umgerechnet	Jahr										Veränderung 2000/2008
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Ohne Angaben zum Alkohol	931.176	917.576	885.757	859.819	825.462	817.856	796.295	810.598	769.045	Ver- teilung	-17 %
Mit BAK >= 0,3 oder AAK >= 0,15 (umgerechnet)											
0,3 < 0,5	3.519	3.376	3.184	2.874	2.879	2.699	2.436	2.519	2.278	5 %	-35 %
0,5 < 0,8	6.279	5.736	5.631	5.276	4.926	4.708	4.377	4.335	4.172	9 %	-34 %
0,8 < 1,1	7.429	7.342	7.055	6.520	6.190	5.827	5.594	5.612	5.245	11 %	-29 %
1,1 < 1,5	12.351	11.878	11.478	11.031	10.364	9.977	9.691	9.950	9.069	19 %	-27 %
1,5 < 2,0	17.161	16.216	15.898	15.190	14.315	13.750	13.042	13.288	12.490	27 %	-27 %
2,0 u. m.	19.750	18.460	17.641	16.508	15.380	14.893	14.347	13.679	13.315	29 %	-33 %
Anzahl Beteiligte	66.489	63.008	60.887	57.399	54.054	51.854	49.487	49.383	46.569	100 %	-30 %

Tab. 5: Alkoholisierte Beteiligte nach BAK-Wert, 2000-2008

### 3.2.5 Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach BAK/AAK-Konzentration

Die mit Abstand meisten Personen werden mit Alkoholkonzentrationen von 1,1 Promille und mehr registriert. Im Jahr 2008 entfallen 75 % der unfallbeteiligten Personen mit Angaben zum BAK/AAK-Wert ab 0,3 Promille bzw. knapp 35.000 Personen auf diese BAK-Gruppen (Tabelle 5). Niedrige BAK-Werte sind in der amtlichen Unfallstatistik selten vermerkt. Im Jahr 2008 wurden 2.278 Unfallbeteiligte mit einem BAK-Wert zwischen 0,3 und 0,5 Promille registriert

Die Entwicklung gestaltet sich in den verschiedenen BAK-Klassen seit 2000 dabei sehr ähnlich. Bis zum Jahr 2008 sind in allen BAK-Klassen deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Insbesondere bei den niedrigen BAK-Werten sind die Rückgänge überdurchschnittlich. Unter anderem sind die Anzahlen der Unfallbeteiligten mit einem BAK-Wert zwischen 0,3 und 0,5 bzw. 0,5 und 0,8 Promille jeweils um mehr als ein Drittel (-35 % bzw. -34 %) zurückgegangen. Die Rückgänge bei besonders hohen BAK-Werten ab 2,0 Promille sind allerdings ebenfalls überdurchschnittlich hoch.

## 3.3 Erkenntnisse aus der Literatur

### 3.3.1 Unfallrisiko alkoholisierter Fahranfänger

Für junge Fahranfänger besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko. Dies belegt eine amerikanische Studie, die auf annähernd 200.000 Unfällen mit Todesfolge für den Zeitraum 1987 bis 1999 basiert (PREUSSER, 2002). Ausgewertet wurde die FARS-

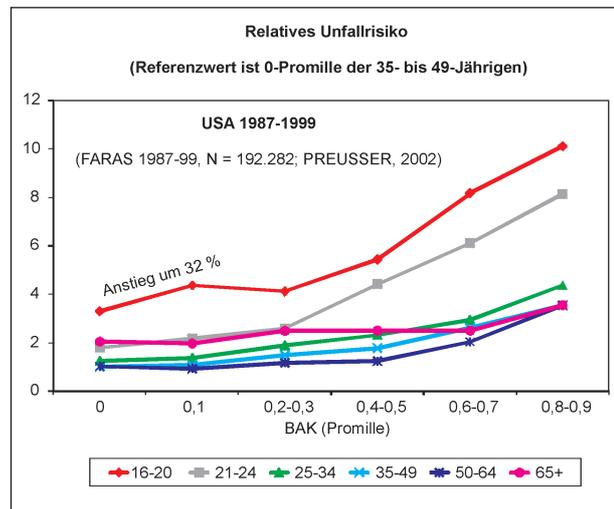


Bild 2: Relatives Unfallrisiko nach Alter und BAK-Wert

Unfalldatenbank der USA, in der alle Unfälle gespeichert werden, bei denen mindestens ein Motorfahrzeug verwickelt ist und mindestens eine Person innerhalb von 30 Tagen an den Folgen dieses Unfalls verstirbt. Es erfolgten Vergleiche innerhalb verschiedener Altersgruppen und Vergleiche zwischen den Altersgruppen (Bild 2).

### Vergleiche innerhalb der jeweiligen Altersgruppen

- Eine Blutalkoholkonzentration von nur 0,1 Promille führt bei Fahranfängern (16-20 Jahre) im Vergleich zu 0,0 Promille zu einem 32 % höheren Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken.
- Bei den 21- bis 24-Jährigen beträgt diese Erhöhung rund 18 %, bei den 25- bis 34-Jährigen sind es etwas mehr als 9 %.

### Vergleiche zwischen den Altersgruppen

- Bereits bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille ist das Unfallrisiko der Fahranfänger etwa doppelt so hoch wie das der 21- bis 24-Jährigen.
- Das Unfallrisiko für Fahranfänger bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille entspricht dem der 25- bis 34-Jährigen mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille.

Das erhöhte Unfallrisiko alkoholierter Fahranfänger belegt aber noch eine Reihe weiterer Studien. Eine Unfallstudie aus Neuseeland zeigt, dass bei niedrigen Alkoholkonzentrationen für die Gruppe der jungen Fahrer (14-19 Jahre) ein deutlich höheres Unfallrisiko besteht als für die 20- bis 29-Jährigen sowie für Personen, die 30 Jahre und älter sind (KEALL, FRITH & PATTERSON, 2004). In der Gruppe der Jüngsten ist das Unfallrisiko bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille dreimal so hoch wie das bei einem BAK-Wert von null. In der Gruppe der 20- bis 29-Jährigen verdoppelt sich das Unfallrisiko bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille gegenüber einem BAK-Wert von 0. Für beide Altersgruppen ist das Unfallrisiko bei jedem BAK-Wert höher als das der Autofahrer, die 30 Jahre und älter sind. Diese Studie ist als eine Fall-Kontrollgruppen-Studie angelegt, bei der verunglückte Autofahrer zwischen 1996 und 2002 mit einer Stichprobe unfallfreier Autofahrer verglichen wird. Zur Fall-Gruppe gehörten die aus den Unfallberichten ermittelten Personen, die in einem Unfall tödlich verunglückt sind und für die ein BAK-Wert vorlag. Die Kontrollgruppe bildeten die im Rahmen einer Roadside-Studie zufällig ausgewählten 85.120 Autofahrer und Autofahrerinnen, für die der Atemalkohol bestimmt wurde.

Auch ZADOR, KRAWCHUK & VOAS (2000) führten eine Fall-Kontrollstudie durch, um das Unfallrisiko unter Alkoholeinfluss bei unterschiedlichen BAK-Werten zu ermitteln. Zur Fallgruppe gehörten Autofahrer in den USA, die in den Jahren 1995 und 1996 bei Autounfällen mit Todesfolge beteiligt waren. Wie bei PREUSSER (2002) wurde auch in dieser Studie auf die FARS-Datenbank zugegriffen.

Die Kontrollgruppe bildeten die Teilnehmer eines Roadside Survey aus dem Jahr 1996, bei denen u. a. auch der Atemalkohol bestimmt wurde. Das Getötetenrisiko (Alleinunfälle) von 16- bis 20-jährigen Autofahrern erhöht sich bei einem BAK-Wert zwischen 0,1 und 0,19 Promille gegenüber gleich-

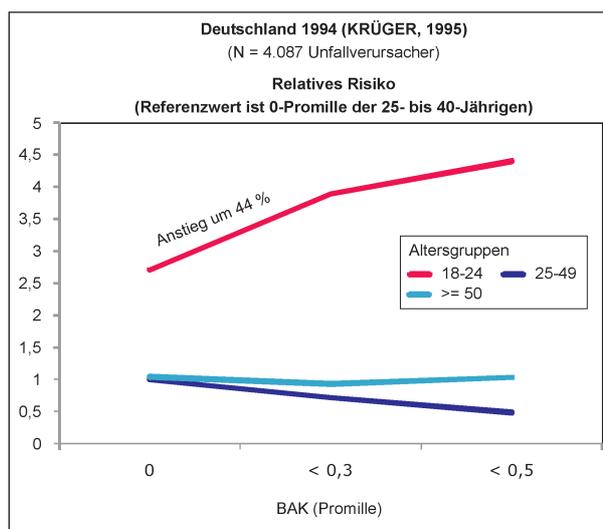


Bild 3: Relatives Unfallrisiko nach Alter und BAK-Wert

altrigen Autofahrern mit einem BAK-Wert von 0 um 55 %. In keiner der beiden anderen Altersgruppen ist ein Anstieg des Getötetenrisikos zu verzeichnen. Ähnliches gilt für die 16- bis 20-jährigen Autofahrerinnen. Für sie erhöhte sich das Getötetenrisiko bei einem BAK-Wert zwischen 0,1 und 0,19 Promille um 35 %.

Der gefährliche Einfluss niedriger BAK-Werte auf das Unfallrisiko junger Fahrer und Fahrerinnen zeigte sich auch in einer deutschen Studie. Wie KRÜGER (1995) berichtet, erhöht sich für die 18- bis 24-Jährigen das Risiko, einen Unfall zu verursachen, bei einem BAK-Wert von 0,3 Promille um 44 % (Bild 3). Für die beiden anderen Altersgruppen bestand kein erhöhtes Unfallverursachungsrisiko.

Weitere empirische Belege zur Frage des Unfallrisikos junger Fahrer bei geringen Blutalkoholkonzentrationen kommen von ZADOR (1991), BLOMBERG (2005) und PECK, GEBERS, VOAS & ROMANO (2008). Bei den beiden letztgenannten Studien liegt der gleiche Datensatz zugrunde, der sowohl eine Unfallgruppe als auch eine Kontrollgruppe beinhaltet. Zur Unfallgruppe gehören alle Personen, die zwischen 1996 und 1998 in Long Beach (zwischen 16 Uhr und 2 Uhr morgens) und in Fort Lauderdale (zwischen 17 Uhr und 3 Uhr morgens) in einen Unfall verwickelt waren. Die Kontrollgruppe setzte sich aus Autofahrern zusammen, von denen jeweils zwei Personen unter vergleichbaren Bedingungen fuhren wie eine Woche zuvor eine bestimmten Person der Unfallgruppe. Die Vergleichbarkeit bezog sich auf den Wochentag, die Tageszeit, Ort und Fahrtrichtung. Durch dieses so ge-

nannte „Matchen“ wurde das bislang elaborierteste Fall-Kontroll-Forschungsdesign in dieser Thematik umgesetzt. Auch in der Studie von BLOMBERG (2005) zeigte sich für die 16- bis 20-jährigen Autofahrer bei allen BAK-Werten ein deutlich höheres Unfallrisiko als bei den Älteren. Junge Fahrer hatten bereits bei einem BAK-Wert von 0 ein Unfallrisiko, das dem der 45- bis 54-Jährigen bei einem BAK-Wert von 0,8 entsprach.

PECK, GEBERS, VOAS & ROMANO (2008), die die Daten von BLOMBERG (2005) reanalysierten, zeigten u. a., dass Autofahrer unter 21 Jahren bei einem BAK-Wert von 0,1 ein um 13 % (1,3fach) erhöhtes Unfallrisiko haben als Gleichaltrige mit einem BAK-Wert von 0. Bei einem BAK-Wert von 0,2 erhöhte sich das Unfallrisiko bereits um 34 %, bei einem BAK-Wert von 0,3 sogar um 64 %. Bis zu einem BAK-Wert von 0,3 gab es ausschließlich bei den unter 21-Jährigen eine Erhöhung des Unfallrisikos gegenüber einem BAK-Wert von 0, nicht jedoch bei den 21- bis 24-Jährigen, den 25- bis 54-Jährigen und bei Autofahrern 55 Jahre und älter. Erst bei einem BAK-Wert von 0,5 erhöhte sich das Unfallrisiko auch in allen anderen Altersgruppen.

### 3.3.2 Der Verkehrssicherheitsgewinn von Null-Promille-Grenzen

Besondere Promille-Grenzen für Fahranfänger gibt es inzwischen in zahlreichen Ländern wie zum Beispiel in Griechenland, Kanada, Luxemburg, Niederlanden, Österreich, Slowenien, Spanien und den USA. Evaluiert wurde die Einführung einer besonderen Promillegrenze für junge Fahrerinnen und Fahrer bislang noch nicht in allen Ländern.

Für die Einführung der 0,1-Promille-Grenze für Fahranfänger in Österreich (in Kombination mit der Einführung des Führerscheins auf Probe) wurde ein positiver Effekt auf die Entwicklung von Alkoholfällen festgestellt. Der Anteil der alkoholisierten Fahranfänger (mit einem Blutalkoholwert von über 0,8 Promille), die in Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten verwickelt waren, reduzierte sich um 16,8 % (BARTL & STURMVOLL, 2000).

Die Einführung einer niedrigen Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer in Australien, Kanada und in den USA führte zu einer Reduktion der Verkehrsunfälle mit Todesfolge zwischen 11 % und 33 % (BLOMBERG, 1992; KEDJIDJIAN, 1993; HINGSON, HEEREN & WINTER, 1994; MANN, STODUTO, ANGLIN et al., 1997; MAISEY, 1984;

ZWERLING & JONES, 1999; VOAS, TIPPETTS & FELL, 2003). Zwei dieser Studien werden nachfolgend näher erläutert.

#### Evaluationsstudie von HINGSON, HEEREN & WINTER (1994)

Die Autoren untersuchten den Effekt einer ein Jahr zuvor eingeführten niedrigen Promillegrenze für junge Fahrer zwischen 15 und 20 Jahren in 12 US-Bundesstaaten. Die eingeführten Promillegrenzen lagen zwischen 0 und 0,6 Promille. Die meisten lagen bei 0,2 Promille. Untersucht wurden alle Alleinunfälle mit Todesfolge, die sich in einer Zeitspanne zwischen 9 Uhr abends und 7 Uhr morgens ereignet haben. Insgesamt ging in den untersuchten US-Bundesstaaten die Anzahl der folgenschweren Unfälle junger Fahrerinnen und Fahrer um 16 % zurück. Im Vergleich dazu zeigte sich bei den Bundesstaaten, die keine Promillegrenze für junge Fahrerinnen und Fahrer eingeführt haben, eine Zunahme dieser Unfälle in der Gruppe der jungen Fahrer und Fahrerinnen. In der Vergleichsgruppe der Älteren (21 Jahre und älter) gingen die folgenschweren Unfälle in den Ländern mit einer eingeführten Promillegrenze für junge Fahrer um 6 % zurück, in den Staaten ohne eine solche Promillegrenze um 5 %.

Der stärkste Rückgang mit 22 % wurde durch die Einführung der 0-Promille-Grenze erzielt. In den Vergleichsstaaten lag dieser Rückgang lediglich bei 2 %. Der Rückgang in der Vergleichsgruppe der Älteren betrug in den Staaten mit einer 0-Promille-Grenze 8 % und in Staaten ohne eine Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer 4 %.

Die Einführung der 0,2-Promille-Grenze führte zu einem Rückgang der folgenschweren Alleinunfälle in der Nacht um 17 %. In den Vergleichsstaaten lag dieser Rückgang bei 4 Prozent. Der Rückgang in der Vergleichsgruppe der Älteren betrug in den Staaten mit einer 0,2-Promille-Grenze 1 % und in Staaten ohne eine Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer 7 %.

Demgegenüber steht die Einführung einer Promillegrenze zwischen 0,4 und 0,6, für die keine signifikanten Rückgänge im Anteil der folgenschweren Alleinunfälle bei Nachtfahrten festgestellt werden konnten. Die Rückgänge betragen für Staaten mit einer solchen Promille-Grenze 7 %, für Staaten ohne eine solche Grenze 3 %. In der Vergleichsgruppe der Älteren betrug der Rückgang für Staaten mit einer solchen Promille-Grenze 6 %, für

Staaten ohne eine Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer 3 %.

Diese Studie belegt den starken Effekt der Einführung einer 0-Promille- und einer 0,2-Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer auf die Verkehrssicherheit bei nächtlichen Freizeitfahrten.

#### **Evaluationsstudie von VOAS, TIPPETTS & FELL (2003)**

Ziel dieser Studie war es herauszufinden, welchen Effekt die Einführung einer Null-Promillegrenze für Fahrerinnen und Fahrer unter 21 Jahren auf die alkoholbedingten Unfälle mit Todesfolge in den USA hatte. Analysiert wurden die Daten der FARS-Datenbank für den Zeitraum 1982 bis 1997. Auf der Grundlage eines regressionsanalytischen Berechnungsansatzes, in dem auch eine Reihe anderer Variablen berücksichtigt wurden (z. B. Gurtanlegepflicht, Fahrleistung, Bier-Trinkmenge), ergab sich für die Einführung des Alkoholverbots ein rechnerisch isolierter Effekt von -24,4 %. Diese Effektstärke besagt Folgendes: Die Wahrscheinlichkeit, dass ein junger Fahrer bzw. eine junge Fahrerinnen in einem folgenschweren Unfall angetrunken ist, hat sich nach Einführung des Alkoholverbots um mehr als 24 % verringert. Bei dieser Berechnung wurde die Anzahl der nicht alkoholisierten Autofahrer folgenschwerer Unfälle ins Verhältnis zur Anzahl der alkoholisierten Autofahrer in solchen Unfällen gesetzt. Die Angabe über den o. a. Rückgang bezieht sich auf eben dieses Verhältnis („odds“).

Zusammengefasst belegen die o. a. Studien die positive Wirkung eines absoluten Alkoholverbots bzw. einer niedrigen Promillegrenze für junge Fahrerinnen und Fahrer. Eine weitere Bestätigung für diesen Effekt ergab auch eine umfangreiche Befragungsstudie (N = 5.000) von WAGENAAR, O'MALLEY & LAFOND (2001) in mehr als 30 US-Bundesstaaten. Nach Auskunft der Befragten hat sich nach Einführung einer niedrigen Promillegrenze das Fahren unter Alkoholeinfluss um 19 % reduziert. Das Fahren unter starkem Alkoholeinfluss („heavy drinking“) ging um 23 % zurück.

## **4 Analysen und Ergebnisse**

Die nachfolgende Ergebnisdarstellung gliedert sich entsprechend dem Studiendesign in drei Teile: (1) die Analyse der amtlichen Unfallstatistik, (2) die Auswertung des Verkehrszentralregisters (KBA)

und (3) die Darstellung der Akzeptanzuntersuchung zur Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger.

### **4.1 Analyse des Unfallgeschehens**

#### **4.1.1 Methodik**

##### **4.1.1.1 Auswahl der Untersuchungs- und Vergleichsgruppen**

Zur Analyse der Wirksamkeit des Alkoholverbots für Fahranfänger werden die Veränderungen der alkoholisierten bzw. nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten vor und nach der Einführung der Regelung betrachtet. Dabei bilden die alkoholisierten Unfallbeteiligten, die vom Alkoholverbot für Fahranfänger betroffen sind, die Untersuchungsgruppe der Analyse (siehe Bild 2).

Um die Veränderungen bewerten und in einen Zusammenhang zur Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger stellen zu können, ist es notwendig, eine oder mehrere Vergleichsgruppen zur Analyse heranzuziehen. Die Vergleichsgruppen sollten daher eine möglichst ähnliche Struktur zur Untersuchungsgruppe aufweisen, um die Veränderungen, die auch ohne Einführung der Maßnahme auftreten, von den maßnahmebedingten Änderungen trennen zu können. Im Idealfall unterscheiden sich Untersuchungs- und Vergleichsgruppen nur dadurch, dass die zu untersuchende Maßnahme – in diesem Fall die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger – nur Auswirkungen auf die Untersuchungsgruppe und nicht auf die Vergleichsgruppen haben kann und die Vergleichsgruppen ansonsten den gleichen Veränderungen unterliegen, die bei der Untersuchungsgruppe ohne Maßnahme zu erwarten gewesen wären.

Aufgrund der oben formulierten Anforderungen an die Untersuchungs- und Vergleichsgruppen wurden für die Analyse folgende Einschränkungen für die Unfallbeteiligten vorgenommen:

- 1) nur Führer von Pkw,
- 2) Mindestalter der Unfallbeteiligten ist 18 Jahre,
- 3) die Unfallbeteiligten besitzen die für das Fahrzeug erforderliche Fahrerlaubnis.

Obwohl bei der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger die größten Veränderungen bei den Unfällen erwartet werden, an denen alkoholisierte Pkw-Fahrer mit einem BAK-Wert bis 0,3 Promille

beteiligt waren, ist eine direkte Analyse dieser Unfälle nicht zielführend. Ein Einfluss der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger auf die Erhebungspraxis und die Aufbereitung der Daten ist nicht eindeutig nachweisbar, jedoch sehr wahrscheinlich. Eine Verzerrung der Entwicklung kann damit unter Umständen nicht ausgeschlossen werden. Es wird jedoch vermutet, dass sich die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger nicht nur auf die Unfälle mit geringen BAK-Werten auswirkt, sondern auch auf das Alkoholunfallgeschehen von Fahranfängern insgesamt. Für die eigentliche statistische Untersuchung mittels Odds-Ratio wurde daher zusätzlich folgende Einschränkung vorgenommen:

- 4) Alle Beteiligten stehen entweder nicht unter Alkoholeinfluss oder haben einen BAK-Wert von mindestens 0,3 oder einen AAK-Wert von mindestens 0,15. Auf den Einschluss der alkoholisierten Unfallbeteiligten mit einem unbekanntem BAK- oder AAK-Wert oder einem BAK-Wert unter 0,3 (AAK < 0,15) wird verzichtet.

#### **Untersuchungsgruppe (UG)**

In die Untersuchungsgruppe sollen die Unfallbeteiligten eingehen, auf die das Alkoholverbot für Fahranfänger einen Einfluss hat. Daher zählen zur Untersuchungsgruppe zum einen alle unfallbeteiligten Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahre, die eine erforderliche Fahrerlaubnis besitzen. Zum anderen werden alle älteren Beteiligten dazugerechnet, die eine Fahrerlaubnis besitzen, die nicht älter als zwei Jahre ist.

Da aus den amtlichen Unfalldaten nicht ersichtlich ist, ob es sich um eine Fahrerlaubnis auf Probe handelt, wurde angenommen, dass dies für Personen mit einer Fahrerlaubnis, die maximal 2 Jahre alt ist, zutrifft. In der Regel wird allerdings eine nicht näher zu beziffernde Anzahl Personen enthalten sein, die eigentlich nicht unter die Neuregelung fallen. Diese Personen – auf die die Neuregelung nicht zutrifft – beeinflussen jedoch die Untersuchungsgruppe nicht, da davon ausgegangen wird, dass für diese Personengruppe keine Veränderungen durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger hervorgerufen werden. Alle Unfallbeteiligten in der Untersuchungsgruppe weisen außerdem einen BAK-Wert von mindestens 0,3 Promille auf.

Diese Gruppe setzt sich 2008 zu 54 % aus 18- bis 20-jährigen Personen und zu 46 % aus Personen

im Alter von 21 Jahren und mehr mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von maximal 2 Jahren zusammen (2006: 53 % und 47 %).

#### **Vergleichsgruppe (VGA) und Hypothese**

In diese Vergleichsgruppe gehen alle unfallbeteiligten Pkw-Fahrer ein, auf die das Alkoholverbot für Fahranfänger keinen Einfluss haben kann. Dies sind alle Unfallbeteiligte ab 21 Jahre mit einer erforderlichen Fahrerlaubnis, die mindestens 2 Jahre als ist. Voraussichtlich befinden sich diese Personen daher nicht in der Probezeit. Alle Unfallbeteiligten in der Untersuchungsgruppe weisen außerdem einen BAK-Wert von mindestens 0,3 Promille auf.

##### **Hypothese 1**

Die Anzahl der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrer ist bei den Personen, für die das Alkoholverbot für Fahranfänger zutrifft, stärker zurückgegangen als für Personen, die nicht vom Alkoholverbot für Fahranfänger betroffen sind, d. h., UG weist einen stärkeren Rückgang auf als VGA.

#### **Vergleichsgruppe (VGB) und Hypothese**

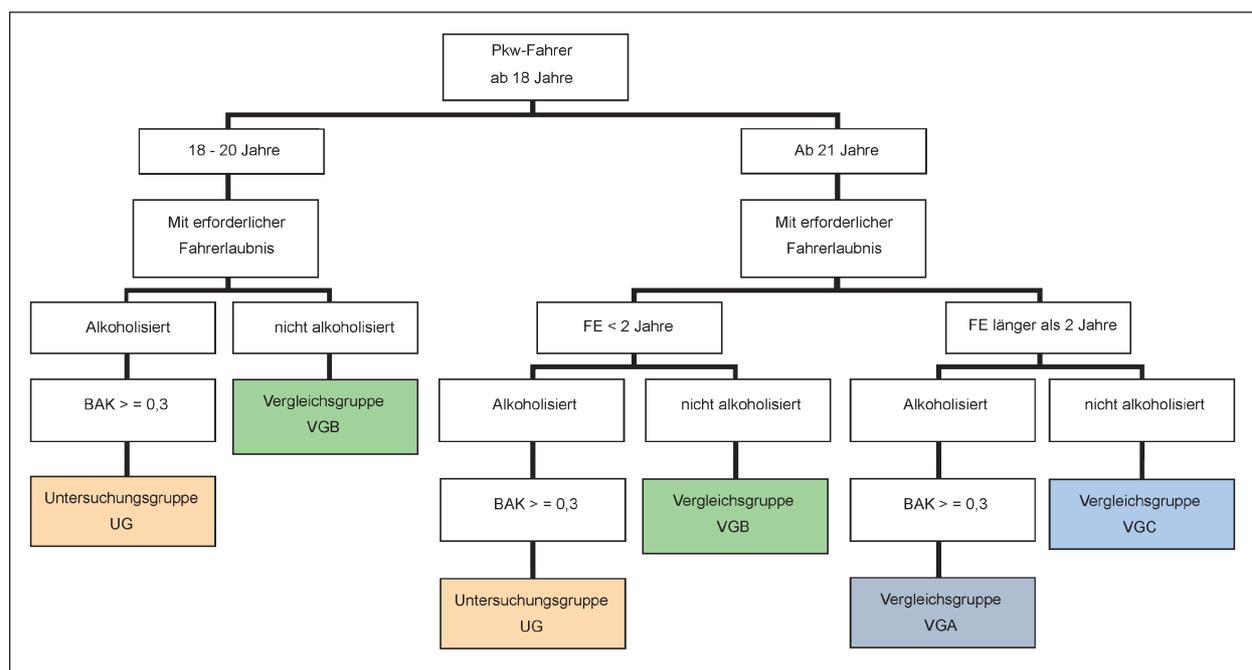
In diese Vergleichsgruppe gehen alle unfallbeteiligten Pkw-Fahrer ein, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, die jedoch nicht alkoholisiert waren. Es handelt sich daher bis auf die Alkoholisierung um die gleiche Personengruppe wie in der Untersuchungsgruppe. Auch in dieser Gruppe dominieren 18- bis 20-jährige Personen mit einem Anteil von 67 % (2006: 65 %).

##### **Hypothese 2**

Bei den jungen Pkw-Fahrern zwischen 18 und 20 Jahren bzw. den Fahrern innerhalb der Probezeit, auf die das Alkoholverbot für Fahranfänger zutrifft, ist die Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten stärker zurückgegangen als die Anzahl der nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten in dieser Gruppe, d. h., UG weist einen stärkeren Rückgang auf als VGB.

#### **Vergleichsgruppe (VGC)**

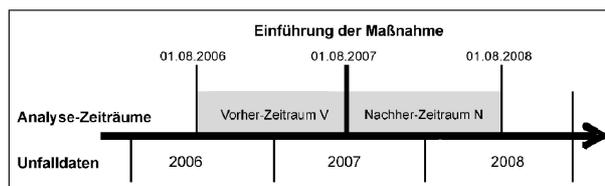
In diese Vergleichsgruppe gehen alle Unfallbeteiligten ein, auf die das Alkoholverbot für Fahranfänger nicht zutrifft und die außerdem nicht alkoholisiert waren. Diese Gruppe ist damit ein Pendant zur Ver-



**Bild 4:** Selektions-Schema der Untersuchungs- und Vergleichsgruppen

gleichsgruppe VGA. Diese Vergleichsgruppe wird nur zur Berechnung der Gesamtwirksamkeit der Maßnahme verwendet. Daher wird hier keine separate Hypothese formuliert.

Eine Übersicht über die selektierten Gruppen zeigt Bild 4.



**Bild 5:** Zeitliche Gliederung der Analyse

#### 4.1.1.2 Auswahl des Analysezeitraums

Bei der Analyse der zeitlichen Entwicklung von Unfalldaten werden normalerweise Kalenderjahre miteinander verglichen. Um einen groben Überblick über die Unfallentwicklung im Allgemeinen bzw. vor und nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger zu bekommen, kann diese Abgrenzung der Zeiträume auch beibehalten werden (siehe Kapitel 2). Für die detaillierte Bestimmung der Effektivität der Maßnahme sollten jedoch die Vorher- und Nachher-Zeiträume präziser ausgewählt werden.

Für die Analyse wurden die Unfalldaten daher in einen Vorher-Zeitraum V und einen Nachher-Zeitraum N unterteilt (Bild 5).

Da bei Unfalldaten – und insbesondere bei Alkoholunfällen – die Saisonalität der Daten eine wichtige Rolle spielt, mussten für die Analyse der Effektivität der Maßnahme über Odds-Ratios zwei identische Zeiträume herangezogen werden (V, N). Es war daher nicht möglich, für diese Analyse die gesamt-

ten 1,5 Jahre nach Einführung der Maßnahme zu betrachten. Für die deskriptive Analyse wurden zum Teil die kompletten Zeiträume ab Januar 2005 bis Dezember 2008 betrachtet.

#### 4.1.1.3 Odds-Ratios

Um die Entwicklung von Untersuchungs- und Vergleichsgruppen darzustellen und letztendlich zu vergleichen, bedient man sich in der Statistik in der Regel einer Vierfeldertafel. Im vorliegenden Fall stellt sich die Vierfeldertafel wie in Tabelle 6 dar.

Unter der Annahme der Wirksamkeit des Alkoholverbots für Fahranfänger sollten sich vom Zeitraum V zu N zusätzlich zu der generellen Unfallentwicklung Veränderungen in der Untersuchungsgruppe ergeben. Im Unterschied zur Untersuchungsgruppe können sich in keiner der anderen Gruppen Veränderungen ergeben, die durch das Alkoholverbot für Fahranfänger hervorgerufen werden, da sich aufgrund der Auswahl in der Vergleichsgruppe keine von der Regelung betroffenen Personen befinden.

		Zeitraum		Zeilen- summe
		V (= vorher)	N (= nachher)	
Gruppe	Untersuchungs- gruppe UG	$n_{11}$	$n_{12}$	$n_{1.}$
	Vergleichsgrup- pe VGA/VGB	$n_{21}$	$n_{22}$	$n_{2.}$
Spaltensumme		$n_{.1}$	$n_{.2}$	$n$

Tab. 6: Vierfeldertafel zur Berechnung der Odds-Ratios

Für eine vergleichende Analyse von Veränderungen von Anteilen einer Untersuchungsgruppe über die Zeit bietet sich die Methode der Odds-Ratios an.

Das Odds-Ratio ist grundsätzlich ein Maß für Unterschiede bzw. Abhängigkeiten von Merkmalen in einer Vierfeldertafel. Mit Hilfe des Odds-Ratio können unterschiedliche Entwicklungen in verschiedenen Gruppen aufgezeigt werden (in diesem Fall unterschiedliche Entwicklung der Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten).

### Hypothese und Berechnung von Odds und Odds-Ratio

Die Null- und die Alternativhypothese können dann folgendermaßen formuliert werden:

$H_0$ :	Die Untersuchungsgruppe hat sich von V auf N NICHT besser entwickelt als die jeweilige Vergleichsgruppe.
$H_1$ :	Die Untersuchungsgruppe hat sich von V auf N besser entwickelt als die jeweilige Vergleichsgruppe.

Die Überprüfung der Hypothese geschieht mittels Odds-Ratios.

Das Odds Ratio wird dabei berechnet über die einfachen Odds – dem Quotienten aus Untersuchungs- und Vergleichsgruppe des jeweiligen Jahres:

$$Odds_V = \frac{n_{11}}{n_{21}} \quad \text{und} \quad Odds_N = \frac{n_{12}}{n_{22}}$$

Unter der Alternativhypothese  $H_1$  sollte das Odds im Nachher-Zeitraum N (nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger) kleiner sein als das Odds für den Vorher-Zeitraum V.

Das Odds-Ratio berechnet sich nun als der Quotient der beiden Odds:

$$OR = \frac{Odds_N}{Odds_V} = \frac{\frac{n_{12}}{n_{22}}}{\frac{n_{11}}{n_{21}}} = \frac{n_{12} \cdot n_{21}}{n_{11} \cdot n_{22}}$$

Da das Odds von V unter der Alternativhypothese größer ist als das Odds von N, wird das Odds Ratio somit kleiner sein als 1, wenn sich die Unfallanzahlen der Untersuchungsgruppe besser entwickelt haben als die Unfallanzahlen der Vergleichsgruppe. Sollten sich jedoch beide Gruppen gleich entwickelt haben, liegt das Odds-Ratio bei 1, bei einer schlechteren Entwicklung der Untersuchungsgruppe über 1.

$OR < 1 \Rightarrow$  Die Untersuchungsgruppe hat sich besser entwickelt als die Vergleichsgruppe,

$OR = 1 \Rightarrow$  Untersuchungsgruppe und Vergleichsgruppe haben sich gleich entwickelt,

$OR > 1 \Rightarrow$  Die Untersuchungsgruppe hat sich schlechter entwickelt als die Vergleichsgruppe.

Um eine Aussage darüber zu gewinnen, ob das Odds-Ratio signifikant kleiner als 1 ist oder die Abweichung mit großer Wahrscheinlichkeit zufällig ist, wird ein Signifikanztest ( $\chi^2$ -Test zum Niveau 0,05) durchgeführt. Die Nullhypothese wird dann abgelehnt, wenn die Teststatistik größer als das 90%-Quantil der  $\chi^2_1$ -Verteilung ist. Dies bedeutet, dass sich die beiden Gruppen nicht gleich entwickelt haben. Bei Ablehnung der Nullhypothese (d. h. Signifikanz des Odds-Ratio zum Niveau 0,05) ist somit der wahre Wert des Odds-Ratio mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % kleiner als 1.

Um eine Aussage darüber zu gewinnen, ob das Odds-Ratio signifikant größer als 1 ist oder die Abweichung mit großer Wahrscheinlichkeit zufällig ist, wird ein Signifikanztest durchgeführt.

Die Gesamteffektivität der Maßnahme ergibt sich aus der Gesamtheit der Entwicklungen in den verschiedenen Untersuchungs- und Vergleichsgruppen. Ein Odds-Ratio für die jungen Fahrer und Fahrerinnen wird dafür ins Verhältnis gesetzt und die Abweichung der Entwicklung berechnet. Diese Berechnung berücksichtigt damit gleichzeitig die Effekte, die sich durch die unterschiedlichen Entwicklungen der Alkoholunfälle von den Unfällen insgesamt ergeben, und die Effekte, die durch die unterschiedlichen Entwicklungen der Unfallbeteiligten,

die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, und derer, die nicht darunter fallen, entstehen.

#### 4.1.2 Ergebnisse

##### 4.1.2.1 Entwicklung der Unfallbeteiligung im Vorher/Nachher-Zeitraum

Ein erster Vergleich der Entwicklung der Unfallbeteiligung von alkoholisierten und nicht alkoholisierten Pkw-Fahrern im Vorher-Nachher-Zeitraum zeigt zunächst keine Unterschiede in der Entwicklung der nicht alkoholisierten Fahrer und der Fahrer mit einem BAK-Wert ab 0,3 Promille. Beide Gruppen reduzieren sich im Jahr nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger um jeweils -6 % (Tabelle 7).

Jedoch ist direkt ersichtlich, dass sich die Anzahl der Pkw-Fahrer mit einem BAK-Wert ab 0,3 Promille, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, sehr viel deutlicher verringert hat als alle anderen Gruppen. Diese Gruppe der Pkw-Fahrer hat im Vergleich zum Vorher-Zeitraum um 15 % abgenommen, von 8.164 auf 6.954 unfallbeteiligte Fahrer. Auch bei den nicht alkoholisierten Pkw-Fahrern hat sich die Gruppe der Fahrer unter dem Alkoholverbot für Fahranfänger deutlich mehr verbessert (-8 %) als die Gruppe der anderen Pkw-Fahrer (-4 %).

Inwiefern diese unterschiedlichen Entwicklungen sich signifikant unterscheiden und inwiefern sie auf die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger zurückzuführen sind, wird bei der Betrachtung der Effizienz der Maßnahme über Odds-Ratios ersichtlich (siehe Kapitel 3.2.2).

Durch die unterschiedlichen Veränderungen in den einzelnen Gruppen verändert sich der Anteil der alkoholisierten Beteiligten an allen Beteiligten entsprechend. Bild 6 zeigt die Anteile der alkoholisierten Pkw-Fahrer an allen Pkw-Fahrern jeweils für die Personen, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, bzw. für die Personen, die nicht unter diese Regelung fallen.

Insgesamt unterliegen die monatlichen Anteile sehr starken Schwankungen. Hier hat zum einen generell die Saisonalität einen großen Einfluss. Insbesondere in den Wintermonaten ist der Anteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten höher als in anderen Monaten. Hier spielen u. a. auch saisonale Festivitäten wie Weihnachten oder Silvester eine Rolle. Neben der Saison haben Witterungsbedingungen einen Einfluss auf die Anzahl und den Anteil der Alkoholunfälle.

Der Alkohol-Anteil der Pkw-Fahrer unter dem Alkoholverbot für Fahranfänger schwankt vor Einführung der Maßnahme zwischen ca. 7 % und 10 %. Er liegt damit deutlich über dem Alkohol-Anteil der Pkw-Fahrer, die nicht unter die Regelung fallen. Für diese Gruppe schwankt der Alkohol-Anteil zwischen 5 % und 7 %. Während jedoch das Niveau des Alkohol-Anteils in dieser Gruppe auch im Zeitraum nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger gleich bleibt, verringert sich das Niveau des Alkohol-Anteils in der Zielgruppe deutlich. Im Jahresmittel liegt der Anteil der alkoholisierten Fahrer, die nicht unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, vor und nach Einführung der Maßnahme bei etwa 5,7 %. Der Alkohol-Anteil bei den Fahrern, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, liegt vor der Einführung der

	Unfallbeteiligte Pkw-Fahrer 18 Jahre und älter nach BAK-Wert und Untersuchungsgruppe								
	Kein Alkoholeinfluss			BAK 0,3 Promille und mehr			Insgesamt		
	18-20 J. bzw. FE* auf Probe	Ab 21 J. mit FE* mind. 2 J.	Insgesamt inkl. Sonstige	18-20 J. bzw. FE* auf Probe	Ab 21 J. mit FE* mind. 2 J.	Insgesamt inkl. Sonstige	18-20 J. bzw. FE* auf Probe	Ab 21 J. mit FE* mind. 2 J.	Insgesamt inkl. Sonstige
1.8.05 - 30.7.06	87.609	414.168	544.048	8.279	25.514	34.851	95.888	439.682	578.899
V: 1.8.06 - 30.7.07	86.686	424.110	555.474	8.164	25.566	34.884	94.850	449.676	590.358
N: 1.8.07 - 30.7.08	79.394	407.721	524.732	6.954	25.069	32.881	86.349	432.790	557.614
Insgesamt	253.689	1.245.999	1.624.254	23.397	76.149	102.616	277.087	1.322.148	1.726.871
Trend V -> N	-8 %	-4 %	-6 %	-15 %	-2 %	-6 %	-9 %	-4 %	-6 %

\* FE = Fahrerlaubnisbesitzdauer

Tab. 7: Unfallbeteiligte Pkw-Fahrer nach BAK-Wert und Altersgruppe im Vorher-Nachher-Vergleich

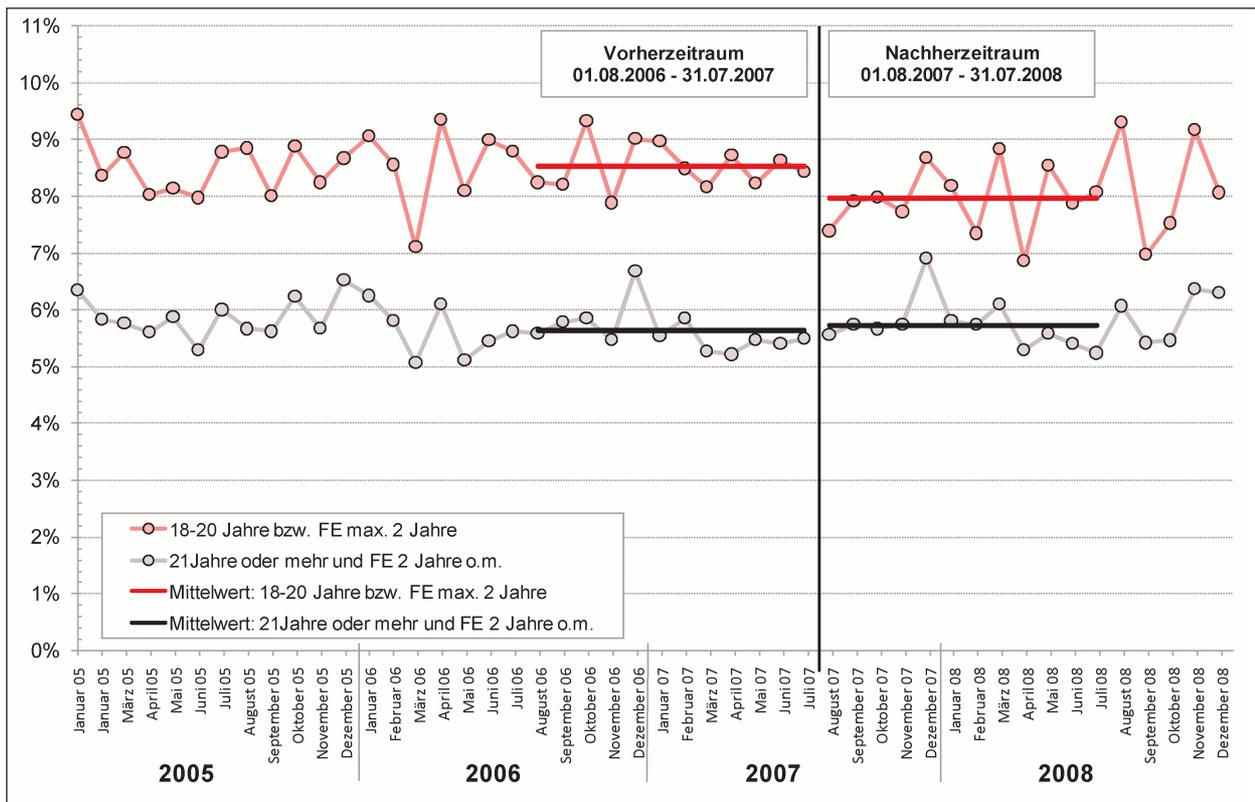


Bild 6: Alkohol-Anteile bei unfallbeteiligten Pkw-Fahrern nach Monaten, 2005-2008

Maßnahme im Jahresmittel bei 8,5 %, nach Einführung nur noch bei 8 %. Auf der Basis eines t-Tests zum 5%-Niveau konnte festgestellt werden, dass sich die mittleren Anteile von alkoholisierten Pkw-Fahrern in dieser Gruppe signifikant unterscheiden. Der Rückgang auf 8 % im Nachher-Zeitraum ist damit nicht zufallsbedingt.

Diese Entwicklungen sprechen dafür, dass das Alkoholverbot für Fahranfänger eine effektive Maßnahme darstellt.

Eine sehr kurzfristige Betrachtung des ersten Monats nach der Einführung der Maßnahme unterstützt diese Vermutung. Während der Alkohol-Anteil bei den Pkw-Fahrern, die nicht unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, sich kaum verändert, sinkt er für die Pkw-Fahrer, die unter die Regelung fallen, sehr deutlich – um etwa 1 Prozentpunkt. Ob der Alkohol-Anteil auch weiterhin auf dem geringeren Niveau nach Einführung der Regelung bleibt, kann aufgrund des kurzen Zeitraums noch nicht verifiziert werden. Die letzten 5 Monate (August 2008 – Dezember 2008), für die Unfalldaten derzeit vorliegen, zeigen zwar leichte Anstiege, aufgrund der Saisonalität der Alkoholunfälle und der gleichzeitigen starken Schwankungen in den Anteilen ist jedoch ein deutlich längerer Zeitraum

notwendig, um eine nachhaltige Veränderung zu verifizieren oder zu verwerfen.

#### 4.1.2.2 Effizienz der Maßnahme

##### Hypothese 1

Die Gesamtzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten zeigt im Vorher/Nachher-Zeitraum einen Rückgang um 5 %. Der Vergleich der Personen, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, mit denjenigen, die nicht unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, zeigt eine deutlich günstigere Entwicklung der Untersuchungsgruppe (Tabelle 8).

Die Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, hat in den ersten 12 Monaten nach Einführung der Maßnahme im Vergleich zum analogen Vorher-Zeitraum um 15 % abgenommen. Die Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten, für die das Alkoholverbot für Fahranfänger nicht gilt, ist dagegen im gleichen Zeitraum lediglich um 2 % gesunken.

Das zugehörige Odds-Ratio liegt deutlich unter 1 und ist signifikant. Damit wird erwartungsgemäß bestätigt, dass sich die Anzahl der alkoholisierten Pkw-Fahrer, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, im Vergleich zu anderen alko-

holisierten Pkw-Fahrern überdurchschnittlich stark verringert hat.

## Hypothese 2

Die Gesamtzahl der Pkw-Fahrer im Alter von 18-20 Jahren bzw. mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von max. 2 Jahren hat sich im Vorher/Nachher-Zeitraum um 9 % verringert (Tabelle 9).

Der Rückgang der Anzahl der alkoholisierten Pkw-Fahrer, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fallen, ist gleichzeitig fast doppelt so hoch wie der Rückgang bei den nicht alkoholisierten Pkw-Fahrern der gleichen Gruppe (-8 %).

Der zum Vergleich dieser beiden Gruppen (UG, VGB) berechnete Odds-Ratio liegt ebenfalls unter 1 und ist signifikant.

Bei den Pkw-Fahrern, auf die das Alkoholverbot für Fahranfänger zutrifft, ist damit die Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten stärker zurückgegangen als die Anzahl der nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten in dieser Gruppe.

Insgesamt hat sich die Anzahl der alkoholisierten Pkw-Fahrer, auf die das Alkoholverbot für Fahranfänger zutrifft, damit besser entwickelt als alle anderen Vergleichsgruppen (Tabelle 10). Die Gesamtwirksamkeit der Maßnahme liegt unter Berücksich-

Alkoholisierte Pkw-Fahrer (AAK $\geq$ 0,15, BAK $\geq$ 0,3)					
	Zeitraum		Gesamt	Trend	Odds-Ratio
	Vorher (V) 01.08.2006 - 31.07.2007	Nachher (N) 01.08.2007 - 31.07.2008			
Untersuchungsgruppe (UG): 18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis < 2 Jahre	8.164	6.954	15.118	-15 %	0,869 (signifikant, $\alpha = 0,05$ )
Vergleichsgruppe (VGA): ab 21 Jahre und mit Fahrerlaubnis $\geq$ 2 Jahre	25.566	25.069	50.635	-2 %	
Gesamt	33.730	32.023	65.753	-5 %	

Tab. 8: Alkoholisierte Pkw-Fahrer (UG, VGA) im Untersuchungszeitraum

Pkw-Fahrer 18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis < 2 Jahre					
	Zeitraum		Gesamt	Trend	Odds-Ratio
	Vorher (V) 01.08.2006 - 31.07.2007	Nachher (N) 01.08.2007 - 31.07.2008			
Untersuchungsgruppe (UG): alkoholisiert (AAK $\geq$ 0,15, BAK $\geq$ 0,3)	8.164	6.954	15.118	-15 %	0,930 (signifikant, $\alpha = 0,05$ )
Vergleichsgruppe (VGB): nicht alkoholisiert	86.686	79.394	166.080	-8 %	
Gesamt	94.850	86.348	181.198	-9 %	

Tab. 9: Vom Alkoholverbot für Fahranfänger betroffene Pkw-Fahrer (UG, VGB) im Untersuchungszeitraum

Pkw-Fahrer mit Fahrerlaubnis			Zeitraum		Trend
			Vorher (V) 01.08.2006- 31.07.2007	Nachher (N) 01.08.2007- 31.07.2008	
Untersuchungsgruppe (UG)	18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis < 2 Jahre	AAK $\geq$ 0,15, BAK $\geq$ 0,3	8.164	6.954	-15 %
Vergleichsgruppe (VGB)	18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis < 2 Jahre	kein Alkoholeinfluss	86.686	79.394	-8 %
Vergleichsgruppe (VGA)	Ab 21 Jahre und mit Fahrerlaubnis $\geq$ 2 Jahre	AAK $\geq$ 0,15, BAK $\geq$ 0,3	25.566	25.069	-2 %
Vergleichsgruppe (VGC)	Ab 21 Jahre und mit Fahrerlaubnis $\geq$ 2 Jahre	kein Alkoholeinfluss	424.110	407.721	-4 %
Gesamteffekt der Maßnahme					-9 %

Tab. 10: Übersicht der Entwicklungen der Untersuchungs- und Vergleichsgruppen und Maßnahmeneffekt

tigung der Entwicklung in den einzelnen Vergleichsgruppen bei -9 %. Damit wird durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger eine zusätzliche Reduzierung der Anzahl der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren bzw. Pkw-Fahrern mit Führerschein auf Probe um 9 % erreicht.

#### 4.1.2.3 Effizienz nach BAK-Gruppen

Nach dem in Tabelle 11 gezeigten Schema wurde die Untersuchungsgruppe bezüglich ihrer Entwicklung bei drei verschiedenen BAK-Gruppen analysiert. Es wurden die drei Gruppen „unter 0,8 Promille“, „0,8 Promille bis unter 1,5 Promille“ sowie „über 1,5 Promille“ untersucht. Es zeigen sich innerhalb aller drei BAK-Gruppen stärkere Rückgänge bei den von der Regelung betroffenen Personen. So hat zum Beispiel in der Gruppe von „0,3 bis unter 0,8 Promille“ die Anzahl der betroffenen 18- bis 20-Jährigen um 17 % abgenommen, wogegen die Zahl der vom Alkoholverbot nicht betroffenen Personen ab 21 Jahre mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von 2 Jahren und mehr lediglich um 1 % gesunken ist.

#### 4.1.3 Fazit

Insgesamt hat sich durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger das Alkoholunfallgeschehen von Fahranfängern deutlich verbessert.

Die Anzahl der unfallbeteiligten alkoholisierten Fahranfänger (Pkw) mit einem BAK-Wert von mindestens 0,3 Promille ist in den ersten 12 Monaten nach Einführung der Maßnahme im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum vor der Einführung um 1.210 Personen zurückgegangen. Dies entspricht einem Rückgang von 15 %.

Im Vergleich zur Anzahl der nicht alkoholisierten Fahranfänger (-8 %) und der Anzahl der übrigen alkoholisierten Pkw-Fahrer (-2 %) ist dies der deutlichste Rückgang innerhalb dieser Zeitspanne.

Die Gesamtwirksamkeit der Maßnahme liegt unter Berücksichtigung der verschiedenen Vergleichsgruppen bei -9 %. Damit wird durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger eine über den generellen Trend hinausgehende Reduzierung der Anzahl der unfallbeteiligten alkoholisierten Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren bzw. mit Führerschein auf Probe um etwa 735 Personen erreicht.

Den stärksten Effekt erzielt die Maßnahme dabei in der niedrigsten BAK-Klasse von 0,3 bis 0,8 Promille.

Für BAK-Werte unter 0,3 Promille kann die unfallstatistische Analyse keine Aussagen treffen, da eine Verzerrung der Ergebnisse durch Veränderungen in der Erhebungspraxis und der Datenaufbereitung zu erwarten ist.

Alkoholisierte Pkw-Fahrer (AAK $\geq$ 0,15, BAK $\geq$ 0,3)					
	Zeitraum		Gesamt	Trend	Odds-Ratio
	Vorher (V) 01.08.2006- 31.07.2007	Nachher (N) 01.08.2007- 31.07.2008			
<b>0,3 <math>\leq</math> BAK <math>&lt;</math> 0,8 Promille</b>					
18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis $<$ 2 Jahre	1.333	1.102	2.435	-17 %	0,837 (signifikant, $\alpha = 0,05$ )
Ab 21 Jahre und mit Fahrerlaubnis $>$ = 2 Jahre	3.782	3.736	7.518	-1 %	
<b>0,8 <math>\leq</math> BAK <math>&lt;</math> 1,5 Promille</b>					
18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis $<$ 2 Jahre	3.049	2.560	5.609	-16 %	0,871 (signifikant, $\alpha = 0,05$ )
Ab 21 Jahre und mit Fahrerlaubnis $>$ = 2 Jahre	7.738	7.461	15.199	-4 %	
<b>1,5 Promille und mehr</b>					
18-20 Jahre bzw. mit Fahrerlaubnis $<$ 2 Jahre	3.453	3.003	6.456	-13 %	0,88 (signifikant, $\alpha = 0,05$ )
Ab 21 Jahre und mit Fahrerlaubnis $>$ = 2 Jahre	13.169	13.018	26.187	-1 %	

Tab. 11: Entwicklung der Unfallbeteiligung alkoholisierte Pkw-Fahrer nach BAK-Konzentrationen

## 4.2 Auswertung des Verkehrszentralregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes

### 4.2.1 Stichprobe und Auswertungszeitraum

Zur Ermittlung der Delikthäufigkeit von Verstößen gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger (§ 24c StVG) sowie zur Erlangung weiterer Informationen über das Auftreten und die Struktur der Verstöße wurden die Daten des Verkehrszentralregisters (VZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) ausgewertet.

Datengrundlage der folgenden Auswertungen sind alle digitalisierten Mitteilungen (Deliktzugänge) des KBA im Zeitraum August 2006 bis Juli 2008. Dieser Zeitraum bildet jeweils ein Jahr vor und nach der Einführung des Gesetzes zum Alkoholverbot für Fahranfänger am 1.8.2007 ab. Die Auswertung ist auf diesen Zeitraum begrenzt, da die Deliktzugänge aufgrund von Strafverfahren bis zu einem Jahr nach dem Delikt selbst erfolgen können und somit für den gewählten Zeitraum erst in der zweiten Jahreshälfte 2009 vorlagen.

Die Statistiksätze des KBA ermöglichen es nicht, nachträglich den Probezeit-Status der eingetragenen Person zum Zeitpunkt der jeweiligen Verkehrsübertretung zu ermitteln. Daher konnten die Auswertungen der VZR-Daten nicht für Fahranfänger im Allgemeinen, sondern ausschließlich für die im Gesetz angesprochene Teilgruppe der unter 21-Jährigen durchgeführt werden. Lediglich bei direkten Verstößen gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Personen ab 21 Jahren um solche in der Probezeit handelt.

### 4.2.2 Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger (§ 24c StVG)

Insgesamt sind innerhalb des ersten Jahres nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger 2.672 Personen wegen eines Verstoßes gegen die-

ses Verbot auffällig geworden, davon 89 % (2.367) Männer, 11 % (305) Frauen.

Ein Großteil dieser Verstöße (84 %) wird von Personen unter 21 Jahren begangen. In rund 16 % der Fälle waren die Personen 21 Jahre oder älter. Der Anteil von Männern und Frauen unterscheidet sich in den beiden Altersgruppen nur geringfügig. Der Frauenanteil bei den Jüngeren beträgt 10,9 %, der bei den Älteren 13,9 %.

Bezogen auf diese Anzahl der Fahranfänger ergeben sich hinsichtlich des Verstoßes gegen das Alkoholverbot deutliche Unterschiede sowohl zwischen den beiden Altersgruppen als auch zwischen den beiden Geschlechtern. Wie aus Tabelle 12 hervorgeht, kommen insgesamt auf 1.000 Fahranfänger 1,39 Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG vor. Dieser Wert liegt bei den unter 21-Jährigen bei 1,56 und bei Personen, die 21 Jahre oder älter sind, bei 0,92. Nach diesem Kennwert ist die Auffälligkeit bei den Jüngeren um 70 % höher als bei den Älteren.

In beiden Altersgruppen haben Männer wesentlich mehr Verstöße gegen das Alkoholverbot als Frauen. Bei den jungen Männern kommen auf 1.000 Fahranfänger 2,70 Verstöße, bei den jungen Frauen sind es lediglich 0,35. Die Auffälligkeit bei den Männern dieser Altersgruppe ist demnach um 671 % höher als bei den Frauen (Tabelle 12).

Ein vergleichbares Ergebnis ergibt sich für die Männer ab 21 Jahren: Auf 1.000 Fahranfänger kommen 1,47 Verstöße, bei den Frauen dieser Altersgruppe sind es lediglich 0,27. Die Auffälligkeit bei den Männern dieser Altersgruppe ist demnach um 444 % höher als bei den Frauen (Tabelle 12).

Die jahreszeitliche Verteilung von Verstößen gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger zeigt leicht höhere Anteile in den Sommermonaten (Tabelle 13). Die Werte sind jedoch vor dem Hintergrund der relativ geringen Fallzahlen in den einzelnen Monaten und von der Möglichkeit von Zufallseinflüssen zu interpretieren.

Zeitraum 08/2007 – 07/2008	unter 21 Jahre			21 Jahre und älter		
	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG	1.989	244	2.233	378	61	439
Anzahl der Fahranfänger zum 1. Januar 2008	736.343	699.536	1.435.879	256.927	222.645	479.572
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG je 1.000 Fahranfänger	2,70	0,35	1,56	1,47	0,27	0,92

Tab. 12: Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG

Monat	unter 21 Jahre						21 Jahre und älter					
	Männer		Frauen		Gesamt		Männer		Frauen		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Januar	123	6 %	14	6 %	137	6 %	31	8 %	7	11 %	38	9 %
Februar	142	7 %	13	5 %	155	7 %	29	8 %	3	5 %	32	7 %
März	155	8 %	24	10 %	179	8 %	32	8 %	4	7 %	36	8 %
April	162	8 %	18	7 %	180	8 %	23	6 %	7	11 %	30	7 %
Mai	213	11 %	28	11 %	241	11 %	33	9 %	3	5 %	36	8 %
Juni	202	10 %	26	11 %	228	10 %	37	10 %	4	7 %	41	9 %
Juli	184	9 %	18	7 %	202	9 %	39	10 %	5	8 %	44	10 %
August	205	10 %	27	11 %	232	10 %	40	11 %	8	13 %	48	11 %
September	141	7 %	17	7 %	158	7 %	26	7 %	7	11 %	33	8 %
Oktober	155	8 %	26	11 %	181	8 %	36	10 %	7	11 %	43	10 %
November	144	7 %	11	5 %	155	7 %	25	7 %	2	3 %	27	6 %
Dezember	163	8 %	22	9 %	185	8 %	27	7 %	4	7 %	31	7 %
Gesamt	1.989	100 %	244	100 %	2.233	100 %	378	100 %	61	100 %	439	100 %

Tab. 13: Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG nach Monaten

Wochentag	unter 21 Jahre						21 Jahre und älter					
	Männer		Frauen		Gesamt		Männer		Frauen		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Montag – Freitag	858	43 %	102	42 %	960	43 %	177	47 %	28	46 %	205	47 %
Samstag + Sonntag	1.131	57 %	142	58 %	1.273	57 %	201	53 %	33	54 %	234	53 %
Gesamt	1.989	100 %	244	100 %	2.233	100 %	378	100 %	61	100 %	439	100 %

Tab. 14: Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG nach Wochentagen

Uhrzeit	unter 21 Jahre						21 Jahre und älter					
	Männer		Frauen		Gesamt		Männer		Frauen		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
06:00-17:59 Uhr	294	15 %	38	16 %	332	15 %	61	16 %	7	11 %	68	15 %
18:00-05:59 Uhr	1.686	85 %	206	84 %	1.892	85 %	316	84 %	54	89 %	370	84 %
o. Angabe zur Uhrzeit	9	0 %	0	0 %	9	0 %	1	0 %	0	0 %	1	0 %
Gesamt	1.989	100 %	244	100 %	2.233	100 %	378	100 %	61	100 %	439	100 %

Tab. 15: Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG nach Uhrzeit

Inwieweit die Schwankungen auch auf eine wechselnde Kontrollintensität seitens der Polizei zurückzuführen sind, kann anhand der zur Verfügung stehenden Daten nicht festgestellt werden. Eine höhere Intensität polizeilicher Aktivitäten in Bezug auf die Überwachung von Alkohol-Vergehen in den Sommermonaten ist jedoch aufgrund des problemadäquaten Einsatzes der Polizeikräfte zu erwarten.

Ähnlich verhält es sich bei der Verteilung der Verstöße nach Wochentagen und Uhrzeit. Auch hier ist anzunehmen, dass die in den Tabellen dargestellten überdurchschnittlichen Anteile an Wochenendtagen und zu Abend- bzw. Nachtzeiten zum einen

auf eine höhere Anzahl von Verstößen selbst, zum anderen aber auch auf die polizeiliche Überwachungstaktik zu bestimmten Zeiten und an Wochenenden zurückzuführen sind.

Über die Hälfte der Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger ereignet sich an Samstagen oder Sonntagen. Dieser Anteil steigt auf fast 60 % an, wenn nur die Personen berücksichtigt werden, die jünger als 21 Jahre sind (Tabelle 14).

Zu ca. 85 % treten die häufigsten Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger in den Abend- und Nachtstunden zwischen 18 Uhr und 6 Uhr mor-

gens auf. Geschlechtsspezifische Unterschiede bezüglich der zeitlichen Verteilung sind hingegen keine zu erkennen. Die Anteile bei Männern und Frauen weichen nur geringfügig voneinander ab (Tabelle 15).

#### 4.2.3 Alle Alkoholdelikte

Tabelle 16 zeigt die Veränderung aller Alkoholdelikte (Ordnungswidrigkeiten und Straftaten) im Zeitraum ein Jahr vor Einführung des § 24c StVG und ein Jahr danach. Hierbei ist festzuhalten, dass Personen im Alter von unter 21 Jahren bei einer Alkohol-Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG oder einer Alkohol-Straftat ebenfalls gegen den § 24c StVG verstoßen. Unterschiede zu den in Tabelle 12 aufgeführten Werten kommen dadurch zustande, dass der Tatbestand des § 24c StVG nicht in allen Fällen zusätzlich von der Polizei aufgenommen wurde.

Die festgestellten Alkoholvergehen bei jungen Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren lagen im Zeitraum nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger mit einem Rückgang von 24 % bei den Ordnungswidrigkeiten und von 13 % bei den Straftaten deutlich unter den Werten des Vorjahreszeitraumes. Insgesamt wurden in den 12 Monaten vor Einführung des Gesetzes 17.293 Alkoholvergehen in dieser Altersgruppe festgestellt, in den 12 Monaten danach mit 14.346 deutlich weniger (-17 %).

Im Vergleich zu den jungen Fahrerinnen und Fahrern fällt der Rückgang an festgestellten Alkoholverstößen in der Altersgruppe ab 21 Jahren deutlich geringer aus. In dieser Altersgruppe ist die Anzahl der Alkoholdelikte im gleichen Zeitraum insgesamt von 153.428 (vorher) auf 149.571 (nachher) lediglich um 2,5 % zurückgegangen<sup>2</sup>. Die Anzahl der Alkohol-Ordnungswidrigkeiten hat um 3,8 % und die der Alkohol-Straftaten um 1,7 % abgenommen (Tabelle 16).

Die vorliegenden Daten liefern somit einen deutlichen Hinweis auf die Wirksamkeit der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger auf das Fahren unter Alkoholeinfluss insbesondere bei jungen Fahrerinnen und Fahrern.

Der starke Rückgang insbesondere bei den Ordnungswidrigkeiten bei jungen Fahrerinnen und Fahrern zeigt, dass vor allem in dieser Altersgruppe das Fahren unter Alkoholeinfluss nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger zurückgegangen ist. Da die Feststellung einer Ordnungswidrigkeit keiner Fahrauffälligkeiten bzw. Verursachung eines Unfalls bedarf und Delikte in erster Linie im Rahmen von allgemeinen Verkehrskontrollen bzw. Alkohol-Schwerpunktkontrollen festgestellt werden, lässt der Rückgang der Deliktzahl Rückschlüsse auf einen Rückgang der Alkoholfahrten insgesamt und somit auf eine merkbare Verhaltensänderung in dieser Altersgruppe (unter 21 Jahren) zu. Am deutlichsten wird dieser Hinweis auf eine Verhaltensänderung bei den männlichen Verkehrsteilnehmern.

Alkohol-Straftaten stehen entweder in einem direkten Zusammenhang mit einer festgestellten Fahrauffälligkeit bzw. einer Unfallbeteiligung (relative Fahruntüchtigkeit ab 0,3 Promille) oder mit einem Blutalkoholwert von mehr als 1,1 Promille (absolute Fahruntüchtigkeit). 43 % (4.897) der Alkohol-Straftaten bei den unter 21-Jährigen wurden vor der Gesetzesintroduction im Zusammenhang mit einem Unfall festgestellt. Im Zeitraum danach waren es 42 % (3.822). In der Altersgruppe ab 21 Jahren waren dies sowohl im Vorher- als auch im Nachherzeitraum ca. 32 % (vorher: 30.977, nachher: 30.182). Die Zahlen verdeutlichen das hohe Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer im Zusammenhang mit dem Konsum von Alkohol (Tabelle 16).

Bei den Jüngeren ist der Anteil der Alkohol-Straftaten mit Unfallhinweis bei Männern und Frauen annähernd gleich. Bei den Älteren dagegen liegt dieser Anteil bei den Frauen höher als bei den Männern. Das gilt sowohl für den Vorherzeitraum (Frauen 38 %; Männer 31 %) als auch für den Nachherzeitraum (Frauen 37 %, Männer 31 %).

Die Veränderung der prozentualen Anteile von Unfallbeteiligungen an den Alkoholstraftaten sagt noch nichts über den tatsächlichen Umfang der Veränderungen der Unfallbeteiligung im Vorher-Nachher-Vergleich aus. Wie aus Tabelle 16 zu entnehmen ist, sind die Alkohol-Straftaten, die direkt mit einem Unfall in Zusammenhang stehen, nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger um 17 % zurückgegangen. Aus der gleichen Tabelle geht auch hervor, dass insgesamt die Alkohol-Straftaten junger Fahrerinnen und Fahrer im Straßenverkehr um 13 % zurückgegangen sind.

<sup>2</sup> Aufgrund der datentechnischen Voraussetzungen ist in dieser Altersgruppe leider kein Vergleich zwischen Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe und „erfahreneren“ Fahrerlaubnisinhabern möglich.

Alkoholvergehen	unter 21 Jahre			21 Jahre und älter		
	vorher <sup>1)</sup>	nachher <sup>2)</sup>	Veränd.	vorher <sup>1)</sup>	nachher <sup>2)</sup>	Veränd.
<b>insgesamt</b>						
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24a STVG (0,5 Promille)	5.971	4.530	-24,1 %	57.131	54.947	-3,8 %
Alkohol-Straftaten	11.322	9.816	-13,3 %	96.297	94.624	-1,7 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	4.897	4.087	-16,5 %	30.977	30.182	-2,6 %
<b>darunter: Männer</b>						
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24a STVG (0,5 Promille)	5.386	4.031	-25,2 %	49.726	47.881	-3,7 %
Alkohol-Straftaten	10.537	9.153	-13,1 %	83.577	81.658	-2,3 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	4.564	3.822	-16,3 %	26.180	25.363	-3,1 %
<b>darunter: Frauen</b>						
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24a STVG (0,5 Promille)	585	499	-14,7 %	7.405	7.066	-4,6 %
Alkohol-Straftaten	785	663	-15,5 %	12.720	12.966	+1,9 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	333	265	-20,4 %	4.797	4.819	+0,5 %
1) 08/2006 bis 07/2007 2) 08/2007 bis 07/2008						

Tab. 16: Alkoholdelikte insgesamt

#### 4.2.4 Andere Verstöße

Wie schon weiter oben erwähnt, können die Veränderungen der Werte zwischen Vorher- und Nachher-Zeitraum auch in der Wirkung anderer Faktoren, wie z. B. der Intensität der polizeilichen Überwachung, begründet sein. Darüber hinaus ist es denkbar, dass die Altersgruppe der unter 21-Jährigen ihr Verhalten nicht nur in Bezug auf das Fahren unter Alkoholeinfluss, sondern allgemein in Hinblick auf Verkehrsverstöße angepasst hat. Aus diesem Grund wird im Folgenden eine Auswahl möglicher anderer Verstöße nach Alterskategorie und Geschlecht analysiert und verglichen.

Da es in diesem Zusammenhang insbesondere darum geht, Vergleichswerte bezüglich der polizeilichen Überwachungsaktivitäten darzustellen, werden Verstöße, die auch mit automatisierten Verfahren verfolgt werden können, wie Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße, nicht aufgeführt.

Bei den in Tabelle 17 aufgeführten Delikten wird zwischen solchen unterschieden, die im Rahmen von Anhaltekontrollen festgestellt werden (z. B. Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. technische Mängel), und solchen, bei denen das Verhalten der Autofahrer selbst eine Ansprache durch die Polizei auslöst (z. B. Fehler beim Überholen, Vorbeifahren, Begegnen, das Telefonieren am Steuer sowie Verstöße gegen die Grünpfeilregelung). Hierunter fallen auch diejenigen Vergehen, die erst im Zusammenhang mit einem Unfall festgestellt werden.

Bei den Verstößen, die im Rahmen von Anhaltekontrollen festgestellt werden, zeigen sich für junge

Fahrerinnen und Fahrer deutliche Rückgänge im Vergleichszeitraum – beim „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ um 8,1 % und für „technische Mängel“ um 0,7 %. Was das „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ betrifft, kann in dieser Altersgruppe eine ähnliche Tendenz zur Verhaltensänderung im beobachteten Zeitraum festgestellt werden wie für Alkoholfahrten, wengleich in deutlich geringerem Ausmaß. Ein Vergleich von Alkohol-Verstößen mit den technischen Mängeln in Bezug auf Verhaltensänderungen ist dagegen nicht durchführbar. Während Alkoholfahrten oder Fahren ohne Fahrerlaubnis durch direktes Handeln (bzw. Nicht-Handeln) zu vermeiden sind, erfordert das Beseitigen von technischen Mängeln gerade für jüngere Fahrzeughalter einen unter Umständen nicht unerheblichen finanziellen Aufwand. Die Behebung von technischen Mängeln in dieser Altersgruppe stellen äußere Barrieren für eine Verhaltensänderung dar. Das Vermeiden von Fahrten unter Alkoholeinfluss dagegen wird sehr stark durch innere Barrieren (Einstellungen) gesteuert.

Bei den älteren Fahrern (21 Jahre und älter) hat dagegen die Deliktzahl für das „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ um 6,3 % zugenommen. Dieser Wert steht im Gegensatz zu der positiven Entwicklung bei den Alkohol-Verstößen (-2,5 %). Die unterschiedliche Entwicklung könnte Folge der Medienpräsenz der Thematik Alkohol und insbesondere des Alkoholverbots für Fahranfänger nach Einführung der Gesetzesänderung sein. Eine genauere Ursachenanalyse ist allerdings auf Basis der verfügbaren Daten nicht möglich.

Vergleichsdelikte	unter 21 Jahre			21 Jahre und älter		
	vorher <sup>1)</sup>	nachher <sup>2)</sup>	Veränd.	vorher <sup>1)</sup>	nachher <sup>2)</sup>	Veränd.
<b>insgesamt</b>						
Fahren ohne Fahrerlaubnis	21.797	20.032	-8,1 %	76.283	81.105	+6,3 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	2.843	2.469	-13,2 %	7.268	7.088	-2,5 %
Technische Mängel	5.591	5.550	-0,7 %	42.674	40.344	-5,5 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	120	136	+13,3 %	615	663	+7,8 %
Überholen, Vorbeifahren, Begegnen	6.615	6.345	-4,1 %	126.504	128.632	+1,7 %
Telefonieren am Steuer	10.332	12.653	+22,5 %	358.639	400.419	+11,6 %
Grünpfeil-Regelung	446	508	+13,9 %	12.242	15.234	+24,4 %
<b>darunter: Männer</b>						
Fahren ohne Fahrerlaubnis	20.994	19.124	-8,9 %	71.134	75.789	+6,5 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	2.690	2.324	-13,6 %	6.648	6.595	-0,8 %
Technische Mängel	5.295	5.290	-0,1 %	40.348	38.042	-5,7 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	110	124	+12,7 %	550	580	+5,5 %
Überholen, Vorbeifahren, Begegnen	5.325	5.095	-4,3 %	109.932	111.834	+1,7 %
Telefonieren am Steuer	7.243	8.913	+23,1 %	275.759	302.926	+9,9 %
Grünpfeil-Regelung	339	364	+7,4 %	7.983	9.795	+22,7 %
<b>darunter: Frauen</b>						
Fahren ohne Fahrerlaubnis	803	908	+13,1 %	5.149	5.316	+3,2 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	153	145	-5,2 %	620	493	-20,5 %
Technische Mängel	296	260	-12,2 %	2.326	2.302	-1,0 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	10	12	+20,0 %	65	83	+27,7 %
Überholen, Vorbeifahren, Begegnen	1.290	1.250	-3,1 %	16.572	16.798	+1,4 %
Telefonieren am Steuer	3.089	3.740	+21,1 %	82.880	97.493	+17,6 %
Grünpfeil-Regelung	107	144	+34,6 %	4.259	5.439	+27,7 %
1) 08/2006 bis 07/2007    2) 08/2007 bis 07/2008						

Tab. 17: Vergleichsdelikte

War der ersichtliche Verstoß gegen eine Vorschrift oder ein Unfall der Auslöser für das Einschreiten der Polizei, so ergeben sich unterschiedliche Tendenzen hinsichtlich des Vergleichs im Untersuchungszeitraum. Eine Abnahme der Deliktzahl bei Fahrern unter 21 Jahre zeigt sich beim „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ im Zusammenhang mit einem Unfall (-8,9 %) sowie bei „Fehlern beim Überholen, Vorbeifahren oder Begegnen“ (-0,7). Alle anderen betrachteten Delikte sind im Nachher-Zeitraum häufiger aufgetreten. Ein besonders hoher Zuwachs der Deliktzahl von 22,5 % ist beim Telefonieren am Steuer zu verzeichnen. Ob dieser Zuwachs tatsächlich auf die Zunahme des Telefonierens am Steuer zurückzuführen ist oder auf eine Sensibilisierung der polizeilichen Überwachungstätigkeit, kann aus den zur Verfügung stehenden Daten nicht abgeleitet werden.

Bei den Verkehrsteilnehmern ab 21 Jahren ist bei all diesen Delikten bis auf das „Fahren ohne Fahr-

erlaubnis“ im Zusammenhang mit einem Unfall (-2,5 %) ein Anstieg zu verzeichnen. Am stärksten ist der Anstieg bei Verstößen gegen die Grünpfeil-Regelung (+24,4 %).

Bei einer geschlechtsspezifischen Auswertung ist festzustellen, dass die aufgeführten Gesamtzahlen größtenteils von den Delikten der männlichen Verkehrsteilnehmer bestimmt werden. Die Veränderungen bei den weiblichen jüngeren Fahrerinnen hinsichtlich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (+13,1 %) und technischer Mängel (-12,2 %) im Vorher-Nachher-Vergleich stehen im Unterschied zu den männlichen Delinquenten (-8,9 % / -0,1 %). Inwieweit die deutliche Zunahme des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bei Frauen im Sinne eines „Aufholens“ zu verstehen ist, das im Vergleich zu den Männern mit wesentlich geringen Ausgangszahlen verbunden ist, kann durch diese Daten nicht beantwortet werden.

## 4.2.5 Polizeiliche Überwachung

### 4.2.5.1 Allgemeine Grundlagen

Mit der Einführung der Regelung zum Alkoholverbot für Fahranfänger (§ 24c StVG) wird im Gegensatz zu anderen alkoholrelevanten Regelungen (z. B. § 24a Abs. 1 StVG) diese direkt auf den Konsum, d. h. die Handlung des Trinkens unmittelbar vor oder während der Fahrt, abgestellt und sich nicht auf einen bestimmten Gefahrgrenzwert bezogen (vgl. KRELL, 2007). Die Regelung lehnt sich damit an bereits existierende analoge Regelungen bei der Fahrgastbeförderung sowie für Fahrer von Gefahrguttransporten an. Betroffen von der Regelung sind alle Fahrer und Fahrerinnen, die sich noch in der Probezeit gemäß § 2a Abs. 1 StVG befinden, sowie junge Fahrer und Fahrerinnen vor Vollendung ihres 21. Lebensjahres. Tatbestand eines Verstoßes gegen diese Regelung ist die Zusichnahme eines alkoholischen Getränkes als Führer eines Kraftfahrzeuges oder der Antritt einer Fahrt unter der Wirkung eines solchen Getränkes.

Die Abgrenzung der Zielgruppe, die von dieser Regelung betroffen ist, wie auch die Abgrenzung des konkreten Tatbestandes haben Auswirkungen auf die Möglichkeiten der polizeilichen Überwachungspraxis. Die genauen tatbestandsrechtlichen Voraussetzungen zum Vorliegen eines Verstoßes gegen § 24c StVG sind in der Literatur weitgehend diskutiert worden. Dies betrifft zum einen die Definition von alkoholischen Getränken, den Begriff des Zusichnehmens während der Fahrt, das Antreten der Fahrt unter der Wirkung von alkoholischen Getränken wie auch die Abgrenzung zur Einnahme alkoholhaltiger Medikamente und Lebensmittel (vgl. hierzu JANKER, 2008).

Grundsätzlich kann bei der Regelung des § 24c StVG zwischen den beiden alternativen Tatbestandsvoraussetzungen der Zusichnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt und dem Fahrtantritt unter dem Einfluss solcher Getränke unterschieden werden.

Bezogen auf die Kontrollmöglichkeiten der Polizei kommen somit zwei Situationen zur Entdeckung des Deliktes in Betracht: zum einen, wenn eine Person vermeintlich Alkohol trinkend in einem Kraftfahrzeug (oder auf einem motorisierten Zweirad) beobachtet wird und zum anderen, wenn ein sonstiger Verdachtsanlass besteht, den Kraftfahrzeugführer einer Kontrolle zu unterziehen. Dies kann im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle sein

oder aufgrund von Fahrauffälligkeiten bzw. eines Unfalls.

Zu den Rechtsgrundlagen polizeilicher Kontrollmaßnahmen in Bezug auf das Alkoholverbot für Fahranfänger wurden der BAST seitens des AG VPA<sup>3</sup> die nachfolgenden Informationen mitgeteilt:

Rechtsgrundlagen für polizeiliche Kontrollmaßnahmen zum Nachweis der Ordnungswidrigkeit sind die Vorschriften des Ordnungswidrigkeiten- und des Strafprozessrechts (§§ 53, 46 OwiG, 81a StPO). Weitergehende Regelungen sind in der bundesweit abgestimmten und in den jeweils in den Bundesländern in Kraft gesetzten Verwaltungsvorschrift über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und die Sicherstellung und die Beschlagnahme von Führerscheinen (VwV Alkohol-, Medikamenten-, Drogeneinfluss) enthalten. Unter Kapitel 3.2.2 heißt es:

„Bei Personen, die ausschließlich verdächtig sind, eine vorsätzliche oder fahrlässige Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Abs.1, 3 StVG begangen zu haben, kann entsprechend Nr. 3.3.1 statt der körperlichen Untersuchung und Blutentnahme eine Atemalkoholmessung (Nr. 2.1) durchgeführt werden.“

„Bei anderen Bußgeldtatbeständen, die entweder ebenfalls Atemalkoholgrenzwerte enthalten oder keinem dem Wert nach bestimmten Grad der Alkoholisierung bei den Betroffenen verlangen (bspw. § 45 Abs. 2 Ziff. 2a, 3a und 4a BOKraft i. V. m. § 61 Abs. 1 Nr. 4 PBefG), gilt dies entsprechend.“

Im Vorfeld des Inkrafttretens des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen zum 01. August 2007 wurde die Gesetzesnovelle thematisiert und überwiegend ergingen Hinweise zur Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeit nach § 24c StVG an die Polizeibehörden. Meist wurden hierzu Dienstanweisungen unter Bezugnahme auf die Begründung zum Gesetz sowohl schriftlich bzw. in Dienstbesprechungen getroffen. Auch sind Informationen im Intranet der Polizei mit Fallkonstellationen beim Anfangsverdacht und mit Beispielen bereitgestellt worden.

<sup>3</sup> Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten des Unterausschusses „Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung“ des Arbeitskreises II der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder

Durch die Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a StVG und anderer Vorschriften vom 06. Juni 2007 (BGBl. I S.1045) wurden durch die Änderung der §§ 52, 58 FeV die rechtlichen Grundlagen für einen automatisierten Datenabruf geschaffen. Damit wurde es den Polizeibehörden auch außerhalb der Bürozeiten von Fahrerlaubnisbehörden möglich, z. B. beim Fehlen des Führerscheins, das Bestehen einer Probezeit zu prüfen.

#### 4.2.5.2 Überwachungspraxis vor und nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger

Eine zentrale Frage bei der Bewertung der Wirkung des Alkoholverbotes für Fahranfänger auf alkoholbedingte Unfälle betrifft das Ausmaß und die konkrete Praxis der polizeilichen Überwachungsarbeit. Es ist daher der konkreten Frage nachzugehen, inwieweit die im Verkehrszentralregister aufgeführte Anzahl der Alkoholdelikte junger Fahrerinnen und Fahrer eventuell auch auf Veränderungen der polizeilichen Überwachungsarbeit zurückzuführen ist.

Erkenntnisse über die Anzahl der von der Polizei auf Alkohol kontrollierten Fahranfänger stehen nicht zur Verfügung. Auch gibt es keine bundesweiten Statistiken über die insgesamt durchgeführten Alkoholkontrollen, die einen Vergleich im Zeitraum vor bzw. nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger ermöglichen würden. Demnach lassen sich keine quantitativen Aussagen über mögliche Veränderungen in der polizeilichen Überwachungsarbeit treffen.

Aufgrund von Informationen seitens der AG VPA sowie durch Gespräche mit einzelnen Polizeivertretern lassen sich jedoch bezüglich der Überwachung des Alkoholverbotes für Fahranfänger inhaltliche Aussagen in Bezug auf die Kontrollpraxis treffen.

Gesonderte Kontrollen für Fahranfänger allein im Hinblick auf Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger werden nicht durchgeführt, sondern der Tatbestand des § 24c StVG wird z. B. im Rahmen von Schwerpunktkontrollen gegen Alkohol am Steuer neben anderen möglichen Tatbeständen geprüft (auch in Zusammenhang mit anderen von der Polizei durchgeführten Kontrollen oder ggf. bei einem Unfall).

Bei Anhaltekontrollen im Rahmen von allgemeinen Verkehrskontrollen oder bei Fahrauffälligkeiten sowie eventuell bei der Unfallaufnahme wird seitens der Polizei nun neben der üblichen Tatbe-

standsfeststellung in Bezug auf Alkohol auch der Tatbestand der Fahrerlaubnis auf Probe überprüft, um einen möglichen Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger feststellen zu können. Da sich eine mögliche Probezeit der Fahrzeugführer erst nach dem Anhalten feststellen lässt und eine genauere Altersabschätzung zum Zeitpunkt des Herauswinkens eines Fahrzeuges aus dem fließenden Verkehr kaum möglich ist, lassen sich Anhaltekontrollen nicht allein auf diese Zielgruppe spezialisieren.

Im Falle der zweiten Tatbestandsalternative, des Trinkens von alkoholischen Getränken während der Fahrt, erfolgt eine Kontrolle nach Beobachtung durch den Polizeibeamten oder Polizeibeamtin. Dieser Vorgang gleicht dem Kontrollverfahren gegen das Telefonieren am Steuer. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass nur dann ein Verstoß gegen § 24c StVG vorliegt, wenn der Fahrer unter 21 Jahren alt ist bzw. sich noch in der Probezeit befindet. Wird jedoch ein Kraftfahrzeugführer während der Fahrt aus einer „Alkoholflasche“ trinkend beobachtet, so besteht auf jeden Fall ein ausreichender Anfangsverdacht, um ihn – unabhängig von seinem Alter – einer obligatorischen Alkoholkontrolle zu unterziehen.

Insbesondere bei Schwerpunktaktionen in Bezug auf junge Fahrer an Wochenenden ist natürlich auch mit einem höheren Anteil an Fahranfängern zu rechnen. Die Überwachungsstrategie der Polizei gegen Alkoholverstöße mit örtlichen und zeitlichen Schwerpunktsetzungen hat sich in der Vergangenheit als zielführend bewährt und dient somit auch der Überwachung des Alkoholverbotes für Fahranfänger.

## 4.3 Akzeptanzbefragung

### 4.3.1 Methodik

Die empirischen Daten dieser Studie wurden im Rahmen einer Mehrthemenbefragung im CATI-Bus (computergestützte Telefoninterviews) von TNS Infratest in der Zeit vom 19. August bis 6. Oktober 2008 erhoben. Befragt wurden Pkw-Fahranfänger, die sich zum Zeitpunkt des Interviews in der Probezeit befanden, sowie Personen unter 21 Jahren, die im Besitz der Pkw-Fahrerlaubnis waren, jedoch nicht notwendigerweise ihre Probezeit absolviert hatten.

Die Grundgesamtheit dieser Studie bildete die deutschsprachige Bevölkerung von 17 bis 50 Jah-

ren in Privathaushalten in der Bundesrepublik Deutschland. Insgesamt wurden 1.026 Telefoninterviews durchgeführt (807 in den alten und 219 in den neuen Bundesländern), die über 306 Sample Points des ADM-Master-Samples und damit über alle Bundesländer und Ortsgrößenklassen – gestreut wurden.

Aufgrund der Kürze des Fragebogens war eine Telefonbefragung für diese Studie realisierbar. Im Rahmen der Qualitätssicherung wurden mindestens 10 % der Interviews und 10 % der Interviewer auf die Einhaltung der kommunikativen und inhaltlichen Qualitätsanforderungen überprüft.

Die vorliegende Stichprobe wurde hinsichtlich der Merkmale Bundesland, Ortsgröße, Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit, Schulbildung und Haushaltsgröße gewichtet. Hierdurch konnten strukturelle Abweichungen, die üblicherweise bei Zufallsstichproben auftreten, ausgeglichen werden. Durch die Gewichtung ist die Stichprobe repräsentativ für die bundesdeutsche Bevölkerung ab 14 Jahren.

#### 4.3.2 Fragebogen

Der Fragebogen wurde speziell für diese Studie von einer BASt-Projektgruppe entwickelt und besteht aus sechs Fragen, die sich auf die Kenntnisse zum Alkoholverbot, auf die Einstellung zum Alkoholtrinken und Fahren und auf die berichteten Verhaltenskonsequenzen des Alkoholverbots beziehen. Ergänzend werden Angaben zum Alter, Geschlecht, Wohnortgröße, zur Schulbildung und zur Berufstätigkeit erfasst. Der Fragebogen wird nachfolgend in kompletter Länge aufgeführt.

#### Fragebogen zur Erfassung der Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger

##### A. Verkehrsdemographie

Frage V1

#### Wie oft fahren Sie in Ihrer Freizeit selbst Auto?

- täglich
- mehrmals pro Woche
- einmal pro Woche
- etwa 2- bis 3-mal im Monat
- höchstens 1-mal im Monat/fast nie
- weiß nicht/keine Angabe

Frage V2

#### Welche der folgenden Aussagen zum Thema „Alkoholverbot für Fahranfänger“ sind richtig?

Antwortalternative jeweils „richtig“ oder „falsch“.

Liste der Aussagen

1. Für alle Fahranfänger ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren.
2. Für alle unter 21 Jahren ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren.
3. Wird in der Probezeit gegen das Alkoholverbot verstoßen, verlängert sich die Probezeit um weitere 2 Jahre.
4. Ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot hat lediglich eine mündliche Verwarnung zur Folge.
5. Man muss bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot ein Bußgeld bezahlen.
6. Bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot gibt es Punkte in der „Verkehrssünderkartei“.

Filter: Frage V3 nur, wenn Frage V2\_5 = „richtig“ und/oder V2\_6 = „richtig“.

Frage V3

#### Ein Verstoß gegen das Alkoholverbot wird mit Bußgeld bzw. Punkten in der „Verkehrssünderkartei“ geahndet, und zwar mit ...

\_\_\_\_\_ Euro Bußgeld

\_\_\_\_\_ Punkt(en) in der „Verkehrssünderkartei“

##### B. Einstellungen und Verhaltensabsichten

Frage E1

**Zum Thema Alkohol und Autofahren kann man ganz unterschiedlicher Ansicht sein. Wie ist Ihre persönliche Meinung zu den folgenden Aussagen? Benutzen Sie dazu die Skala von trifft voll und ganz zu bis trifft überhaupt nicht zu.**

Liste der Aussagen

1. Die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme.
2. Bei Fahranfängern beeinträchtigt der Alkohol das Fahrvermögen stärker als bei Personen mit einer größeren Fahrerfahrung.
3. Durch das Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer fühle ich mich ungerecht behandelt.

Antwortskala:

- trifft voll und ganz zu
- trifft eher zu
- trifft eher nicht zu
- trifft überhaupt nicht zu
- weiß nicht/keine Angabe

### C. Wahrgenommene Konsequenzen des Alkoholverbots auf das Fahr- und Mobilitätsverhalten

Frage W1

#### Damit ich bei meinen abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken kann ...

Liste der Aussagen

1. benutze ich öffentliche Verkehrsmittel
2. benutze ich das Fahrrad
3. schließe ich mich einer Fahrgemeinschaft an
4. gehe ich zu Fuß
5. bleibe ich zu Hause
6. trinke grundsätzlich keinen Alkohol

Antwortskala:

- immer
- häufig
- gelegentlich
- selten
- nie
- weiß nicht/keine Angabe

Frage W2

#### Damit ich bei meinen abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren kann, verzichte ich auf den Konsum von Alkohol

- immer
- häufig
- gelegentlich
- selten
- nie
- trinke grundsätzlich keinen Alkohol
- weiß nicht/keine Angabe

### 4.3.3 Ergebnisse

#### 4.3.3.1 Zusammensetzung der Stichprobe

Insgesamt haben 1.026 Personen im Alter zwischen 17 und 50 Jahren an der Befragung teilgenommen. Die gewichtete Gesamtstichprobe besteht zu 44,8 % aus Frauen und zu 55,2 % aus

Männern. 78,1 % der Befragten sind zwischen 17 und 20 Jahre alt, 11 % zwischen 21 und 24 Jahre und 10,9 % zwischen 25 und 50 Jahre (Tabelle 18).

	Männer	Frauen	Gesamt
<b>17-20 Jahre</b>	447 (79,0 %)	354 (77,0 %)	801 (78,1 %)
<b>21-24 Jahre</b>	66 (11,7 %)	47 (10,2 %)	113 (11,0 %)
<b>25-50 Jahre</b>	53 (9,4 %)	59 (12,8 %)	112 (10,9 %)
<b>Gesamt</b>	566 (55,2 %)	460 (44,8 %)	1026 (100 %)

Tab. 18: Stichprobenszusammensetzung (gewichtete Daten)

#### 4.3.3.2 Kenntnisse zum Alkoholverbot für Fahranfänger

Zu den Kenntnissen zum Alkoholverbot für Fahranfänger wurden insgesamt sechs Fragen gestellt. Die Zusammenfassung der Antworten sind in Tabelle 19 aufgeführt.

#### Welche der nachfolgenden Aussagen zum Thema „Alkoholverbot für Fahranfänger“ sind richtig?

- 1) Für alle Fahranfänger ist es verboten, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren.

Diese Aussage mit „richtig“ beantworten insgesamt 98,3 %, bei den Frauen 98,9 % und bei den Männern 97,9 %. Demnach beantworten diese Aussage mit „falsch“ insgesamt 1,7 %, bei den Frauen 1,1 % und bei den Männern 2,1 %.

- 2) Für alle unter 21 Jahren ist es verboten, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren.

Diese Aussage mit „richtig“ beantworten insgesamt 78 %, bei den Frauen 78,1 % und bei den Männern 78 %. Diese Aussage mit „falsch“ beantworten insgesamt 20,6 %, bei den Frauen 20,2 % und bei den Männern 20,9 %. Keine Angabe hierzu machen 1,4 % der Befragten.

- 3) Wird in der Probezeit gegen das Alkoholverbot verstoßen, verlängert sich die Probezeit um weitere 2 Jahre.

Mit „richtig“ beantworten diese Aussage insgesamt 87,1 %, bei den Frauen 85,7 % und bei den Männern 88,3 %. Diese Aussage mit „falsch“ beantworten insgesamt 11 %, bei den Frauen 11,1 % und bei den Männern 11 %. Keine Angabe hierzu machen 1,8 % der Befragten.

- 4) Ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot hat lediglich eine mündliche Verwarnung zur Folge.

Diese Aussage beantworten korrekterweise mit „falsch“ insgesamt 85,4 %, bei den Frauen 84,1 % und bei den Männern 86,6 %. Diese Aussage fälschlicherweise mit „richtig“ beantworten insgesamt 12,6 %, bei den Frauen 13 % und bei den Männern 12,2 %. Keine Angabe hierzu machen 2 % der Befragten.

- 5) Man muss bei Verstoß gegen das Alkoholverbot ein Bußgeld bezahlen.

Diese Aussage mit „richtig“ beantworten insgesamt 90,3 %, bei den Frauen 88,6 % und bei den Männern 91,6 %. Diese Aussage mit „falsch“ beantworten demnach insgesamt 8,7 %, bei den Frauen 9,9 % und bei den Männern 7,8 %. Keine Angabe hierzu macht 1 % der Befragten.

0 EUR	= 1,6 %
1-50 EUR	= 22 %
51-100 EUR	= 21,1 %
101-200 EUR	= 19,4 %
201-500 EUR	= 13,4 %
501 und mehr EUR	= 6,3 %
Weiß nicht/keine Angabe	= 16,2 %
Gesamtdurchschnitt:	218 Euro
Durchschnitt Männer:	240 Euro
Durchschnitt Frauen:	188 Euro

- 6) Bei Verstoß gegen das Alkoholverbot gibt es Punkte in der „Verkehrssünderkartei“.

Diese Aussage mit „richtig“ beantworten insgesamt 86,1 %, bei den Frauen 83,3 % und bei den Männern 88,4 %. Diese Aussage mit „falsch“ beantworten demnach insgesamt 11,9 %, bei den Frauen 14,9 % und bei den Männern 9,9 %. Keine Angabe hierzu machen 2 % der Befragten.

0 Punkte	= 1,1 %
1 Punkte	= 9,9 %
2 Punkte	= 28,3 %
3 Punkte	= 32,9 %
4 Punkte	= 6,9 %
5 Punkte	= 3,6 %
6 und mehr Punkte	= 3,0 %
Weiß nicht/keine Angabe	= 14,3 %
Gesamtdurchschnitt:	2,8 Punkte
Durchschnitt Männer:	2,9 Punkte
Durchschnitt Frauen:	2,6 Punkte

Aussage	Gewählte Antwort „richtig“ (in Prozent)		
	Frauen	Männer	Gesamt
Für alle Fahranfänge ist es verboten, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren	98,9	97,9	98,3
Für alle unter 21 Jahren ist es verboten, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren	78,1	78,0	78,0
Wird in der Probezeit gegen das Alkoholverbot verstoßen, verlängert sich die Probezeit um weitere 2 Jahre	85,7	88,3	87,1
Ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot hat lediglich eine mündliche Verwarnung zur Folge	13,0	12,2	12,6
Man muss bei Verstoß gegen das Alkoholverbot ein Bußgeld bezahlen	88,6	91,6	90,3
Bei Verstoß gegen das Alkoholverbot gibt es Punkte in der „Verkehrssünderkartei“	88,3	88,4	86,1

Tab. 19: Kenntnisstand zum Alkoholverbot für Fahranfänger

#### 4.3.3.3 Einstellungen zum Thema Alkohol und Autofahren

##### 1) Die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme

Insgesamt 95 % der Befragten halten die Einführung des Alkoholverbots für eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme. Für 80 % trifft dies sogar voll und ganz zu (Tabelle 20). Bei den Frauen zeigt sich zwar prozentual eine stärkere Ausprägung dieser Einstellung als bei den Männern, im statistischen Vergleich über einen t-Test ergibt sich kein signifikanter Unterschied ( $t = 0,64$ ;  $p = 0,52$ ). Das liegt vornehmlich daran, dass die Antworten bei den Männern wesentlich stärker streuen als bei den Frauen (Standardabweichung: Männer 1,98; Frauen 0,58).

	Frauen	Männer	Gesamt
Trifft voll und ganz zu	85	76	80
Trifft eher zu	9,7	19	14,9
Trifft eher nicht zu	3,9	2,6	3,2
Trifft überhaupt nicht zu	1,4	2,4	2

Tab. 20: Einschätzung, ob das Alkoholverbot eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme ist (Angaben in Prozent)

## 2) Bei Fahranfängern beeinträchtigt der Alkohol das Fahrvermögen stärker als bei Personen mit einer größeren Fahrerfahrung

Insgesamt 44,1 % der Befragten sind der Ansicht, dass bei Fahranfängern der Alkohol das Fahrvermögen stärker beeinträchtigt als bei Personen mit größerer Fahrerfahrung. Für 19,2 % trifft dies sogar voll und ganz zu (Tabelle 21). Bei einem statistischen Vergleich mittels t-Test ergibt sich kein signifikanter Unterschied zwischen Männern und Frauen ( $t = -1,23$ ;  $p = 0,22$ ). Keine Angabe hierzu machen 0,2 % der Befragten.

	Frauen	Männer	Gesamt
Trifft voll und ganz zu	18,5	19,8	19,2
Trifft eher zu	25,2	24,7	24,9
Trifft eher nicht zu	27,4	25,7	26,5
Trifft überhaupt nicht zu	28,9	29,4	29,2

Tab. 21: Einschätzung, ob Fahranfänger durch Alkohol stärker im Fahrvermögen beeinträchtigt sind als Fahrerfahrere (Angaben in Prozent)

## 3) Durch das Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer fühle ich mich ungerecht behandelt

Insgesamt 12,1 % der Befragten fühlen sich durch das Alkoholverbot für Fahranfänger ungerecht behandelt. Für 5,1 % trifft dies sogar voll und ganz zu (Tabelle 22). Bei einem Mittelwertvergleich mittels eines t-Tests ergibt sich kein signifikanter Unterschied zwischen Männern und Frauen ( $t = 0,31$ ;  $p = 0,76$ ). Bei der Betrachtung der prozentualen Verteilung der Antworten beider Geschlechter ergibt sich jedoch ein wesentlich differenzierteres Bild. Danach trifft die Aussage über das Gefühl, ungerecht behandelt zu werden, prozentual bei Frauen (70,7 %) deutlich häufiger „überhaupt nicht zu“ als bei Männern (58 %). Umgekehrt zeigt sich prozentual auch, dass für Frauen dieses Empfinden weniger häufig „voll und ganz zutrifft“ als bei Männern (1,3 % vs. 8,2 %). Eine statistische Analyse der Häufigkeitsverteilung über einen Chi-Quadrat-Test zeigt daher auch einen signifikanten Unterschied in den Antworten von Männern und Frauen (Cramer-V = 0,18;  $p < 0,001$ ). Keine Angabe hierzu machen 0,3 % der Befragten.

	Frauen	Männer	Gesamt
Trifft voll und ganz zu	1,3	8,2	5,1
Trifft eher zu	5,9	7,9	7
Trifft eher nicht zu	21,6	25,8	23,9
Trifft überhaupt nicht zu	70,7	58	63,7

Tab. 22: Sich durch das Alkoholverbot ungerecht behandelt fühlen (Angaben in Prozent)

### 4.3.3.4 Berichtete Verhaltenskonsequenzen des Alkoholverbots

#### Wie gehen Sie persönlich mit dem Alkoholverbot für Fahranfänger um?

[nicht zu beantworten von Personen, die selbst kein Auto in ihrer Freizeit fahren und/oder nie Alkohol trinken]

#### 4) Damit ich bei meinen abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken kann

##### ... benutze ich öffentliche Verkehrsmittel

Insgesamt 41,2 % der Befragten geben an, immer oder häufig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, damit diese bei den abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können. Im Unterschied zu den Frauen geben Männer häufiger an, dies „nie“ zu tun (14,9 % vs. 23,4 %). Frauen dagegen geben häufiger an, „grundsätzlich kein Alkohol zu trinken“ (Tabelle 23).

	Frauen	Männer	Gesamt
immer	24,8	20,2	22,3
häufig	17	20,5	18,9
gelegentlich	16,3	15,3	15,7
selten	16,5	16,6	16,5
nie	14,9	23,4	19,6
trinke grundsätzlich keinen Alkohol	9,9	3,4	6,3
weiß nicht/keine Angabe	0,6	0,6	0,6

Tab. 23: Mit öffentlichen Verkehrsmittel fahren, um Alkohol trinken zu können (Angaben in Prozent)

##### ... benutze ich das Fahrrad

Insgesamt 20,9 % der Befragten geben an, das Fahrrad immer oder häufig zu nutzen, um bei den abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können. Im Unterschied zu den Männern geben Frauen häufiger an, dies „nie“ zu tun (37,5 % vs. 43,9 %; Tabelle 24).

	Frauen	Männer	Gesamt
immer	4,9	4	4,4
häufig	16,1	16,8	16,5
gelegentlich	10,4	15,7	13,3
selten	14,7	22,7	19,1
nie	43,9	37,5	40,4
trinke grundsätzlich keinen Alkohol	9,9	3,4	6,3
weiß nicht/keine Angabe	0,1	0	0,1

Tab. 24: Mit dem Rad fahren, um Alkohol trinken zu können (Angaben in Prozent)

### ... schließe ich mich einer Fahrgemeinschaft an

Um bei den abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können, schließen sich nach eigenen Angaben 45,7 % der Befragten immer oder häufig einer Fahrgemeinschaft an. Bei Frauen ist dieser Anteil mit 47,6 % größer als bei den Männern (44,1 %; Tabelle 25).

	Frauen	Männer	Gesamt
immer	9,7	10,6	10,2
häufig	37,9	33,5	35,5
gelegentlich	22,2	17,4	19,6
selten	10,2	19,8	15,5
nie	10	15,4	13
trinke grundsätzlich keinen Alkohol	9,9	3,4	6,3

Tab. 25: Mit Fahrgemeinschaft unterwegs, um Alkohol trinken zu können (Angaben in Prozent)

### ... gehe ich zu Fuß

Um bei den abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können, sind nach eigenen Angaben 25,2 % der Befragten immer oder häufig zu Fuß unterwegs. Dieser Anteil ist bei den Männern mit 27,8 % größer als bei Frauen (22,2 %; Tabelle 26).

	Frauen	Männer	Gesamt
immer	5	5,3	5,2
häufig	17,2	22,5	20
gelegentlich	24,6	24,3	24,4
selten	24,7	27,9	26,5
nie	18,5	17	17,7
trinke grundsätzlich keinen Alkohol	9,9	3,4	6,3

Tab. 26: Zu Fuß gehen, um Alkohol trinken zu können (Angaben in Prozent)

### ... bleibe ich zu Hause

6,8 % der Befragten bleiben abends immer oder häufiger zu Hause, um Alkohol trinken zu können. Dieser Anteil ist bei den Frauen etwas größer höher als bei als bei Männern (7,3 % vs. 6,2 %; Tabelle 27).

	Frauen	Männer	Gesamt
immer	1,3	1,4	1,4
häufig	6	4,8	5,4
gelegentlich	14,4	16	15,3
selten	31,8	40	36,3
nie	36,2	34,5	35,3
trinke grundsätzlich keinen Alkohol	9,9	3,4	6,3

Tab. 27: Zu Hause bleiben, um Alkohol trinken zu können (Angaben in Prozent)

### 5) Damit ich bei meinen abendlichen Freizeitunternehmungen selbst mit dem Auto fahren kann, verzichte ich auf den Konsum von Alkohol

Insgesamt 66,9 % der Befragten geben an, immer oder häufig bei abendlichen Freizeitunternehmungen auf den Konsum von Alkohol zu verzichten, um mit dem Auto fahren zu können. Dieser Anteil ist bei Frauen und Männer etwa gleich groß (Tabelle 28).

	Frauen	Männer	Gesamt
immer	50,4	50,3	50,4
häufig	17,1	16,1	16,5
gelegentlich	13,8	14,7	14,3
selten	6,1	10,2	8,3
nie	2,3	4,5	3,5
trinke grundsätzlich keinen Alkohol	9,9	3,4	6,3
weiß nicht/keine Angabe	0,4	0,9	0,6

Tab. 28: Verzicht auf Alkoholkonsum, um mit dem Auto fahren zu können (Angaben in Prozent)

#### 4.3.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Die Ergebnisse belegen eine hohe Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger. Insgesamt 95 % der Befragten sehen dieses Gesetz als eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme an. Lediglich 12 % der Zielgruppe fühlen sich durch das absolute Alkoholverbot ungerecht behandelt. Trotz der

hohen Zustimmung zur Einführung des Gesetzes ist die Meinung darüber, ob Alkohol das Fahrvermögen von Fahranfängern stärker einschränkt als von Fahrerfahrenen, deutlich zweigeteilt. Eine knappe Mehrheit (56 %) stimmt dieser Aussage nicht zu. Zwischen Frauen und Männern bestehen nur geringfügige Unterschiede in der Einstellung zum Alkoholverbot.

Die Kenntnis des Gesetzes ist unterschiedlich zu bewerten. Dass es für alle Fahranfänger verboten ist, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren, wissen 98,3 % der Befragten. Dass aber dieses Gesetz auch für alle unter 21 Jahren gilt, wissen deutlich weniger (78 %). Die meisten Befragten (87 %) wissen, dass sich die Probezeit um weitere zwei Jahre verlängert, wenn in der Probezeit gegen das Alkoholverbot verstoßen wird. Andererseits glauben 12,6 % der Befragten fälschlicherweise, ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot würde lediglich eine mündliche Verwarnung nach sich ziehen. 8,7 % der Befragten wissen nicht, dass bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot ein Bußgeld zu zahlen ist. Und diejenigen, die es wissen, haben sehr unterschiedliche Vorstellungen darüber, wie hoch der Betrag ist. Ähnliches gilt auch für das Wissen über den Punkteeintrag im Verkehrszentralregister. 11,9 % der Befragten wissen nicht, dass es einen solchen Eintrag gibt. Unter denen, die es wissen, variieren die Punkteangaben erheblich. Es bestehen nur geringfügige Unterschiede im Kenntnisstand zwischen Männern und Frauen.

Die Frage nach dem persönlichen Umgang mit dem Alkoholverbot zeigt eine deutliche Anpassung der Befragten an das Gesetz. Damit bei abendlichen Unternehmungen Alkohol getrunken werden kann, benutzen – häufig oder immer – 41,2 % der Befragten öffentliche Verkehrsmittel, 20,9 % das Fahrrad, schließen sich 45,7 % einer Fahrgemeinschaft an, gehen 25,2 % zu Fuß und bleiben 6,8 % zu Hause. Der völlige Verzicht auf Alkoholkonsum als Grund dafür, dass man bei den abendlichen Freizeitunternehmungen selbst mit dem Auto fahren kann, kommt bei 66,9 % der Befragten häufig oder immer vor. Für 11,8 % ist das Selbstfahren selten oder nie ein Grund, auf Alkohol zu verzichten. Bezogen auf die berichteten Verhaltenskonsequenzen bestehen zwischen Frauen und Männern auch hier nur geringfügige Unterschiede. Häufiger als Männer geben Frauen an, grundsätzlich keinen Alkohol zu trinken (3,4 % vs. 9,9 %).

## 5 Zusammenfassung und Gesamtbewertung

Für junge Fahranfänger besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen ein erhöhtes Unfallrisiko. Diese Tatsache begründet die gesetzliche Einführung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland (§ 24c StVG). Das seit dem 1.8.2007 gültige Gesetz betrifft alle Fahranfänger in der (regelmäßig) zweijährigen Probezeit und/oder Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Für diesen Personenkreis ist es verboten, im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl die betreffende Person unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.

Im Rahmen dieses BAST-Projekts erfolgte eine Evaluation dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme.

### Methodisches Vorgehen

Es wurde geprüft, wie sich das neue Gesetz auf das Unfallgeschehen sowie auf alkoholbedingte Verkehrsverstöße der Zielgruppe niederschlägt. Für die Analyse wurden die Daten in einen Vorher-Zeitraum (1.8.2006 bis 31.7.2007) und einen Nachher-Zeitraum (1.8.2007 bis 31.7.2008) unterteilt.

Für die Analyse des Unfallgeschehens wurden die Daten der amtlichen Unfallstatistik herangezogen und ein Vergleich des Unfallgeschehens von Fahranfängern unter Alkoholeinfluss vor und nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger durchgeführt.

Um konfundierende Einflüsse anderer Verkehrssicherheitsmaßnahmen auszuschließen, wurden als Vergleichsgruppen andere Verkehrsteilnehmer herangezogen, ebenso wie Unfälle, die nicht unter Alkoholeinfluss stattfanden. Über eine vergleichende Analyse der Odds-Ratios im Vorher- und Nachher-Zeitraum wurde dann der Gesamteffekt der Maßnahme extrahiert.

Generell wurden bei den Unfällen unter Alkoholeinfluss nur solche Unfälle betrachtet, bei denen der BAK-Wert bei mindestens 0,3 Promille lag. Für BAK-Werte unter 0,3 Promille kann die unfallstatistische Analyse keine Aussagen treffen, da eine Verzerrung der Ergebnisse durch Veränderungen in der Erhebungspraxis und der Datenaufbereitung nicht ausgeschlossen werden kann.

Zur Analyse der Auffälligkeit der jüngeren Fahrer und Fahranfänger wurden Daten des Verkehrszentralregisters herangezogen. Dazu wurde ein Vorher-Nachher-Vergleich aller relevanten Alkoholvergehen (§§ 24a StVG, 315c und 316 StGB) durchgeführt. Da Daten bezüglich der Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger selbst (§ 24c StVG) nur für den Nachher-Zeitraum zur Verfügung stehen, erfolgte hier nur eine strukturelle Beschreibung.

Darüber hinaus wurden Informationen über die Überwachungspraxis vor und nach Einführung der Gesetzesänderung dargelegt.

Die Abgrenzung der Zeiträume in einen Vorher- und Nachherzeitraum ermöglicht es, einen Überblick über die kurzfristige Entwicklung zu erhalten. Für die Bestimmung einer nachhaltigen Effektivität der Maßnahme sind jedoch längere Zeiträume erforderlich.

Ergänzend wurde zur Beurteilung der Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfänger eine repräsentative Befragung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern zu Einstellungen, berichteten Verhaltensweisen und Verhaltensabsichten durchgeführt.

## Ergebnisse

### Alkoholisierter unfallbeteiligter Fahranfänger

- Insgesamt hat sich durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger das Alkoholunfallgeschehen von Fahranfängern deutlich verbessert.
- Die Anzahl der unfallbeteiligten Fahranfänger (Pkw) mit einem BAK-Wert von mindestens 0,3 Promille ist in den ersten 12 Monaten nach Einführung der Maßnahme im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum vor der Einführung um 1.210 Personen zurückgegangen. Dies entspricht einem Rückgang von 15 %.
- Im Vergleich zur Anzahl der nicht alkoholisierten Fahranfänger (-8 %) und der Anzahl der übrigen alkoholisierten Pkw-Fahrer (-2 %) ist dies der deutlichste Rückgang innerhalb dieser Zeitspanne.
- Die Gesamtwirksamkeit der Maßnahme liegt unter Berücksichtigung der verschiedenen Vergleichsgruppen bei -9 %.
- Damit wird allein durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger eine über den generellen Trend hinausgehende Reduzierung der Anzahl der unfallbeteiligten alkoholisierten Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren bzw. mit Führerschein auf Probe um mehr als 700 Personen erreicht.
- Den stärksten Effekt erzielt die Maßnahme dabei in der niedrigsten BAK-Klasse von 0,3 bis 0,8 Promille.
- International wurde die Wirkung einer solchen Maßnahme bereits belegt. In den USA und Kanada führte die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger zu einem deutlichen Rückgang der im Straßenverkehr Getöteten. Dieser lag zwischen 11 % und 33 %. Durch die Einführung der 0,1-Promille-Grenze für Fahranfänger (in Kombination mit der Einführung des Führerscheins auf Probe) in Österreich reduzierte sich der Anteil der alkoholisierten Fahranfänger (BAK über 0,8 Promille), die in Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten verwickelt waren, um 16,8 %.

### Alkoholverstöße von Fahranfängern

- Ein Erfolg der Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger zeigt sich in einem Rückgang sämtlicher Alkoholvergehen in den 12 Monaten nach Einführung des Gesetzes um 17 % bei jungen Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren – im Gegensatz zu einem Rückgang von 2,5 % bei Personen, die 21 Jahre und älter sind.
- Dabei gingen die Alkoholvergehen bei jungen Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren bei den Ordnungswidrigkeiten um 24 % und bei den Straftaten um 13 % zurück.
- Die Alkohol-Straftaten, die direkt mit einem Unfall in Zusammenhang stehen, sind nach Einführung des Alkoholverbots bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern um 17 % zurückgegangen, bei den älteren Pkw-Fahrern um annähernd 3 %.
- Der Rückgang der Alkoholdelikte bei jungen Fahrerinnen und Fahrern ist bei Männern (17 %) und Frauen (15 %) vergleichbar hoch.
- Im Vergleich zu Alkoholdelikten zeigt sich bei anderen Delikten im Untersuchungszeitraum entweder eine geringere Reduktion (z. B. Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis -8 %) oder eine

Zunahme (z. B. Telefonieren am Steuer +23 %).

- Insgesamt sind innerhalb des ersten Jahres nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger 2.672 Personen wegen eines Verstoßes gegen den § 24c StVG auffällig geworden, davon 89 % (2.367) Männer, 11 % (305) Frauen.
- Auf 1.000 Fahranfänger kamen in diesem Zeitraum 1,39 Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG. Dieser Wert liegt bei den unter 21-Jährigen bei 1,56 und bei Personen, die 21 Jahre oder älter sind, bei 0,92. Bei Männern ist die Auffälligkeit unabhängig vom Alter deutlich höher als bei Frauen.

### Kenntnis und Akzeptanz des Alkoholverbots

- Insgesamt 95 % der befragten Fahranfänger sehen dieses Gesetz als eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme an.
- 44 % der Fahranfänger sind der Ansicht, dass Alkohol das Fahrvermögen von Fahranfängern stärker einschränkt als von Fahrerfahrenen.
- 98 % der Befragten wissen, dass es für alle Fahranfänger verboten ist, Alkohol zu trinken und Auto zu fahren, dass aber dieses Gesetz auch für alle unter 21 Jahren gilt, wissen deutlich weniger (78 %). Die meisten Befragten (87 %) wissen, dass sich die Probezeit um weitere zwei Jahre verlängert, wenn in der Probezeit gegen das Alkoholverbot verstoßen wird. Andererseits glauben 13 % der Befragten fälschlicherweise, ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot würde lediglich eine mündliche Verwarnung nach sich ziehen. 9 % der Befragten wissen nicht, dass bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot ein Bußgeld zu zahlen ist. 12 % der Befragten wissen nicht, dass es einen Punkteintrag im Verkehrszentralregister gibt. Es bestehen nur geringfügige Unterschiede im Kenntnisstand zwischen Männern und Frauen.
- Es liegen Hinweise für eine Verhaltensanpassung der Befragten an das Gesetz vor: Damit bei abendlichen Unternehmungen Alkohol getrunken werden kann, benutzen – häufig oder immer – 41 % der Befragten öffentliche Verkehrsmittel, 21 % das Fahrrad, schließen sich 46 % einer Fahrgemeinschaft an, gehen 25 % zu Fuß, 7 % bleiben zu Hause.

- Der völlige Verzicht auf Alkoholkonsum als Grund dafür, dass man bei den abendlichen Freizeitunternehmungen selbst mit dem Auto fahren kann, kommt bei 66,9 % der Befragten häufig oder immer vor. Bezogen auf die berichteten Verhaltenskonsequenzen bestehen zwischen Frauen und Männern auch hier nur geringfügige Unterschiede.

### Schlussfolgerungen

Nach den Ergebnissen dieser Evaluationsstudie hat die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in dieser Zielgruppe geleistet. Inwieweit der deutliche Rückgang von alkoholisierten Unfallbeteiligten und Alkoholverstößen bei Fahranfängern auch längerfristig greift, bleibt abzuwarten.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist auch zu berücksichtigen, dass im Untersuchungszeitraum weitere Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt wurden. Dazu gehören das „Begleitete Fahren“ und die nationale Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“. Aktuell hierzu laufende Evaluationsstudien werden eine Einschätzung der jeweiligen Wirkung erlauben. Auf der Grundlage der vorliegenden Daten ist es nicht möglich, die Wirkung des Sicherheitseffektes durch die Einführung des Alkoholverbotes statistisch vollständig von der Wirkung der übrigen Maßnahmen zu isolieren. Allerdings ist eine Konfundierung der Wirkung des Alkoholverbots mit beispielsweise den Auswirkungen des Begleiteten Fahrens nur dann zu erwarten, wenn ein Zusammenhang zwischen dieser Fahrausbildung und dem alkoholisierten Autofahren besteht. Ein solcher Zusammenhang lässt sich zwar derzeit nicht prüfen, wohl aber wird im Rahmen der laufenden BAST-Studie „Der Einfluss von Motiven und Erfahrungen auf das Unfallrisiko junger Fahrer und Fahrerinnen“ eine empirisch fundierte Aussage über den Zusammenhang zwischen der Form der Fahrausbildung und der Einstellung zu „Alkohol und Fahren“ sowie zwischen der Fahrausbildung und der berichteten Häufigkeit des alkoholisierten Autofahrens möglich sein.

Die o. a. Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ ist eine bundesweite Kampagne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die in den Jahren 2008 und 2009 mit vier unterschiedlichen Motivstaffeln darauf

ausgerichtet ist, für die Gefährlichkeit des Fahrens mit nicht angepasster Geschwindigkeit zu sensibilisieren. Da diese Thematik deutlich vom Thema „Alkoholverbot für Fahranfänger“ abweicht, ist es unwahrscheinlich, dass sich in den Ergebnissen zur Einführung des Alkoholverbots die Wirkung der Verkehrssicherheitskampagne widerspiegelt. Auch ein eventuell hoher korrelativer Zusammenhang zwischen dem Geschwindigkeitsverhalten und dem Fahren unter Alkohol bei Fahranfängern könnte nicht als ein Beleg für eine Konfundierung der beiden Maßnahmen gewertet werden.

Zusammengefasst sprechen diese Ausführungen dafür, dass die Ergebnisse der vorliegenden Evaluationsstudie weit gehend auf einen Effekt des Alkoholverbots zurückgehen und nicht auf einen gemeinsamen Effekt verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Untersuchungszeitraum. Die Stärke des prozentualen Rückgangs der Unfälle nach Einführung der Maßnahme ist vergleichbar mit den Ergebnissen aus internationalen Evaluationsstudien. Im Unterschied zu diesen Studien wird der Sicherheitsgewinn in der vorliegenden Studie nicht ausschließlich auf die Veränderung der Unfallzahlen bezogen, sondern auch auf die Veränderung von Verstößen sowie auf die Akzeptanz dieser Maßnahme. Dieses multimethodale Vorgehen zeichnet die Besonderheit des Evaluationsansatzes aus, für den es international bislang keinen entsprechenden Vergleich gibt. Der Erfolg dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme beruht u. a. auf der stark ausgeprägten Akzeptanz dieser Maßnahme in der Zielgruppe. Eine nachhaltige Verfestigung oder sogar eine Erhöhung der Wirkung des Alkoholverbots ist daher zu erwarten, wenn weiterhin eine hohe Akzeptanz gegeben ist. Um die hohe Akzeptanz des Alkoholverbots auch in zukünftigen Generationen von Fahranfängern sicherzustellen, sollte die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluss sowohl in der Öffentlichkeit als auch im Rahmen verkehrserzieherischer Maßnahmen kontinuierlich thematisiert werden. Eine nachhaltige Wirkung des Alkoholverbots ist auch dann zu erwarten, wenn der Überwachungsumfang zumindest konstant bleibt, im günstigen Fall jedoch ausgebaut werden kann.

## 6 Literatur

- BARTL, G., STURMVOLL, G. (2000): Description of post licensing measures in Austria. In: BARTL, G. (Ed.), DAN-Report, Results of the EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers (p. 38). Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien
- BLOMBERG, R. D. (1992): Lower BAC limits for youth: evaluation of the Maryland .02 law. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration
- CHAMBERLAIN, E. & SOLOMON, R. (2008): Zero blood concentration limits for drivers under 21: lessons from Canada. *Injury Prevention*, 14, 123-128
- European Road Safety Observatory (2006): Novice drivers. Publiziert im Internet unter: [www.erso.eu](http://www.erso.eu)
- HINGSON, R., HEEREN, T. & WINTER, M. (1994): Lower legal blood alcohol limits for young drivers. *Public Health Reports*, 109, 738-744
- JANKER, H. (2008): Alkoholverbot für Fahranfänger – Hinweise zur polizeilichen Ermittlungstätigkeit und Beweisführung. *Die Polizei*, 131-133
- KEALL, M., FRITH, W. & PATTERSON, T. (2004): The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 169-178
- KEDJIDJIAN, C. B. (1993): Get young drivers BAC to zero. *Traffic Safety*, 93 (5), 16-18
- KLIMMT, C. & MAURER, M. (2009): Evaluation of the 2008 traffic safety campaign „Slow down! (Runter vom Gas!)“. Final report (in German language), Universität Mainz, Institut für Publizistik
- KRELL, C. (2007). Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen. *Straßenverkehrsrecht*, 9, 321-324
- KRÜGER, H.-P. (Hrsg.) (1995): Das Unfallrisiko unter Alkohol. Fischer, Stuttgart
- MANN, R. E., STODUTO, G., ANGLIN, L., PAVIC, B., FALLON, F., LAUZON, R., AMITAY, O. A. (1997): Graduated Licensing in Ontario: Impact

- of the 0 BAC provision on adolescents' drinking and driving. In: C. MERCIER-GUYON (Ed.), Proceedings of the 14<sup>th</sup> International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Annecy/France: CERMT
- OECD (2006): Young drivers – the road to safety. Transport Research Centre ECMT. OECD Publishing, Paris
- PECK, R. C., GEBERS, M. A., VOAS, R. B. & ROMANO, E. (2008): The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and risk. *Journal of Safety Research*, 39, 311-319
- PREUSSER, D. F. (2002): BAC and fatal crash risk. In: ICADTS 2002 Symposium Report „The Issue of Low BAC”
- SARDI, G. M. & EVERS, C. (2004): Drinking and Driving. In: J.-P. CAUZARD (Ed.), European drivers and road risk, SARTRE 3 reports – Part 1: Report on principal results. Paris: Inrets
- Statistisches Bundesamt (2009): Verkehr. Verkehrsunfälle 2008. Wiesbaden
- VOAS, R. B., TIPPETTS, A. S. & FELL, J. C. (2003): Assessing the effectiveness of minimum legal drinking age and zero tolerance laws in the United States. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 579-587
- WAGENAAR, A. C., O'MALLEY, P. M. & LAFOND, C. (2001): Lowered legal blood alcohol limits for young drivers: effects on drinking, driving, and driving-after-drinking behaviors in 30 states. *American Journal of Public Health*, 91 (5), 801-804
- ZADOR, P. L. (1991): Alcohol-related risk of fatal driver injuries in relation to driver age and sex. *Journal of Studies on Alcohol*, 52 (4), 302-310
- ZADOR, P. L., KRAWCHUK, R. B. & VOAS, R. B. (2000): Relative risk of fatal crash involvement by BAC, age and gender. NHTSA Report No. DOT HS 809050, US Department of Transportation, Springfield, VA, USA
- ZWERLING, C. & JONES, M. P. (1999): Evaluation of the effectiveness of low blood alcohol concentration laws for younger drivers. *American Journal of Preventive Medicine*, 16, 76-80

## Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt  
für Straßenwesen

## Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

## 2003

- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer**  
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten**  
Färber, Färber € 16,00
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentrationen, Wirkprofile und Fahr-tüchtigkeit**  
Lutz, Strohbeck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**  
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Ver-kehrsmmedizin e. V.** € 22,00
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bun-desautobahnen**  
Pöppel-Decker, Schep#ers, Koßmann € 13,00
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallri-sikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland**  
Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ € 12,50

## 2004

- M 155: **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicher-heitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**  
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: **Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t**  
Assing € 14,00
- M 157: **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe**  
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann,  
Zügenrucker € 17,50
- M 158: **Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr**  
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: **Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendif-ferenzierung in der Kfz-Haftpflicht**  
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: **Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haft-pflichtversicherung – Erfahrungen und Perspektiven**  
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: **Sicher fahren in Europa – 5. Symposium** € 19,00
- M 162: **Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme**  
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: **Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland**  
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: **Kinder im Straßenverkehr**  
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

## 2005

- M 165: **Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte An-sprache junger Fahrerinnen und Fahrer**  
Hoppe, Tekaat, Woltring € 18,50
- M 166: **Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmnut-zung und ihrer altersbezogenen Veränderung**  
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesenitz € 16,00
- M 167: **Fahrausbildung für Behinderte**  
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: **Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvor-schlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung**  
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: **Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel**  
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke,  
Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: **Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen**  
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: **Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung** € 29,50
- M 172: **Das Unfallgeschehen bei Nacht**  
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: **Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundar-stufe“** € 15,00
- M 174: **Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle**  
Evers, Auerbach € 13,50

## 2006

- M 175: **Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland**  
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: **Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -pro-gramme im europäischen Ausland**  
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski,  
Eilenberger € 15,00
- M 177: **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**  
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: **Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw**  
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: **Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprä-vention**  
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling,  
Lobinger € 17,50
- M 180: **Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer-anfänger**  
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: **Rennspiele am Computer: Implikationen für die Ver-kehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer**  
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: **Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreig-nung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis**  
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz,  
Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: **Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungsein-sätze**  
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke,  
Schlechtriemen € 17,50

## 2007

- M 184: **Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsaltag**  
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50
- M 185: **1st FERSI Scientific Road Safety Research-Conference**  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: **Assessment of Road Safety Measures**  
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: **Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland**  
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: **Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005**  
Schmiedel, Behrendt € 15,50
- M 189: **Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte**  
Henning € 15,00
- M 190: **Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV**  
Baier, Benthaus, Klemp, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00
- M 191: **ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden**  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden. € 24,00

## 2008

- M 192: **Kinderunfallatlas**  
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50
- M 193: **Alterstypisches Verkehrsrisiko**  
Schade, Heinzmann € 14,50
- M 194: **Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe**  
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50
- M 195: **Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag** € 28,00
- M 196: **Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer**  
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornewasser, Glitsch, Dünkel € 18,50
- M 197: **Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**  
Frühauf, Roth, Schygulla € 15,50
- M 198: **Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie**  
Knoche € 15,00

## 2009

- M 199: **Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern**  
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50
- M 200: **Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland**  
Liefering € 13,50
- M 201: **Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen**  
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

- M 202: **Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung**  
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00
- M 203: **Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung**  
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50
- M 204: **Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern**  
Evers € 21,00
- M 205: **Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe**  
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

## 2010

- M 206: **Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher**  
Holte € 18,50
- M 207: **ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa"**  
nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: **Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland**  
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00
- M 209: **Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik**  
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50
- M 210: **Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)**  
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50
- M 211: **Alkoholverbot für Fahranfänger**  
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.