

Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 305



bast

Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

von

Claudia Evers
Leon StraßgütI

Bundesanstalt für Straßenwesen

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 305

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 Kommunikation.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

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

Die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** stehen zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<https://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 4317001
Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Referat
Grundlagen des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens

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

Redaktion
Stabsstelle Presse und Kommunikation

Druck und Verlag
Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-547-7

Bergisch Gladbach, Dezember 2020



Kurzfassung – Abstract

Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahrerinnen und Fahrer

Die Wirksamkeit des Alkoholverbots für Fahrerinnen und Fahrer, das seit dem 01. August 2007 gilt, wurde kurz nach dessen Einführung erstmals evaluiert (HOLTE, ASSING, PÖPPEL-DECKER & SCHÖNEBECK, 2010). Dabei konnte ein deutlicher Rückgang alkoholbedingter Unfälle und alkoholbedingter Verkehrsverstöße sowie eine hohe Akzeptanz der Maßnahme nachgewiesen werden.

In der vorliegenden Re-Evaluation wurden nunmehr die längerfristigen Wirkungen dieser Regelung untersucht. Dahinter steht die Frage, ob das Alkoholverbot neben der direkten Wirkung, das Fahren unter Alkoholeinfluss bei Fahrerinnen und Fahrern zu verhindern bzw. zu verringern, auch eine sozialisierende Wirkung dahingehend ausübt, dass Personen, die es von Beginn ihrer Karriere als Autofahrende gewohnt sind, Trinken und Fahren zu trennen, diese Verhaltensweise auch in ihrer weiteren Fahrkarriere beibehalten, auch wenn sie nicht mehr unter das Gesetz fallen.

Es wurde daher geprüft, wie sich das Alkoholverbot für Fahrerinnen und Fahrer langfristig auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen und auf alkoholbedingte Verkehrsverstöße auswirkt und wie sich die Einstellungen zum Alkoholverbot entwickelt haben. Hierzu wurden die Daten der amtlichen Unfallstatistik sowie die Daten des Fahreignungsregisters (FAER) des Kraftfahrt-Bundesamtes herangezogen und eine Repräsentativbefragung zur Erfassung der Einstellungen gegenüber dem Alkoholverbot für Fahrerinnen und Fahrer durchgeführt.

Die Analyse des Unfallgeschehens zeigt, dass die (ehemaligen) Fahrerinnen und Fahrer der ersten Kohorte, die unter das Alkoholverbot fiel, auch langfristig seltener alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen beteiligt sind als Vergleichsgruppen. Somit ging das Alkoholunfallgeschehen in dieser Kohorte nicht nur für die Zeit zurück, in der das Alkoholverbot für sie galt. Auch nach Ende der Probezeit bzw. nach Erreichen des 21. Lebensjahres entwickelten sie sich bezüglich ihres Alkoholunfallgeschehens besser als die Vergleichsgruppen. Zudem ist der Alkoholisierten-Anteil bei den Fahr-

erinnen und Fahrern in den letzten elf Jahren seit Einführung des Gesetzes signifikant stärker zurückgegangen als bei den Fahrerfahrenen. Dieses Ergebnis wurde durch die Analyse der alkoholbedingten Verkehrsverstöße bestätigt. Die Zahl alkoholbedingter Delikte reduzierte sich auch langfristig deutlich stärker in der Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer im Vergleich zu der Gruppe der Älteren und Fahrerfahrenen.

Die Akzeptanz des Alkoholverbots ist bei den heutigen Fahrerinnen und Fahrern weiterhin sehr hoch und gegenüber der ersten Evaluation noch gestiegen. Ebenso hat sich die Akzeptanz auch in der Kohorte derer, die bei Einführung des Alkoholverbots in 2007 erstmalig unter das Alkoholverbot fiel, erhöht. Demnach wird das Alkoholverbot auch langfristig für sinnvoll erachtet, auch wenn die Fahrerinnen und Fahrer selbst nicht mehr unter das Gesetz fallen.

Gegenüber der ersten Evaluation sind sowohl das Autofahren ebenso wie der Konsum von Alkohol für die heutigen Fahrerinnen und Fahrer weniger bedeutsam als noch in 2008. Gleiches gilt auch in der Kohorte der älteren Befragten, die die erste Kohorte der Fahrerinnen und Fahrer waren, die unter das Alkoholverbot fielen. Diese beiden Entwicklungen scheinen längerfristige gesellschaftliche Trends abzubilden, die die Wirksamkeit und Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahrer und Fahrer unterstützen können.

Insgesamt belegen die Ergebnisse der vorliegenden Re-Evaluation eine überdauernde Wirksamkeit des Alkoholverbots für Fahrer und Fahrerinnen. Die positive Entwicklung des alkoholbedingten Unfallgeschehens und der alkoholbedingten Verkehrsverstöße sowie die weitere Zunahme der Akzeptanz liefern einen deutlichen Beleg dafür, dass das Alkoholverbot für Fahrer und Fahrerinnen auch in der langfristigen Betrachtung einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, indem es nicht nur auf die unmittelbare „Zielgruppe“ der Maßnahme – die Fahrneulinge – wirkt, sondern auch in den Folgejahren, wenn die Fahrerinnen und Fahrer nicht mehr unter das Alkoholverbot fallen, positive Wirkungen entfaltet. Daher gilt es, die Akzeptanz und Regelbefolgung in Bezug auf diese wirksame Maßnahme weiterhin aufrechtzuerhalten und die Gefährlichkeit und Nichttoleranz des Fahrens unter Alkoholeinfluss im Rahmen von Fahrausbildung, Verkehrserziehung sowie von Informations- und Aufklärungsmaßnahmen zu thematisieren.

Re-evaluation of the zero tolerance law for novice drivers

The effectiveness of the zero tolerance law for novice drivers, which has been in force since 01/08/2007, was evaluated for the first time shortly after its introduction (HOLTE, ASSING, PÖPPEL-DECKER & SCHÖNEBECK, 2010). The results showed a significant decrease of alcohol-related accidents and alcohol-related traffic offences as well as a high acceptance of the law in the target group of novice drivers.

The present re-evaluation sought to investigate the long-term effects of the zero tolerance law to assess whether the law – besides a direct impact of reducing DUI of novice drivers – had a socialising effect to such degree that novice drivers who are accustomed to separate drinking and driving maintain this behaviour in their further driving career even though they are not subject to the zero tolerance law anymore.

For this purpose, long-term effects on alcohol-related accidents and alcohol-related traffic offences were analysed using data of the official road accident statistics and the Register of Driver Fitness. Additionally, a representative survey was conducted to determine knowledge, attitudes and behavioural intentions towards the zero tolerance law.

According to the analysis of the accident data, (former) novice drivers of the first cohort affected by the zero tolerance law were also in the long-term less frequently involved in alcohol-related accidents than comparison groups. Thus, alcohol-related accidents did not only decrease during the period drivers were subject to the regulation, but they also developed better than comparison groups afterwards. Furthermore, the share of DUI has decreased significantly more in the group of novice drivers than in the group of experienced drivers during the past eleven years since the introduction of the law. This result was confirmed by the analysis of alcohol-related traffic offences: The number of offences for novice drivers declined disproportionately compared to older and more experienced drivers in the considered period.

Acceptance of the zero tolerance law was very high in the group of novice drivers and even increased compared to the first evaluation. For former novice drivers who belonged to the first cohort subject to the zero tolerance law, the acceptance rate was even higher than in the evaluation in 2010 indicating

that the zero tolerance law is still deemed to be important in the long term also by those who are not affected by this regulation anymore.

Compared to the first evaluation, alcohol consumption and car driving both appeared to be less important for the present novice drivers than it was in 2008. The same held true for the respondents belonging to the first cohort of drivers under the zero tolerance law who are now experienced drivers. These two developments seem to display long-term societal trends that might support effectiveness and acceptance of the zero tolerance law for novice drivers.

Conclusively, the results of the present re-evaluation proved a lasting effectiveness of the zero tolerance law for novice drivers. The positive development of alcohol-related accidents and alcohol-related traffic offences as well as further increased acceptance provided clear evidence that the zero tolerance law for novice drivers contributed to traffic safety in a long-term perspective. The law had effects not only on the primary „target group“ of novice drivers, but also on drivers in the subsequent years when the law does not apply to them anymore. Therefore, acceptance and compliance to this effective measure should be kept up and riskiness and non-tolerance of DUI should be further addressed in driver training, road safety education and awareness and information campaigns.

Inhalt

1	Einleitung und Fragestellung	7	5	Zusammenfassung und Fazit	46
2	Vorgehen	7	5.1	Unfallgeschehen.	46
3	Kenntnisstand	7	5.2	Verkehrsverstöße	47
3.1	Gesetzliche Grundlagen.	7	5.3	Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten.	48
3.2	Erkenntnisse aus der Literatur	8	5.4	Schlussfolgerungen	49
3.3	Alkoholunfälle in der amtlichen Unfallstatistik	9		Literatur	50
3.3.1	Datengrundlage	9		Bilder	51
3.3.2	Zeitliche Entwicklung	10		Tabellen	51
3.3.3	Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung	12			
3.3.4	Alkoholisierte Unfallbeteiligte im Pkw nach Altersgruppen.	13			
3.3.5	Alkoholisierte Unfallbeteiligte im Pkw nach BAK/AAK-Konzentration	14			
3.3.6	Zusammenfassung.	15			
4	Analysen und Ergebnisse	16			
4.1	Analyse des Unfallgeschehens	16			
4.1.1	Methodik.	16			
4.1.2	Untersuchungs- und Vergleichs- gruppen	17			
4.1.3	Abgrenzung der Kohorten	19			
4.1.4	Ergebnisse	23			
4.1.5	Analyse der heutigen Fahranfänge- rinnen und Fahranfänger	27			
4.2	Analyse der alkoholbedingten Verkehrsverstöße	29			
4.2.1	Datengrundlage	29			
4.2.2	Alkoholbedingte Deliktzugänge 2016	30			
4.2.3	Vergleich der Zeiträume 2006-2008 und 2016	31			
4.3	Ergebnisse der Befragungsstudie	33			
4.3.1	Methodik.	33			
4.3.2	Ergebnisse	34			

1 Einleitung und Fragestellung

Das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger gilt seit dem 01. August 2007: Es verbietet allen Personen innerhalb der (regelmäßigen) zweijährigen Probezeit und/oder Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl die Person unter der Wirkung eines solchen Getränkes steht (§ 24c StVG).

Die Wirkung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger wurde 2008 von der Bundesanstalt für Straßenwesen erstmals evaluiert (HOLTE, ASSING, PÖPPEL-DECKER & SCHÖNEBECK, 2010). Dabei wurde geprüft, wie sich das damals neue Gesetz auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen, alkoholbezogene Verkehrsverstöße sowie die Einstellungen und Verhaltensabsichten der Fahranfängerinnen und Fahranfänger auswirkte. Im Ergebnis zeigten sich in den ersten 12 Monaten nach Gesetzeseinführung ein Rückgang alkoholbedingter Unfälle um 15 % sowie ein Rückgang alkoholbedingter Verkehrsverstöße von 17 %. Das Alkoholverbot stieß in der Gruppe der Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf hohe Akzeptanz. Insgesamt ist die Wirksamkeitsbewertung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger kurz nach Einführung des Gesetzes überaus positiv ausgefallen.

Nunmehr besteht das Alkoholverbot seit über zehn Jahren, so dass auch längerfristige Wirkungen dieser Regelung untersucht werden können. Dahinter steht die Frage, ob das Gesetz neben der unmittelbaren Wirkung, das Fahren unter Alkoholeinfluss bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern zu verhindern bzw. zu verringern, auch eine sozialisierende Wirkung dahingehend ausübt, dass Personen, die es von Beginn ihrer Karriere als Autofahrende gewohnt sind, Trinken und Fahren zu trennen, diese Verhaltensweise auch in ihrer weiteren Fahrkarriere beibehalten, auch wenn sie nicht mehr unter das Gesetz fallen.

Daher soll in der vorliegenden Studie ermittelt werden, welche Auswirkung das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger langfristig auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen und alkoholbedingte Verkehrsverstöße hat. Weiterhin wird eruiert, wie Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger gegenüber dem Alkoholverbot ausfallen und wie

sich diese Aspekte im Vergleich zur ersten Evaluation möglicherweise verändert haben.

2 Vorgehen

Wie bei der ersten Evaluation wird auch in der vorliegenden Untersuchung zur langfristigen Wirkung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger ein modularer Forschungsansatz gewählt, der auf verschiedene Datenquellen zurückgreift. Das methodische Vorgehen gliedert sich in folgende Schritte:

- Zusammenfassung des aktuellen Kenntnisstandes hinsichtlich gesetzlicher Grundlagen (Kapitel 3.1), Erkenntnissen aus der wissenschaftlichen Literatur (Kapitel 3.2) sowie in Bezug auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen aus der amtlichen Unfallstatistik (Kapitel 3.3).
- Analyse der amtlichen Unfallstatistik in Hinblick auf die langfristige Entwicklung der Alkoholunfälle (Kapitel 4.1).
- Analyse alkoholbedingter Verkehrsverstöße anhand der Daten des Fahreignungsregisters (FAER) des Kraftfahrt-Bundesamtes (Kapitel 4.2).
- Repräsentativbefragung zu Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten hinsichtlich des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger (Kapitel 4.3).
- Gesamtbewertung (Kapitel 5).

3 Kenntnisstand

3.1 Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Bestimmungen betreffend „Alkohol im Straßenverkehr“ sind in Deutschland im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Strafgesetzbuch (StGB) geregelt. Maßgeblich sind hier §§ 24a und c StVG sowie §§ 315c und 316 StGB.

Für das Führen von Fahrzeugen gilt eine Obergrenze von 0,5 Promille. Bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) zwischen 0,5 Promille und 1,09 Promille ohne Ausfallerscheinungen beim Fahrzeugführer liegt eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG vor.

Beim Fahren unter Alkoholeinfluss wird zwischen relativer und absoluter Fahruntüchtigkeit unterschieden. Eine relative Fahruntüchtigkeit besteht, wenn bei einer BAK ab 0,3 Promille weitere Anzeichen für Fahruntüchtigkeit (z. B. leichtsinnige Fahrweise, Fahren in Schlangenlinien, Fahrfehler) vorliegen oder die Person in einen Unfall verwickelt ist. Ab einer BAK von 1,1 Promille geht der Gesetzgeber davon aus, dass eine Person nicht mehr in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen. Daher wird bei 1,1 Promille – auch ohne Fahrauffälligkeiten – eine absolute Fahruntüchtigkeit angenommen. Wer in diesem Zustand ein Kraftfahrzeug führt, handelt grundsätzlich grob fahrlässig. In beiden Fällen handelt es sich um eine Straftat (§§ 315 c, 316 StGB).

Die Rechtsfolgen bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen (§ 24c StVG) belaufen sich in der Regel auf eine Geldbuße von 250 Euro sowie einem Punkt im Fahreignungsregister (FAER). Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit werden als A-Delikt eingestuft und führen daher zu einem Aufbauseminar nach § 2a Abs. 2 StVG und einer Verlängerung der Probezeit von zwei auf vier Jahre nach § 2a Abs. 3 StVG. Ein Fahrverbot ist nicht vorgesehen.

3.2 Erkenntnisse aus der Literatur

Neben Deutschland bestehen auch in vielen anderen Ländern besondere Promillegrenzen für Fahranfängerinnen und Fahranfänger. In Europa sind dies Frankreich, Griechenland, Italien, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Mazedonien, Montenegro, die Niederlande, Österreich, Portugal, Serbien, Slowenien, Spanien, Schweiz und Zypern. Darüber hinaus gelten vor allem in Australien und Neuseeland, Kanada und den USA niedrigere Promillegrenzen für Fahrneulinge.

Wirksamkeitsuntersuchungen zu niedrigeren Promillegrenzen für Fahranfängerinnen und Fahranfänger liegen in erster Linie aus den USA und Australien vor. In Europa wurde in Deutschland und Österreich die Einführung einer Promillegrenze für Fahranfängerinnen und Fahranfänger evaluiert. Bei den Wirksamkeitsstudien wird üblicherweise die Wirkung von niedrigen Promillegrenzen bzw. eines Alkoholverbots auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen untersucht.

In Österreich fiel die Einführung einer 0,1-Promillegrenze für Fahranfängerinnen und Fahranfänger zusammen mit der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe. Durch die Kombination dieser beiden Maßnahmen wurde ein Rückgang des Anteils alkoholisierter Fahranfänger und Fahranfängerinnen (BAK > 0,8 Promille), die in Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten verwickelt waren, von 16,8 % erreicht (BARTL & STUMMVOLL, 2000).

Auch für Deutschland zeigen die Ergebnisse der ersten Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen eine deutlich positive Wirkung dieser Regelung auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen und alkoholbedingte Verkehrsverstöße sowie eine hohe Akzeptanz der Maßnahme innerhalb der Zielgruppe der Fahranfängerinnen und Fahranfänger (HOLTE et al., 2010). In den ersten 12 Monaten nach Gesetzes-einführung waren ein Rückgang alkoholbedingter Unfälle um 15 % und ein Rückgang alkoholbedingter Verkehrsverstöße von 17 % zu verzeichnen.

In einer Übersichtsarbeit zur Wirksamkeit herabgesetzter Alkohollimits im Rahmen des EU-Projekts SafetyCube (MACALUSO, THEOFILATOS, BOTTEGHI & ZIAKOPOULOS, 2017) wurden 13 Studien ausgewertet, wovon sechs sich auf spezifische Alkohollimits bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern bezogen (BLOMBERG, 1992; ELVIK, HØYE, VAA & SØRENSEN, 2009; ROMANO, SCHERER, FELL & TAYLOR, 2015; STREFF & HOPP, 1997; WAGENAAR, O'MALLEY & LAFOND, 2001; ZWERLING & JONES, 1998). Die Ergebnis-lage ist überwiegend positiv: Es konnte gezeigt werden, dass niedrigere BAK-Grenzen zu einer Reduktion alkoholbedingter Unfälle von Fahranfängerinnen und Fahranfängern führen (BLOMBERG, 1992; ROMANO et al. 2015; ZWERLING & JONES, 1998) und junge Fahrerinnen und Fahrer signifikant seltener von Fahrten unter Alkoholeinfluss berichten (WAGENAAR et al., 2001). ELVIK et al. (2009) fanden dagegen widersprüchliche Ergebnisse hinsichtlich der Wirksamkeit einer niedrigen Promillegrenze für Fahranfängerinnen und Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren für Australien: Während alkoholbedingte Unfälle mit Getöteten (-18 %) oder Verletzten (-3 %) zurückgingen, stieg die Zahl tödlicher Unfälle insgesamt um 3 % an. STREFF und HOPP (1997) stellten für die USA zwar einen signifikanten Rückgang alkoholbedingter Unfälle mit Getöteten und Verletzten fest, jedoch hatte die Einführung einer niedrigen Promillegrenze von 0,2 g/l für

Fahranfänger und Fahranfängerinnen und Personen unter 21 Jahren keinen Effekt auf den Anteil von Verkehrsverstößen junger Fahrerinnen und Fahrer.

Auch die Festsetzung des Mindestalters für den Kauf und den öffentlichen Konsum von Alkohol auf 21 Jahre (Minimum Legal Drinking Age, MLDA), wie sie in allen Bundesstaaten der USA besteht, scheint sich insgesamt positiv auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen junger Fahrerinnen und Fahrer auszuwirken (z. B. VOAS, TIPPETTS & FELL, 2003; FELL, FISHER, VOAS, BLACKMAN & TIPPETTS, 2008; FELL, SCHERER, THOMAS & VOAS, 2016). YING, WU und CHANG (2013) untersuchten die Wirksamkeit unterschiedlicher gesetzlicher Regelungen zur Reduzierung alkoholbedingter tödlicher Unfälle mittels eines regressionsanalytischen Ansatzes. Sie fanden, dass in Regionen mit einer niedrigen Rate alkoholbedingter Unfälle präventive Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrten unter Alkoholeinfluss, wie z. B. ein MLDA von 21 Jahren, wirksamer sein können als Maßnahmen, die auf die Sanktionierung von Fehlverhalten abzielen (wie z. B. Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen), während dies in Regionen mit einer hohen Rate tödlicher Unfälle umgekehrt sei.

Bislang liegen keine Studien vor, in denen langfristige Effekte herabgesetzter Promillegrenzen für Fahrneulinge untersucht wurden. In einer australischen Befragungsstudie (SENSERRICK, 2003) wurde der Frage nachgegangen, ob der Übergang von einer niedrigen Promillegrenze für Fahrneulinge auf die reguläre Promillegrenze nach der Probezeit zur hohen Unfallverwicklung junger Fahrer beiträgt. Insgesamt wurden rund 700 Fahranfänger und Fahranfängerinnen (mit spezieller Promillegrenze), junge Fahrerinnen und Fahrer jenseits der Probezeit (reguläre Promillegrenze) und erfahrene Fahrerinnen und Fahrer (31-40 Jahre) nach ihren Trink-Fahrgewohnheiten, ihren Einstellungen, Wissen und Verhaltensweisen befragt. SENSERRICK (2003) stellte fest, dass der Wechsel zur regulären Promillegrenze mit Veränderungen in den Trink-Fahr-Mustern und den Strategien zur Vermeidung von alkoholisiertem Fahren verbunden ist, die teilweise ungünstig sind, was zur hohen Unfallverwicklung junger Fahrer beitragen kann. Er wies jedoch einschränkend darauf hin, dass die Studie auf Selbstauskünften basiert und die Datenrepräsentativität eingeschränkt sein kann.

In der Zusammenschau der wissenschaftlichen Befundlage finden sich vielfältige Belege dafür, dass eine niedrigere Promillegrenze für Fahranfänger und Fahranfängerinnen eine wirksame Maßnahme zur Verringerung des alkoholbedingten Unfallgeschehens, zum Teil auch von Verkehrsverstößen, darstellt. Langfristige Effekte einer solchen Maßnahme wurden bislang nicht untersucht.

3.3 Alkoholunfälle in der amtlichen Unfallstatistik

3.3.1 Datengrundlage

Die Auswertung der Alkoholunfälle wurde mithilfe der Einzeldaten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik vorgenommen. Diese werden gemäß dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnf StatG) auf Grundlage der polizeilichen Aufzeichnungen von den Statistischen Landesämtern erfasst und der BAST für Zwecke der Unfallforschung zur Verfügung gestellt.

In der Unfallstatistik werden die Unfälle nach ihrer Unfallschwere kategorisiert. Dabei werden Unfälle mit Personenschaden, also mit Getöteten oder Verletzten¹, von Unfällen mit nur Sachschaden abgegrenzt. Letztere werden untergliedert in schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i. e. S.), bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit ist. Sind bei einem Unfall mit nur Sachschaden alle Fahrzeuge fahrbereit, wird weiter unterschieden zwischen sonstigen Sachschadensunfällen mit Alkoholeinwirkung (ab 2008 zusätzlich unter Einwirkung anderer berauschender Mittel) und sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung (bzw. ab 2008 ohne Einwirkung anderer berauschender Mittel).

Einzeldaten liegen in der amtlichen Unfallstatistik vor für alle Unfälle mit Personenschaden (U(P)), alle schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden i. e. S. (U(SS)) und sonstige Sachschadensunfälle

¹ Als Getötete sind in der Unfallstatistik alle Personen definiert, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Folgen des Unfalls verstarben. Bei den Verletzten wird zwischen Schwer- und Leichtverletzten differenziert. Schwerverletzte sind dabei Personen, die nach dem Unfall für mindestens 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus aufgenommen wurden. Alle anderen Verletzten werden als Leichtverletzte gezählt.

unter dem Einfluss berauschender Mittel. Sonstige Sachschadensunfälle ohne Einwirkung von Alkohol oder anderer berauschender Mittel sind in der amtlichen Unfallstatistik nur als Summe enthalten. Daher wurden diese Unfälle nur in Kapitel 3.3.2 berücksichtigt. In den Folgekapiteln, in denen die Unfallzahlen detaillierter ausgewertet wurden, wurde die Analyse ohne die sonstigen Sachschadensunfälle ohne berauschende Mittel vorgenommen.

Als Alkoholunfall wurde ein Unfall dann gewertet, wenn mindestens ein Unfallbeteiligter zum Zeitpunkt des Unfalls alkoholisiert war.

3.3.2 Zeitliche Entwicklung

Zwischen 2000 und 2018 veränderte sich die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle von 2.350.227 Unfällen im Jahr 2000 auf 2.636.468 Unfälle im Jahr 2018 (siehe Tabelle 1). Davon entfielen im Jahr 2018 85,1 % auf die Kategorie der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einfluss berauschender Mittel. Im Jahr 2000 waren es noch 78,0 %. Diese Kategorie stellte damit die größte Gruppe dar und die einzige, in denen die Unfallzahlen zwischen 2000 und 2018 zugenommen haben.

Am stärksten reduzierte sich die Anzahl der sonstigen Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel. Diese Zahl sank von 25.716 Unfällen dieser Kategorie im Jahr 2000 auf 15.681 Unfälle im Jahr 2018. Dies stellt einen Rückgang um 39,0 % dar. Die schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden i. e. S., also mit mindestens einem nicht fahrbereiten Fahrzeug, unabhängig vom Konsum berauschender Mittel, gingen in diesem Zeitraum mit 35,7 % ähnlich stark zurück.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt verminderte sich um 19,4 % von 382.949 im Jahr 2000 auf 308.721 im Jahr 2018. Dabei gingen allerdings die besonders schweren Unfälle stärker zurück. Das ist auch an der Zahl der Verunglückten zu erkennen. Im Jahr 2000 wurden noch 7.503 Personen bei einem Unfall getötet. Diese Zahl reduzierte sich bis 2018 auf 3.275 Getötete. Dies entspricht einem Rückgang um 56,4 %. Die Zahl Schwerverletzter ging in diesem Zeitraum um 33,6 % zurück, die Zahl Leichtverletzter sank um 18,3 %.

Deutlich stärker ausgeprägt als bei den Unfällen insgesamt war die Verringerung der Unfallzahlen bei den Alkoholunfällen (siehe Tabelle 2). Dabei war der

	Unfälle insgesamt							Veränderung 2018/2000
	2000	2003	2006	2009	2012	2015	2018	
Unfälle mit Personenschaden	382.949	354.534	327.984	310.806	299.637	305.659	308.721	-19,4 %
dabei: Getötete	7.503	6.613	5.091	4.152	3.600	3.459	3.275	-56,4 %
Schwerverletzte	102.416	85.577	74.502	68.567	66.279	67.706	67.967	-33,6 %
Leichtverletzte	401.658	376.593	347.835	329.104	318.099	325.726	328.051	-18,3 %
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S.	107.582	102.615	96.460	89.519	82.147	68.776	69.161	-35,7 %
Sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel ¹	25.716	22.208	18.895	17.169	16.143	14.732	15.681	-39,0 %
Sonstige Sachschadensunfälle ohne Einfluss berauschender Mittel	1.833.980	1.780.210	1.791.979	1.895.959	2.003.916	2.127.664	2.242.905	22,3 %
Insgesamt	2.350.227	2.259.567	2.235.318	2.313.453	2.401.843	2.516.831	2.636.468	12,2 %

BAST-U2I-06/2019

¹ Seit 2008 werden hierunter neben Unfällen mit Alkoholeinwirkung auch Unfälle mit anderen berauschenden Mitteln erfasst. Vor 2008 entspricht damit die Zahl der Unfälle insgesamt dieser Kategorie (Tabelle 1) der Zahl der Alkoholunfälle in dieser Kategorie (Tabelle 2). Danach liegt die Zahl der Unfälle insgesamt höher als die der Alkoholunfälle, da neben Unfällen unter Alkoholeinwirkung auch Unfälle unter Einwirkung von anderen berauschenden Mitteln in dieser Kategorie enthalten sind.

Tab. 1: Zeitliche Entwicklung der Unfälle insgesamt nach Unfallkategorien sowie den dabei verunglückten Personen (alle Unfallkategorien)

	Alkoholunfälle							Veränderung 2018/2000
	2000	2003	2006	2009	2012	2015	2018	
Unfälle mit Personenschaden	27.375	24.245	20.685	17.434	15.130	13.239	13.934	-49,1 %
dabei: Getötete	1.022	817	599	440	338	256	244	-76,1 %
Schwerverletzte	11.325	9.343	7.564	6.159	5.393	4.590	4.634	-59,1 %
Leichtverletzte	24.417	21.900	18.733	15.576	13.590	11.836	12.595	-48,4 %
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden i. e. S.	15.042	13.305	11.473	9.880	9.419	7.748	7.675	-49,0 %
Sonstige Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel ¹	25.716	22.208	18.895	16.507	15.208	13.489	14.049	-45,4 %
Insgesamt	68.133	59.758	51.053	43.821	39.757	34.476	35.658	-47,7 %

BAST-U2I-06/2019

¹ Seit 2008 werden hierunter neben Unfällen mit Alkoholeinwirkung auch Unfälle mit anderen berauschenden Mitteln erfasst. Vor 2008 entspricht damit die Zahl der Unfälle insgesamt dieser Kategorie (Tabelle 1) der Zahl der Alkoholunfälle in dieser Kategorie (Tabelle 2). Danach liegt die Zahl der Unfälle insgesamt höher als die der Alkoholunfälle, da neben Unfällen unter Alkoholeinwirkung auch Unfälle unter Einwirkung von anderen berauschenden Mitteln in dieser Kategorie enthalten sind.

Tab. 2: Zeitliche Entwicklung der Alkoholunfälle nach Unfallkategorien sowie den dabei verunglückten Personen (alle Unfallkategorien)

Rückgang am größten bei den Unfällen mit Personenschaden (-49,1 %). Auch bei den Alkoholunfällen nahmen die besonders schweren Unfälle mit Personenschaden überproportional ab. Die Zahl Getöteter fiel von 1.022 im Jahr 2000 auf 244 im Jahr 2018 und verringerte sich somit um 76,1 %, die Zahl Schwerverletzter sank um 59,1 % und die Leichtverletzter um 48,4 %. Im Vergleich zu den Unfällen insgesamt verringerten sich die schweren Unfälle bei den Alkoholunfällen damit überproportional.

In Bild 1 ist die zeitliche Entwicklung der Alkoholunfälle und Unfälle insgesamt noch einmal grafisch abgetragen. Die Zahl der Unfälle im Jahr 2000 wurde dabei als Index auf 100 gesetzt. Auch hier ist deutlich zu erkennen, dass die Alkoholunfälle zwischen 2000 und 2018 stark zurückgingen, während die Unfälle insgesamt konstant blieben und in den letzten Jahren sogar wieder leicht zunahmen. Zusätzlich ist in der Grafik der Alkoholunfallanteil abgebildet. Aufgrund der dargestellten Entwicklung der Alkoholunfallzahlen und der Unfallzahlen insgesamt verringerte sich natürlich auch der Alkoholunfallanteil. Im Jahr 2000 betrug er noch 2,9 % und ging bis 2018 um 1,5 Prozentpunkte auf 1,4 % zurück.

Allerdings sind Alkoholunfälle mit Personenschaden nach wie vor schwerwiegender als Unfälle mit Personenschaden insgesamt. Im Jahr 2018 kamen auf 1.000 Alkoholunfälle mit Personenschaden

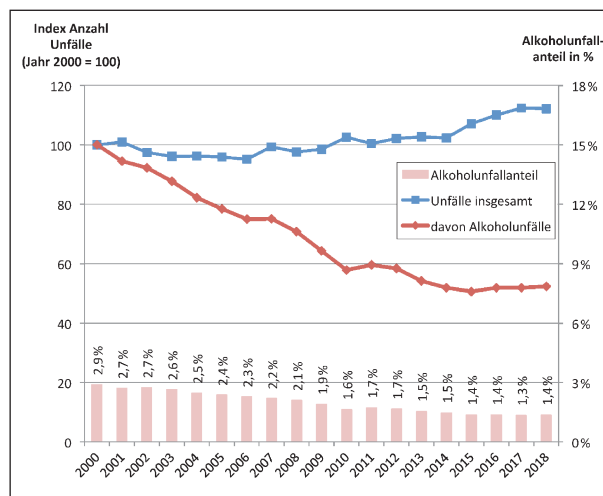


Bild 1: Entwicklung der Unfälle insgesamt und Alkoholunfälle sowie des Alkoholunfallanteils 2000 – 2018; Index 2000 = 100 (alle Unfallkategorien)²

18 Getötete. Diese Zahl ging seit 2000 zwar stark zurück, damals waren es noch 37 Getötete. Jedoch ist sie deutlich höher als die Anzahl bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt. Dort lag die Anzahl

² Der hier berechnete Alkoholunfallanteil weicht von dem in HOLTE et al. (2010) in Bild 1 dargestellten Alkoholunfallanteil ab, da hier für die Berechnung auch die Unfallkategorie der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einfluss berauschender Mittel berücksichtigt wurde.

	Beteiligte 2000		Beteiligte 2008		Beteiligte 2018		Anteil alkoholisierter Beteiligter		
	Ins-gesamt	davon: alkoholisiert	Ins-gesamt	davon: alkoholisiert	Ins-gesamt	davon: alkoholisiert	2000	2008	2018
Pkw	721.240	54.088	560.154	36.231	503.928	26.655	7,5 %	6,5 %	5,3 %
Motorrad	42.340	1.326	31.947	812	32.456	515	3,1 %	2,5 %	1,6 %
Mofa	8.045	1.280	7.097	805	3.493	351	15,9 %	11,3 %	10,0 %
Moped	12.408	869	16.234	977	12.020	664	7,0 %	6,0 %	5,5 %
Güterkraftfahrzeug	84.034	3.114	67.591	2.242	57.692	1.843	3,7 %	3,3 %	3,2 %
Fahrrad	81.057	5.365	88.099	5.856	97.486	5.083	6,6 %	6,6 %	5,2 %
Fußgänger	41.873	2.545	36.106	1.591	33.405	653	6,1 %	4,4 %	2,0 %
Sonstige	7.639	63	9.116	92	9.453	60	0,8 %	1,0 %	0,6 %
Insgesamt	998.636	68.650	816.344	48.606	749.933	35.824	6,9 %	6,0 %	4,8 %

BAST-U2I-06/2019

Tab. 3: Unfallbeteiligte insgesamt sowie alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Verkehrsbeteiligung 2000, 2008 und 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel)³

Getöteter je 1.000 Unfälle mit Personenschaden in 2000 bei 20 und 2018 bei 11. Damit war die Anzahl bei Alkoholunfällen mit Personenschaden 2018 1,6-mal so hoch wie bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt.

3.3.3 Alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Grundlage der Analyse der Unfallzahlen im Folgenden bilden alle in der amtlichen Unfallstatistik verfügbaren Unfalldaten. Für die Kategorie der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel liegen keine Einzeldaten vor, so dass eine Analyse dieser Zahlen nicht möglich war. Die Ergebnisse beziehen sich daher auf Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Sachschadensunfälle mit mindestens einem nicht fahrbereiten Fahrzeug und sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.

Im Jahr 2018 gab es insgesamt 749.933 Unfallbeteiligte (ohne Beteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel). Diese Zahl ist seit 2008 um 8,1 % zurückgegangen. Damals betrug die Zahl Unfallbeteiligter noch 816.344. Seit dem Jahr 2000 hat sie sogar um insgesamt 24,9 % abgenommen. In dem Jahr belief sich die Zahl Unfallbeteiligter noch auf 998.636 (siehe Tabelle 3).

Ebenfalls rückläufig war die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten. Diese sank von 68.650 im Jahr 2000 auf 48.606 im Jahr 2008 und auf 35.824 im

Jahr 2018. Somit reduzierte sich die Zahl alkoholisierter Unfallbeteiligter zwischen 2000 und 2018 fast um die Hälfte.

Da sich die Zahl alkoholisierter Beteiligter überproportional verringerte, ging auch der Anteil alkoholisierter Beteiligter zurück. Im Jahr 2000 waren noch 6,9 % aller Unfallbeteiligten alkoholisiert. Bis 2008 ging diese Zahl auf 6,0 % zurück und im Jahr 2018 betrug sie noch 4,8 %. Diese Zahl unterscheidet sich deutlich vom Alkoholunfallanteil in Kapitel 3.3.2, weil der Anteil ohne die Anzahl der Beteiligten an sonstigen Sachschadensunfällen ohne berauschende Mittel berechnet werden musste, da hierzu die Zahlen nicht vorlagen. Der wahre Anteil alkoholisierter Beteiligter lag also deutlich unter dem in Tabelle 3 angegebenen Anteil. Die Anteile alkoholisierter Beteiligter dienen damit vor allem dem Vergleich in der Entwicklung der Beteiligtenzahlen und dürfen nicht absolut interpretiert werden.

Die meisten Unfallbeteiligten waren im Pkw unterwegs, 2018 lag die Zahl unfallbeteiligter Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer bei 503.928. Mehr als zwei Drittel der Unfallbeteiligten verunfallten dement-

³ Anteil alkoholisierter Beteiligter berechnet ohne Unfallbeteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel. Vor 2008 wurden bei den sonstigen Sachschadensunfällen unter Einwirkung berauschender Mittel nur Unfälle unter Alkoholeinwirkung berücksichtigt, ab 2008 zusätzlich Unfälle unter der Einwirkung anderer berauschender Mittel.

sprechend im Pkw, die restlichen Verkehrsmittel machten in Summe nur knapp ein Drittel aus. Auch die Zahl unfallbeteiligter Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ist seit 2000 stark rückläufig. 2008 waren es noch 560.154 Unfallbeteiligte, 2000 sogar noch 721.240. Der Rückgang betrug somit insgesamt 30,1 %. Damit ist die Zahl unfallbeteiligter Pkw-Fahrer stärker zurückgegangen als die Zahl der Unfallbeteiligten insgesamt.

Der Anteil alkoholisierter Beteiligter war in allen Jahren bei den Mofa-Fahrerinnen und -Fahrern am höchsten. 2018 war jeder Zehnte der unfallbeteiligten Mofa-Fahrenden alkoholisiert, gefolgt von den Moped-Fahrenden mit einem Anteil von 5,5 %. Allerdings sind auch die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer überrepräsentiert. In dieser Teilgruppe lag der Anteil alkoholisierter Beteiligter an allen Beteiligten bei 5,3 %.

Mengenmäßig stellten die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer die größte Gruppe der alkoholisierten Unfallbeteiligten dar. Von den 35.824 alkoholisierten Unfallbeteiligten waren 26.655 Pkw-Fahrende. Dies entspricht einem Anteil von etwa drei Vierteln. Die Mofa- bzw. Mopedfahrenden machten nur knapp ein bzw. zwei Prozent der alkoholisierten Unfallbeteiligten aus. Angesichts dieser Verteilung scheint es sinnvoll, bei der Betrachtung des Alkoholunfallgeschehens ein besonderes Augenmerk auf die

Pkw-Unfallbeteiligten zu legen. Daher wird im Folgenden diese Teilgruppe noch etwas detaillierter analysiert.

3.3.4 Alkoholisierte Unfallbeteiligte im Pkw nach Altersgruppen

In Tabelle 4 sind die unfallbeteiligten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer nach Alter für das Jahr 2018 abgebildet. Berücksichtigt wurden alle Unfallkategorien bis auf sonstige Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel. Es ergibt sich ein nach Alter der Beteiligten sehr differenziertes Bild. Die meisten Beteiligten waren zum Zeitpunkt des Unfalls zwischen 25 und 34 Jahre alt. Im Jahr 2018 entfielen 98.188 Beteiligte auf diese Altersgruppe und machten damit 20,5 % aller Unfallbeteiligten im Pkw aus. An der Gesamtbevölkerung stellten sie allerdings nur einen Anteil von 15,3 % (s. rechte Spalte). Damit war diese Gruppe deutlich überrepräsentiert.

Wird die Anzahl der Unfallbeteiligten ins Verhältnis gesetzt mit der Bevölkerungszahl, hatten die 18-20-Jährigen 2018 die meisten Unfälle. Auf 1.000 Einwohner kamen in dieser Gruppe 13 Unfallbeteiligte. Durchschnittlich kamen 7 Unfallbeteiligte im Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18. Allgemein nehmen die Beteiligten pro 1.000 Einwohner mit dem Alter

2018	Unfallbeteiligte insgesamt		davon alkoholisierte Unfallbeteiligte		Anteil alkoholisierter Beteiligter ¹	Bevölkerung insgesamt Stand: 01.01.2018	
	Anzahl	Verteilung	Anzahl	Verteilung		Anzahl in 1.000	Verteilung
o. A.	23.568		45		0,2 %		
< 15 Jahre	66		3		4,5 %	11.172	
15-17	751		144		19,2 %	2.366	
Bevölkerung ≥ 18 Jahre							
18-20	34.161	7,1 %	1.659	6,2 %	4,9 %	2.632	3,8 %
21-24	42.408	8,8 %	2.840	10,7 %	6,7 %	3.684	5,3 %
25-34	98.188	20,5 %	6.614	24,8 %	6,7 %	10.588	15,3 %
35-44	81.266	16,9 %	5.149	19,3 %	6,3 %	9.952	14,4 %
45-54	87.947	18,3 %	4.691	17,6 %	5,3 %	12.911	18,6 %
55-64	68.798	14,3 %	3.473	13,0 %	5,0 %	11.777	17,0 %
ab 65 Jahre	66.775	13,9 %	2.037	7,6 %	3,1 %	17.710	25,6 %
Summe ≥ 18	479.543	100,0 %	26.463	100,0 %	5,5 %	69.254	100,0 %

BAST-U2I-06/2019

¹ Anteil alkoholisierter Beteiligter berechnet ohne Unfallbeteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel

Tab. 4: Unfallbeteiligte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer nach Altersgruppe 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel)

ab. In der Gruppe der 25-34-Jährigen waren es 9, in der Gruppe der ab 65-Jährigen sogar nur 4.

Das Unfallgeschehen ist daher stark vom Alter der Beteiligten beeinflusst. Dabei spielen mehrere Faktoren eine Rolle. Unter den ganz jungen Pkw-Fahrerinnen und Fahrern befinden sich überdurchschnittlich viele Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Diese weisen ein erhöhtes Unfallrisiko auf verglichen mit Personen, die ihre Fahrerlaubnis schon länger besitzen (Anfängerrisiko). Zudem kommen für die sehr jungen Fahrer noch altersspezifische Verhaltensweisen hinzu, die das Unfallrisiko erhöhen, wie ein höheres Maß an Risikofreudigkeit und falsches Einschätzen der eigenen Fähigkeiten (Jugendlichkeitsrisiko) (siehe für einen Überblick dazu GRATTENTHALER & KRÜGER, 2009). Ebenfalls spielt die Fahrleistung eine große Rolle. Wer mehr Kilometer in einem Pkw zurücklegt, hat auch ein höheres Risiko, an einem Unfall beteiligt zu sein. Die Fahrleistung ist dabei je nach Alter sehr unterschiedlich. 2017 hatten die 45-54-Jährigen die höchste durchschnittliche Fahrleistung. Bis zu diesem Alter stieg die Fahrleistung pro Person an, danach nahm sie wieder deutlich ab, sodass die ganz jungen und ganz alten Fahrer die geringste Fahrleistung hatten (Infas, 2018). Dies unterstreicht noch einmal, dass junge Fahrerinnen und Fahrer besonders gefährdet sind, an einem Unfall beteiligt zu sein, da sie trotz geringerer Fahrleistung auf die höchste Anzahl Beteiligter pro 1.000 Einwohner kommen.

Bei den alkoholisierten Unfallbeteiligten waren die 25-34-Jährigen die Gruppe mit den meisten Unfallbeteiligten. Im Jahr 2018 gehörten 6.614 oder 24,8 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten im Pkw dieser Altersgruppe an. Damit betrug der Anteil alkoholisierten Beteiligter in dieser Gruppe 6,7 %

(ohne Beteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel). Neben dieser Gruppe wiesen auch die Gruppe der 21-24-Jährigen und die der 35-44-Jährigen einen überdurchschnittlich hohen Anteil an alkoholisierten Beteiligten von über 6 % auf.

Gemessen an der Bevölkerungsstärke waren die 21-24-Jährigen die Gruppe mit den meisten alkoholisierten Beteiligten. Auf 1.000 Einwohner kamen für diese Kohorte 0,8 alkoholisierte Unfallbeteiligte. Die 18-20-Jährigen und 25-34-Jährigen wiesen einen Wert von 0,6 alkoholisierten Beteiligten pro 1.000 Einwohner auf. Am geringsten war der Wert auch hier für die Altersgruppe der ab 65-Jährigen. Diese Gruppe kam nur auf 0,1 alkoholisierte Unfallbeteiligte pro 1.000 Einwohner. Damit sind also auch beim Alkoholunfallgeschehen die jungen Fahrerinnen und Fahrer besonders gefährdet.

3.3.5 Alkoholisierte Unfallbeteiligte im Pkw nach BAK/AAK-Konzentration

Es gibt zwei verschiedene Messverfahren, die angewendet werden, um den Alkoholwert einer Person zu bestimmen. Zum einen kann die Atemalkoholkonzentration (AAK) gemessen werden, zum anderen die Blutalkoholkonzentration (BAK). In § 24a I StVG ist festgelegt, dass ein BAK-Wert von 0,5 Promille im Blut einem AAK-Wert von 0,25 mg/l Atemluft entspricht.

Im Jahr 2018 hatten 5,1 % der unfallbeteiligten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer entweder einen BAK $\geq 0,3$ oder einen AAK $\geq 0,15$ (ohne Beteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel; siehe Tabelle 5). Nur bei 0,1 % der Unfallbeteiligten wurde ein BAK- oder AAK-Wert über 0,0 aber unter 0,3 bzw. 0,15 festge-

BAK-Gruppe, AAK umgerechnet	Jahr 2018			
	insgesamt		mit BAK $\geq 0,3$ oder AAK $\geq 0,15$ (umgerechnet)	
	Anzahl	Verteilung ¹	Anzahl	Verteilung
Ohne Angaben zum Alkohol	477.565	94,8 %		
0,01 < 0,3	472	0,1 %		
0,3 < 0,5	25.891	5,1 %	1.316	5,1 %
0,5 < 0,8			2.374	9,2 %
0,8 < 1,1			2.936	11,3 %

¹ Anteile berechnet ohne Unfallbeteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel

Tab. 5: Alkoholisierte Beteiligte im Pkw 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel)

BAK-Gruppe, AAK umgerechnet	Jahr 2018			
	insgesamt		mit BAK $\geq 0,3$ oder AAK $\geq 0,15$ (umgerechnet)	
	Anzahl	Verteilung ¹	Anzahl	Verteilung
1,1 < 1,5			5.067	19,6 %
1,5 < 2,0			6.894	26,6 %
2,0 < 2,5			4.697	18,1 %
2,5 u. m.			2.607	10,1 %
Summe	503.928	100,0 %	25.891	100,0 %
BAST-U2I-06/2019				
¹ Anteile berechnet ohne Unfallbeteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel				

Tab. 5: Fortsetzung

stellt. Die überwiegende Mehrheit (94,8 %) der Pkw-Fahrer, die bei einem Unfall beteiligt waren, war entweder nicht alkoholisiert oder der Alkoholwert wurde nicht gemessen.

Die meisten alkoholisierten Unfallbeteiligten hatten einen BAK zwischen 1,5 und 2,0 (bzw. einen AAK zwischen 0,75 und 1,0). Dies waren 6.894 Unfallbeteiligte und damit mehr als ein Viertel der alkoholisierten Beteiligten. Insgesamt treten vor allem BAK-Werte zwischen 0,8 und 2,5 (bzw. AAK-Werte zwischen 0,4 und 1,25) auf. 2018 wurde bei mehr als 75 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten ein Wert in diesem Bereich gemessen. Nur knapp 15 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten hatten 2018 einen BAK-Wert unterhalb von 0,8 (oder einen AAK-Wert von weniger als 0,4).

Ein Grund hierfür ist möglicherweise in der Messpraxis zu finden. Blut- oder Atemalkoholkontrollen werden angeordnet, wenn der Verdacht besteht, dass ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss steht – etwa durch die für Alkohol typischen Ausfallerscheinungen. Ein Blut- oder Atemalkoholtest wird also nicht routinemäßig immer durchgeführt, sondern nur wenn es für den Alkoholkonsum Anhaltspunkte gibt. Auffälligkeiten bezüglich des Verhaltens sind dann wahrscheinlicher, je mehr Alkohol konsumiert wurde. Es findet also eine Vorselektion bei Alkoholtests statt, die vermutlich dazu führt, dass höhere BAK- bzw. AAK-Werte häufiger gemessen und erfasst werden. BAK-Werte ab 0,5 Promille im Blut oder AAK-Werte ab 0,25 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft stellen dabei eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG dar. Jedoch führen schon BAK-Werte ab 0,3 bis unter 0,5 bzw. AAK-Werte ab 0,15 bis unter 0,25 dazu, dass Fehlverhalten als alkoholbeeinflusst gewertet wird. Ein solches Fehlverhalten wird i. d. R. angenommen,

wenn die Person in einen Straßenverkehrsunfall verwickelt ist (Statistisches Bundesamt, 2018, S. 4).

3.3.6 Zusammenfassung

Zwischen 2000 und 2018 stieg die Zahl der Unfälle insgesamt um etwa 12 %. Die meisten Unfälle waren dabei sonstige Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel. Die Zahl dieser Unfälle nahm in diesem Zeitraum um etwa 22 % zu. In allen anderen Kategorien (Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Sachschadensunfälle und sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel) sanken die Unfallzahlen in diesen achtzehn Jahren deutlich, im Schnitt um 24 %. Ebenso nahm die Zahl der Alkoholunfälle in allen Unfallkategorien überproportional ab. Insgesamt gingen sie zwischen 2000 und 2018 um fast 48 % zurück. Der Alkoholunfallanteil lag 2018 bei 1,4 %. Jedoch waren Alkoholunfälle im Durchschnitt folgenreicher als Nicht-Alkoholunfälle. So war der Schweregrad von Alkoholunfällen mit Personenschaden höher als der von Unfällen mit Personenschaden insgesamt. Das heißt, bei Alkoholunfällen wurden überproportional häufig Personen getötet oder schwerverletzt. Im Jahr 2000 lag der Anteil der bei Alkoholunfällen Getöteten an den Getöteten insgesamt bei 13,6 %. Dieser Anteil reduzierte sich bis zum Jahr 2018 auf 7,5 %.

Die weitaus größte Gruppe an alkoholisierten Beteiligten verunfallte im Pkw. Diese Gruppe machte gut zwei Drittel der Beteiligten insgesamt und etwa drei Viertel der alkoholisierten Beteiligten aus. Besonders gefährdet waren dabei die jungen Fahrerinnen und Fahrer, die trotz geringerer Fahrleistung überproportional häufig an Unfällen und Alkoholunfällen beteiligt waren. Insgesamt waren von den Unfallbe-

teiligten im Pkw gut 5 % alkoholisiert (ausgenommen Beteiligte an sonstigen Sachschadensunfällen ohne Einwirkung berauschender Mittel). Am häufigsten wurden Alkoholwerte zwischen 1,5 und 2 Promille pro Liter Blut gemessen.

4 Analysen und Ergebnisse

Die nachfolgende Darstellung der Analysen und Ergebnisse gliedert sich in drei Teile: Zunächst wird das Unfallgeschehen anhand der Daten der amtlichen Unfallstatistik analysiert (Kapitel 4.1). Anschließend erfolgt eine Auswertung der relevanten Verkehrsverstöße, die im Fahreignungsregister (FAER) des Kraftfahrt-Bundesamtes eingetragen sind (Kapitel 4.2). Abschließend werden die Ergebnisse der Repräsentativbefragung berichtet (Kapitel 4.3).

4.1 Analyse des Unfallgeschehens

Angelehnt an die erste Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger (HOLTE et al., 2010) sollte auch in der hier vorliegenden Re-Evaluation die Wirkung der Maßnahme auf das Unfallgeschehen analysiert werden. Im Vergleich zur ersten Evaluation lag der Fokus hier aber nicht mehr auf einer reinen Zeitpunkt Betrachtung, also der Fragestellung, welchen Einfluss die Maßnahme auf das Unfallgeschehen von Fahranfängern zu einem bestimmten Zeitpunkt hatte. Stattdessen sollte untersucht werden, wie sich das Unfallgeschehen der damaligen Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die als erstes unter die Maßnahme fielen, langfristig entwickelt hat. Im Mittelpunkt stand also die Frage, ob sich diese Gruppe in Bezug auf das Unfallgeschehen besser entwickelt hat als Personen, für die die Maßnahme nicht galt. Zusätzlich sollte ausgewertet werden, wie sich die Maßnahme auf das Unfallgeschehen heutiger Fahranfängerinnen und Fahranfänger auswirkt und ob

sich dieses von dem Unfallgeschehen damaliger Fahranfängerinnen und Fahranfänger unterscheidet. Berücksichtigt wurden dabei Unfälle aller Unfallkategorien, bis auf sonstige Sachschadensunfälle (d. h. Unfälle, bei denen alle Fahrzeuge fahrbereit sind) ohne Einwirkung berauschender Mittel.

Dazu wird zunächst einmal die Methodik vorgestellt (Kapitel 4.1.1 und 4.1.2), anschließend werden die Kohorten abgegrenzt (Kapitel 4.1.3). Dann werden die Ergebnisse präsentiert (Kapitel 4.1.4). Am Ende des Kapitels wird auf die Entwicklung des Unfallgeschehens heutiger Fahranfängerinnen und Fahranfänger eingegangen (Kapitel 4.1.5).

4.1.1 Methodik

Um den Effekt einer Maßnahme isolieren und messen zu können, wird die Entwicklung der Gruppe, die durch die Maßnahme beeinflusst wurde (Untersuchungsgruppe) mit einer möglichst strukturgleichen Gruppe verglichen, die nicht unter die Maßnahme fiel (Vergleichsgruppe). Idealerweise unterscheiden sich Untersuchungs- und Vergleichsgruppe nur dadurch, dass erstere an der Maßnahme teilnimmt, letztere jedoch nicht. Um die Veränderung, die sich durch die Maßnahme ergibt, bestimmen zu können, muss die Ausprägung, die in der Untersuchung von Interesse ist, nun noch zu mindestens zwei Zeitpunkten gemessen werden – einmal vor und einmal nach Einführung der Maßnahme.

Diese vier Messwerte können in einer Vier-Felder-Tafel dargestellt werden (siehe Tabelle 6). Sowohl für die Untersuchungs- als auch für die Vergleichsgruppe kann nun die Veränderung oder der Trend zwischen den Zeitpunkten vor und nach Einführung der Maßnahme errechnet werden. Der Trend der Untersuchungsgruppe wird zum einen durch die Maßnahme beeinflusst, zum anderen aber auch durch andere Effekte. Diese Effekte wirken jedoch ebenfalls auf den Trend der Vergleichsgruppe. Wenn sich nun Untersuchungs- und Ver-

		Zeitraum		Trend
		Kontroll-Zeitraum (K)	Analyse-Zeitraum (A)	
Gruppe	Untersuchungsgruppe	n_{11}	n_{12}	$t_1 = \frac{n_{12} - n_{11}}{n_{11}}$
	Vergleichsgruppen	n_{21}	n_{22}	$t_2 = \frac{n_{22} - n_{21}}{n_{21}}$

Tab. 6: Vier-Felder-Tafel

gleichsgruppe nur hinsichtlich der Teilnahme an der Maßnahme unterscheiden, entspricht der Unterschied im Trend der beiden Gruppen genau dem Maßnahmeneffekt.

Um zu ermitteln, wie stark dieser Effekt ist, kann zusätzlich das Odds Ratio (OR) errechnet werden. Dieses wird ermittelt über die einfachen Odds – also das Chancenverhältnis zwischen Untersuchungs- und Vergleichsgruppe im Kontroll-Zeitraum (K) vor Einführung der Maßnahme bzw. im Analyse-Zeitraum (A) nach Beginn der Maßnahme:

$$Odds_K = \frac{n_{11}}{n_{21}} \quad \text{und} \quad Odds_A = \frac{n_{12}}{n_{22}}$$

Das Odds Ratio ist der Quotient der beiden Odds:

$$OR = \frac{Odds_A}{Odds_K} = \frac{\frac{n_{12}}{n_{22}}}{\frac{n_{11}}{n_{21}}} = \frac{n_{12} * n_{21}}{n_{11} * n_{22}}$$

Wenn sich die Untersuchungsgruppe besser entwickelt hat und $Odds_K > Odds_A$ gilt, ist das Odds Ratio dementsprechend kleiner als 1. Besteht kein Unterschied in der Entwicklung zwischen Untersuchungs- und Vergleichsgruppe entspricht das einem Odds Ratio von 1, bei einer schlechteren Entwicklung der Untersuchungs- im Unterschied zur Vergleichsgruppe nimmt das Odds Ratio größere Werte als 1 an. Zusammenfassend gilt also:

OR < 1 ⇒ Die Untersuchungsgruppe hat sich besser entwickelt als die Vergleichsgruppe

OR = 1 ⇒ Die Untersuchungsgruppe hat sich genauso entwickelt wie die Vergleichsgruppe

OR > 1 ⇒ Die Untersuchungsgruppe hat sich schlechter entwickelt als die Vergleichsgruppe⁴

Damit nun zusätzlich noch beurteilt werden kann, ob die unterschiedliche Entwicklung zwischen Untersuchungs- und Vergleichsgruppe signifikant ist, also mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zufällig ist, kann ein Chi-Quadrat-Test durchgeführt werden. Dabei wird getestet, ob das OR signifikant von 1 abweicht. Die Nullhypothese lautet, dass sich die Untersuchungsgruppe nicht anders entwickelt hat als die Vergleichsgruppe. Diese kann dann mit einem Signifikanzniveau von α abgelehnt werden, wenn die Teststatistik des Chi-Quadrat-Tests größer ist als der kritische Wert des jeweiligen Signifikanz-

veaus. Da Untersuchungs- und Vergleichsgruppe so angelegt wurden, dass der einzige wesentliche Unterschied zwischen den beiden Gruppen darin besteht, dass die Untersuchungsgruppe unter die Maßnahme fiel, die Vergleichsgruppe aber nicht, kann daraus dann geschlossen werden, dass die Maßnahme einen Effekt hatte.

4.1.2 Untersuchungs- und Vergleichsgruppen

Im Mittelpunkt der Untersuchung standen die unfallbeteiligten Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die zum Zeitpunkt des Unfalls alkoholisiert waren. Unter einem Fahranfänger oder einer Fahranfängerin wurde dabei im Sinne des Gesetzes eine Person verstanden, die sich entweder in der Probezeit befand oder unter 21 Jahre alt war. Diese bildeten die Untersuchungsgruppe, da sie direkt von der Maßnahme betroffen waren.

Im Idealfall gäbe es eine Vergleichsgruppe, die mit der Untersuchungsgruppe hinsichtlich ihrer Charakteristika komplett identisch wäre bis auf die Tatsache, dass letztere unter das Gesetz fiel und erstere nicht. Da das Gesetz deutschlandweit zum gleichen Zeitpunkt eingeführt wurde, gab es diese Gruppe nicht. Beholfen wurde sich daher damit, dass als eine erste Vergleichsgruppe Fahranfängerinnen und Fahranfänger herangezogen wurden, die an einem Unfall beteiligt waren, bei dem sie nicht alkoholisiert waren. Die Theorie dahinter ist, dass die Veränderung der Unfallzahlen nicht-alkoholisierter Fahranfängerinnen und Fahranfänger

⁴ Statt des Odds Ratios wird in der Statistik auch das relative Risiko als Kenngröße herangezogen. Dieses ist definiert als $RR = \frac{n_{11}/(n_{11}+n_{12})}{n_{21}/(n_{21}+n_{22})}$.

Das relative Risiko wurde aus zwei Gründen in dieser Untersuchung nicht verwendet. Zum einen wird für die Berechnung des relativen Risikos die Grundgesamtheit bzw. eine repräsentative Stichprobe aus der Grundgesamtheit benötigt. Im Falle der amtlichen Unfallstatistik liegen Daten zu den Straßenverkehrsunfällen vor, die polizeilich erfasst wurden. Es gibt jedoch eine Dunkelziffer an Unfällen, die nicht polizeilich erfasst wurden. Mit abnehmender Unfallschwere vergrößert sich die Anzahl an Unfällen, bei denen die Polizei nicht hinzugezogen wurde. Besonders hoch ist die Dunkelziffer dabei vermutlich bei Alleinunfällen, insbesondere wenn der Fahrer alkoholisiert war. Eine Analyse für Unfälle mit Personenschäden findet sich in HAUZINGER, DÜRHOLT, HÖRNSTEIN & TASSAUX-BECKER (1993). Die Dunkelziffer hat möglicherweise eine Verzerrung der Stichprobe zur Folge. Daher erscheint es sinnvoller, das Odds Ratio zu verwenden. Für diese Kenngröße ist die Annahme, dass die Stichprobe repräsentativ für die Grundgesamtheit ist, nicht notwendig.

nicht durch die Einführung des Alkoholverbots beeinflusst wurde. Die Änderung in dieser Vergleichsgruppe spiegelte daher die allgemeine Entwicklung des Unfallgeschehens mit gleicher Fahrerfahrung wider.

Als eine zweite Vergleichsgruppe wurden alkoholisierte Unfallbeteiligte herangezogen, die zum Zeitpunkt der Einführung des Gesetzes keine Fahranfängerinnen oder Fahranfänger mehr waren, für die also bezüglich des Fahrens unter Alkoholeinfluss weniger strenge Regeln galten. Auch für diese Gruppe ergab sich durch die Einführung des Alkoholverbots keine Änderung. Es ist also anzunehmen, dass sich das Unfallgeschehen dieser Gruppe durch die Maßnahme nicht geändert hat. Die Entwicklung des Unfallgeschehens der zweiten Vergleichsgruppe stellte damit die Entwicklung des Alkoholunfallgeschehens dar.

Sowohl die Entwicklung der Unfallzahlen der Untersuchungs- als auch die der Vergleichsgruppen wurden vom allgemeinen Trend beeinflusst. Zusätzlich wurde dieser Trend für die Untersuchungsgruppe noch durch den Maßnahmeneffekt beeinflusst. Die Annahme ist, dass durch das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger die Unfallzahlen dieser Gruppe stärker zurückgegangen sind, als dies ohne Gesetz zu erwarten gewesen wäre. In diesem Fall wäre $Odds_K$ größer als $Odds_A$ und OR wäre dementsprechend kleiner als 1.

Als Nullhypothese wurde angenommen, dass es zwischen Untersuchungs- und Vergleichsgruppen keine signifikant unterschiedlichen Entwicklungen gab, sich also die Zahl Unfallbeteiligter in der Untersuchungsgruppe nicht signifikant anders entwickelt hat als in der Vergleichsgruppe. Die Alternativhypothese war, dass die Entwicklung der Untersuchungsgruppe besser verlaufen ist als die der Vergleichsgruppen, dass also die Zahl Unfallbeteiligter in der Untersuchungsgruppe stärker abgenommen hat als in den Vergleichsgruppen. Zusammenfassend gilt also:

- Nullhypothese
Die Untersuchungsgruppe hat sich so entwickelt wie die Vergleichsgruppe ($OR = 1$).
- Alternativhypothese
Die Untersuchungsgruppe hat sich besser entwickelt als die Vergleichsgruppe ($OR < 1$).

Um die Untersuchungs- und die Vergleichsgruppen möglichst strukturgleich zu machen, wurden außer-

dem noch einige Einschränkungen vorgenommen. Für die Analyse wurden nur Unfallbeteiligte berücksichtigt, die

1. Fahrerinnen und Fahrer eines Pkws waren. In Kapitel 3.3.3 wurde herausgestellt, dass mehr als drei Viertel der alkoholisierten Unfallbeteiligten im Pkw verunfallten. Die Einschränkung auf Pkw-Fahrer schließt also die Mehrheit der alkoholisierten Unfallbeteiligten ein, verhindert aber, dass es zu Verzerrungen durch die Verkehrsbeteiligungsart kommt.
2. zum Zeitpunkt des Unfalls mindestens 18 Jahre alt waren. Dies erscheint besonders sinnvoll vor dem Hintergrund der Einführung des Führerscheins mit 17 und des Begleiteten Fahrens zwischen 2004-2008. Zu vermuten ist, dass Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die mit einer Begleitperson – häufig einem Erziehungsberechtigten – unterwegs sind, weit seltener unter Alkoholeinfluss fahren als Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die ohne Begleitperson unterwegs sind. Um die Ergebnisse nicht durch die Effekte dieser Maßnahme zu verzerren, wurden nur Unfallbeteiligte ab 18 Jahren berücksichtigt.
3. die erforderliche Fahrerlaubnis für das Fahrzeug besaßen.
4. entweder nicht alkoholisiert waren oder einen BAK-Wert von mindestens 0,3 bzw. ein AAK-Wert von 0,15 aufwiesen. Die große Mehrzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten haben BAK- bzw. AAK-Werte, die über dieser Grenze liegen (vgl. Kapitel 3.3.5). Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei unfallbeteiligten Fahranfängern und Fahranfängerinnen nach Einführung der Maßnahme häufiger der BAK- bzw. AAK-Wert ermittelt wurde und auch geringere Konzentrationen ins Unfallprotokoll aufgenommen wurden, ist es möglich, dass die Zahlen für kleine BAK/AAK-Werte verzerrt sind. Werte ab einem BAK von 0,3 bzw. einem AAK von 0,15 stellten schon vor Einführung des Alkoholverbots eine Ordnungswidrigkeit oder Straftat im Falle eines Unfalls dar, sodass die Erfassung dieser Werte vermutlich nicht umgestellt wurde. Zudem ist anzunehmen, dass Fahranfängerinnen und Fahranfänger in ihrem Fahr- und Trinkverhalten unabhängig vom BAK/AAK-Wert durch die Maßnahme beeinflusst wurden. In der Folge wird vermutet, dass sich das Alkoholunfallgeschehen der Fahranfängerinnen und Fahranfänger durch die Maßnahme nicht nur für kleine

AAK- und BAK-Werte geändert hat, sondern dass es sich insgesamt positiv entwickelt hat.

4.1.3 Abgrenzung der Kohorten

In der ersten Evaluation des Gesetzes (HOLTE et al., 2010) wurde ein Vorher- und ein Nachher-Zeitraum festgelegt, für den das Unfallgeschehen ausgewertet wurde. Der Vorher-Zeitraum umfasste das Jahr vor Einführung des Gesetzes (01.08.2006-31.07.2007), der Nachher-Zeitraum das Jahr nach Beginn der Maßnahme (01.08.2007-31.07.2008). Als Untersuchungsgruppe wurden all jene Unfallbeteiligte betrachtet, für die das Gesetz galt bzw. gegolten hätte, wäre es zum Zeitpunkt des Unfalls schon eingeführt worden. Das heißt, der Untersuchungsgruppe gehörten Unfallbeteiligte an, die alkoholisiert waren und die entweder unter 21 Jahre alt waren oder die ihre Fahrerlaubnis weniger als 24 Monate lang hatten.

Die letzte Einschränkung wurde als Näherung für Personen in der Probezeit vorgenommen, die in der Regel 24 Monate dauert. Aus der Unfallstatistik geht nicht hervor, ob sich eine Person zum Zeitpunkt des Unfalls tatsächlich in der Probezeit befand. Es ist zum einen möglich, dass die Probezeit schon durch eine frühere Fahrerlaubnis in einer anderen Fahrzeugklasse abgegolten ist. Zum anderen kann sich die Probezeit bei bestimmten Ordnungswidrigkeiten auch auf mehr als 24 Monate verlängern. Da diese Näherung für Vorher- und Nachher-Zeitraum vorgenommen wurde, ist nicht anzunehmen, dass die Ergebnisse durch diese Annahme verzerrt wurden.

Als erste Vergleichsgruppe wurden in der ersten Evaluation die nicht-alkoholisierten Unfallbeteiligten, die zum Zeitpunkt des Unfalls unter 21 Jahre alt waren bzw. ihre Fahrerlaubnis weniger als 24 Monate besaßen, herangezogen. Die alkoholisierten Unfallbeteiligten, die mindestens 21 Jahre alt waren

und ihre Fahrerlaubnis mindestens seit 24 Monaten hatten, stellten die zweite Vergleichsgruppe dar.

Auch wenn die Idee der vorliegenden Re-Evaluation war, sich möglichst nah am Untersuchungsdesign der ersten Evaluation zu orientieren, musste bei der Abgrenzung der Untersuchungs- und Vergleichsgruppen von der vorherigen Analyse zum Teil recht deutlich abgewichen werden. Der Grund hierfür ist, dass nicht mehr nur eine reine Zeitpunkt-betrachtung vorgenommen werden sollte wie in der vorherigen Auswertung, sondern dass der Effekt des Gesetzes über einen Zeitraum von mehreren Jahren untersucht werden sollte. Ziel war es dabei, nicht nur die kurzfristigen Folgen der Maßnahme zu bestimmen, also jene Effekte, die sich zeigten, wenn die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer direkt vom Gesetz betroffen waren. Zusätzlich sollte jetzt untersucht werden, ob Personen, die als Fahranfängerinnen oder Fahranfänger unter das Alkoholverbot fielen, auch langfristig seltener unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnahmen und in der Folge seltener an Alkoholunfällen beteiligt waren als Personen, für die das Alkoholverbot als Fahranfängerin oder Fahranfänger nicht galt.

Um dies analysieren zu können, war es notwendig, Unfallbeteiligte klar identifizieren zu können – als von der Maßnahme beeinflusst bzw. von der Maßnahme unbeeinflusst. Das war mit der Untersuchungsgruppe, so wie sie für die Evaluation aus dem Jahr 2008 abgegrenzt wurde, nicht möglich. Personen, die schon vor Einführung des Gesetzes ihre Fahrerlaubnis erworben haben, aber noch nach Einführung des Gesetzes unter 21 Jahre alt waren oder sich in der Probezeit befanden, waren sowohl zum Teil durch das Alkoholverbot nicht betroffen (vor Einführung der Maßnahme am 01.08.2007) als auch betroffen (nach Einführung des Alkoholverbots am 01.08.2007). Waren diese Personen alkoholisiert und an einem Unfall beteiligt, so ist nicht klar, ob sie als Unfallbeteiligte gezählt werden sollten,

		Untersuchungsjahr (z. B. 1. Untersuchungsjahr)	
		Kontrollzeitraum (z. B. 2003/04)	Analysezeitraum (z. B. 2007/08)
Kohorten	Fahranfänger-Kohorten – alkoholisiert –	Unbeeinflusst-Kohorte – alkoholisiert –	Beeinflusst-Kohorte – alkoholisiert –
	Fahranfänger-Kohorten – nicht alkoholisiert –	Unbeeinflusst-Kohorte – nicht alkoholisiert –	Beeinflusst-Kohorte – nicht alkoholisiert –
	Älteren-Kohorten – alkoholisiert –	FE 96/97-Kohorte – alkoholisiert –	FE 00/01-Kohorte – alkoholisiert –

Tab. 7: Bezeichnung der Kohorten

die unter die Maßnahme fielen und von dieser beeinflusst wurden oder ob sie zu den nicht Beeinflussten gerechnet werden sollten.

Es erschien daher sinnvoll, diese Unfallbeteiligten von der Untersuchung auszuschließen und nur jene Unfallbeteiligte zu betrachten, die entweder bei Einführung des Gesetzes ihre Probezeit schon beendet hatten oder 21 Jahre oder älter waren. Diese Gruppe fiel nie unter die Maßnahme und war daher vom Alkoholverbot unbeeinflusst. Auf der anderen Seite wurden all jene Unfallbeteiligte, die erst nach Einführung des Gesetzes ihre Fahrerlaubnis erworben haben, als vom Alkoholverbot beeinflusst betrachtet. Statt Zeiträume festzulegen, in denen die Zahl Unfallbeteiligter betrachtet wurde, wurden in dieser Analyse also Kohorten definiert, deren Unfallverhalten dann im Zeitverlauf analysiert werden konnte.

Als Untersuchungsgruppe mussten demnach zwei Kohorten definiert werden. Eine Kohorte war dabei von der Maßnahme unbeeinflusst. Das heißt, die Personen dieser Kohorte hatten zu Beginn der Maßnahme am 01.08.2007 sowohl ihre Probezeit beendet und waren zusätzlich mindestens 21 Jahre alt. Folglich mussten sie spätestens am 31.07.1986 geboren worden sein. Damit die Kohorten möglichst strukturgleich und damit vergleichbar sind, sollten in jeder Kohorte Personen vertreten sein, die ihre Fahrerlaubnis mit 18 erworben haben. Dies wurde in Kapitel 4.1.2 als Mindestalter zum Zeitpunkt des Unfalls festgelegt. Im Juli 1986 geborene Personen wurden im Juli 2004 volljährig. Daher wurde die Kohorte definiert als Unfallbeteiligte, die zwischen dem 01.08.2003 und dem 31.07.2004 ihre Fahrerlaubnis erworben haben. Im Folgenden wird diese Kohorte als „Unbeeinflusst-Kohorte“ bezeichnet.

Dem gegenübergestellt werden sollte eine Kohorte, die von der Maßnahme beeinflusst war. Das heißt, die Personen dieser Kohorte durften erst nach Einführung des Alkoholverbots, also frühestens am 01.08.2007 ihre Fahrerlaubnis erworben haben. Es wurden daher alle Personen berücksichtigt, die zwischen dem 01.08.2007 und dem 31.07.2008 ihre Fahrerlaubnis erlangt haben. Im Folgenden wird diese Kohorte als „Beeinflusst-Kohorte“ bezeichnet. Diese Abgrenzung hat zusätzlich den Vorteil, dass die Unbeeinflusst- und Beeinflusst-Kohorte zeitlich möglichst nah beieinander liegen.

Damit die Kohorten möglichst homogen sind, wurden zwei weitere Einschränkungen vorgenommen.

Zum einen wurden nur Unfallbeteiligte berücksichtigt, die

5. ihre Fahrerlaubnis vor ihrem 21. Geburtstag erworben haben.

Die jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger sind für die Betrachtung besonders interessant, da mit dem Gesetz vor allem junge Fahrer erreicht werden sollten. Zudem hat dies den Vorteil, dass die Ergebnisse besser mit denen der Befragung in Beziehung gebracht werden können. Dort wurde auch die Gruppe der zur Einführung des Fahrverbots 18-20-jährigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger interviewt. Darüber hinaus ist in der amtlichen Unfallstatistik die Variable des Fahrerlaubnis-erwerbsdatums insofern fehleranfällig, als das abhängig vom Führerscheindokument entweder nur das Ausstellungsdatum oder das Ausstellungs- und Erwerbsdatum auf dem Dokument notiert sind und dies zudem in der Verkehrsunfallanzeige nicht eindeutig bezeichnet ist. Dieser potenzielle Fehler wird durch die Einschränkung des Alters reduziert.

Zum anderen wurden nur diejenigen Unfallbeteiligten in die Analyse einbezogen, die

6. als Hauptverursacherinnen bzw. Hauptverursacher (1. Beteiligte) in der Verkehrsunfallanzeige vermerkt sind.

Diese Einschränkung wurde vorgenommen, um zu vermeiden, dass Beteiligte mitgezählt werden, die keine oder nur eine geringe Mitschuld am Unfall trugen. Dies trifft insbesondere auf die Gruppe der nicht alkoholisierten Beteiligten zu. Andernfalls würde die Unfallhäufigkeit nicht alkoholisierter Beteiligter möglicherweise überschätzt. Zudem ist so sichergestellt, dass der Alkoholkonsum der alkoholisierten Unfallbeteiligten ursächlich für den Unfall war. Im Folgenden sind mit Unfallbeteiligten also die Hauptverursacher gemeint.

Außerdem wurden diejenigen Personen von der Untersuchung ausgeschlossen, die

7. Unfallbeteiligte sonstiger Sachschadensunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel waren und nicht unter Alkoholeinfluss standen, sondern andere berauschende Mittel konsumiert hatten.

Wie in Kapitel 3.3.3 ausgeführt, änderte sich 2008 die Definition dieser Unfallkategorie. Ab diesem Zeitpunkt wurden nicht nur sonstige Sachschadensunfälle unter Alkoholeinfluss unter diese Kategorie gefasst sondern auch Unfälle, bei denen mindes-

tens ein Beteiligter unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel stand. Vor 2008 fielen diese Unfälle in die Kategorie der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung, zu denen keine Einzeldaten vorliegen. Da in der Analyse verschiedene Jahre im Kontroll- bzw. Analysezeitraum direkt miteinander verglichen werden, würden diese somit in einigen Jahren berücksichtigt werden und in anderen nicht. Daher werden sie komplett von der Analyse ausgeschlossen.

Die Untersuchungsgruppe in der jetzigen Analyse setzte sich zusammen aus den alkoholisierten Unfallbeteiligten der Unbeeinflusst-Kohorte und den alkoholisierten Unfallbeteiligten der Beeinflusst-Kohorte. Äquivalent dazu stellten die nicht-alkoholisierten Unfallbeteiligten dieser beiden Kohorten die erste Vergleichsgruppe dar. Dabei entspricht die Unbeeinflusst-Kohorte dem Vorher-Zeitraum aus der ersten Auswertung der Maßnahme aus dem Jahr 2010, die Beeinflusst-Kohorte entspricht dem Nachher-Zeitraum.

Um den Trend zwischen den Unfallbeteiligtenzahlen der früheren, unbeeinflussten und der späteren, beeinflussten Kohorte zu errechnen, wurden jeweils die Jahre miteinander verglichen, in denen die Kohorten die gleiche Fahrerfahrung hatten. Das heißt also, dass zum Beispiel für das erste Untersuchungsjahr die Anzahl der alkoholisierten Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher aus dem Jahr 2003/04⁵ (Kontroll-Zeitraum) der Unbeeinflusst-Kohorte der Anzahl aus dem Jahr 2007/08 (Analyse-

Zeitraum) der Beeinflusst-Kohorte gegenübergestellt wurde. In diesen Zeiträumen befanden sich beide Kohorten jeweils im ersten Jahr nach Erwerb ihrer Fahrerlaubnis. Für das zweite Untersuchungsjahr wurde entsprechend der Trend errechnet zwischen der Anzahl alkoholisierter Hauptverursacher der Unbeeinflusst-Kohorte des Jahres 2004/05 und der Anzahl alkoholisierter Hauptverursacher der Beeinflusst-Kohorte des Jahres 2008/09. Für die nicht alkoholisierten Beteiligten und für spätere Untersuchungsjahre erfolgte die Berechnung analog. Einen Überblick über die zeitliche Verschiebung der Untersuchungsjahre und die Berechnung des Trends gibt Bild 2. In Tabelle 8 ist aufgeführt, wel-

Untersuchungs-jahr	Kontroll-Zeitraum	Analyse-Zeitraum
1	01.08.2003-31.07.2004	01.08.2007-31.07.2008
2	01.08.2004-31.07.2005	01.08.2008-31.07.2009
3	01.08.2005-31.07.2006	01.08.2009-31.07.2010
4	01.08.2006-31.07.2007	01.08.2010-31.07.2011
5	01.08.2007-31.07.2008	01.08.2011-31.07.2012
6	01.08.2008-31.07.2009	01.08.2012-31.07.2013
7	01.08.2009-31.07.2010	01.08.2013-31.07.2014
8	01.08.2010-31.07.2011	01.08.2014-31.07.2015
9	01.08.2011-31.07.2012	01.08.2015-31.07.2016
10	01.08.2012-31.07.2013	01.08.2016-31.07.2017
11	01.08.2013-31.07.2014	01.08.2017-31.07.2018

Tab. 8: Kontroll- und Analysezeiträume

⁵ Hier und im Folgenden ist damit der Zeitraum vom 01.08. des erstgenannten Jahres bis zum 31.07. des zuletzt genannten Jahres gemeint, in diesem Fall also der 01.08.2003-31.07.2004.

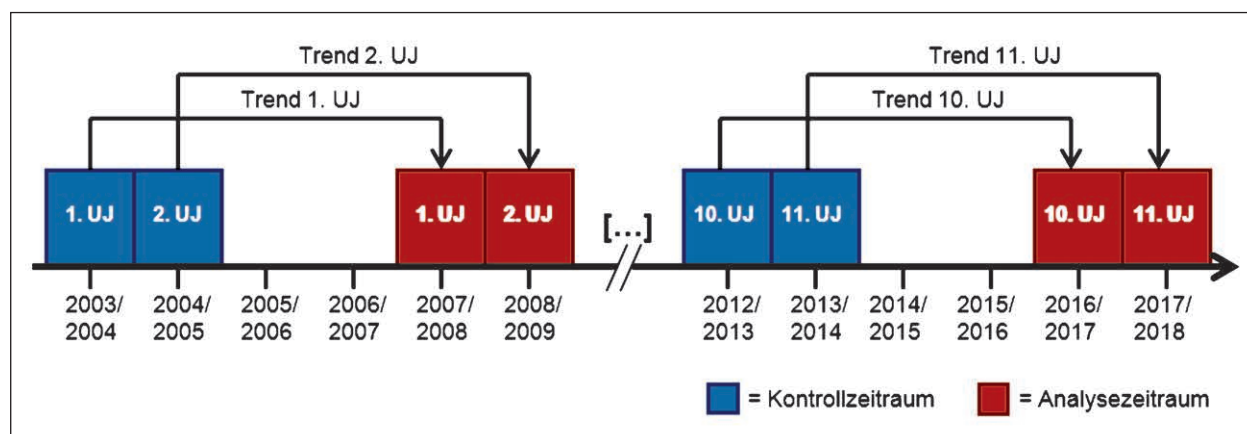


Bild 2: Berechnung des Trends zwischen Kontroll- und Analysezeitraum

che Kontroll- und Analyse-Zeiträume für welches Untersuchungsjahr betrachtet wurden.

Die Vergleichsgruppe der gleichaltrigen, nicht alkoholisierten Hauptverursacher bildet die Entwicklung des allgemeinen Unfallgeschehens ab, auf das die Maßnahme keinen Einfluss hatte. Um nun auch noch gesondert die Entwicklung des Alkoholunfallgeschehens zu betrachten, wurden in der ersten Analyse des Gesetzes diejenigen alkoholisierten Unfallbeteiligten analysiert, die sich zum Zeitpunkt des Unfalls nicht mehr in der Probezeit befanden und mindestens 21 Jahre alt waren. Für die jetzige Analyse war es auch hier notwendig, eindeutig abgegrenzte Kohorten zu definieren, um einen Vorher-Nachher-Vergleich möglich zu machen. Da die Unbeeinflusst-Kohorte im Schnitt vier Jahre vor der Beeinflusst-Kohorte ihre Fahrerlaubnis erhalten hat, mussten die Älteren-Kohorten mindestens fünf Jahre vor den Fahranfänger-Kohorten ihre Fahrerlaubnis erworben haben. Andernfalls überschneiden sich die zweite Älteren-Kohorte und die Unbeeinflusst-Kohorte. Zusätzlich ergab sich das Problem, dass durch die Wiedervereinigung das Datum des Fahrerlaubniserwerbs bis 1995 noch deutlich fehleranfällig war.

Daher wurden als Vergleichs-Kohorte für die Unbeeinflusst-Kohorte die alkoholisierten Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher herangezogen,

die zwischen dem 01.08.1996 und dem 31.07.1997 ihre Fahrerlaubnis erworben haben. Diese wird im Folgenden als „FE 96/97-Kohorte“ bezeichnet. Für die Beeinflusst-Kohorte wurden die Personen betrachtet, die zwischen dem 01.08.2000 und dem 31.07.2001 ihre Fahrerlaubnis erlangt haben. Im Folgenden wird diese Kohorte „FE 00/01-Kohorte“ genannt. In beiden Älteren-Kohorten wurden wie oben nur diejenigen Personen berücksichtigt, die zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs zwischen 18-20 Jahre alt waren. Die Älteren-Kohorten haben also im Schnitt sieben Jahre vor den Fahranfänger-Kohorten ihre Fahrerlaubnis bekommen und waren auch sieben Jahre älter.

Die Berechnung des Trends der Älteren-Kohorte erfolgte analog zu den anderen Kohorten. Es wurden jeweils die Werte der FE 96/97-Kohorte aus dem Kontrollzeitraum mit den Werten der FE 00/01-Kohorte aus dem Analysezeitraum verglichen. Das heißt, auch hier wurden beide Kohorten um vier Jahre versetzt betrachtet, sodass die Unfallbeteiligten der Älteren-Kohorten im Schnitt alle gleich lang ihre Fahrerlaubnis besaßen.

In Tabelle 9 ist noch einmal zusammenfassend dargestellt, wie sich die vergangene und die aktuelle Analyse bezüglich der Gruppenabgrenzung und der Zeiträume unterschieden. Für die aktuelle Analyse wurde das erste Jahr als Beispielzeitraum gewählt.

	1. Evaluation 2008		2. Evaluation (Re-Evaluation) 2019 ¹	
	Vorher (Unfallzeitraum: 01.08.2006 – 31.07.2007)	Nachher (Unfallzeitraum: 01.08.2007 – 31.07.2008)	Kontrollzeitraum (Unfallzeitraum: 01.08.2003 – 31.07.2004)	Analysezeitraum (Unfallzeitraum: 01.08.2007 – 31.07.2008)
Untersuchungsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubnis ≤ 2 Jahre und/oder 18-20 Jahre alt alkoholisiert 		<ul style="list-style-type: none"> 18-20 Jahre alt Hauptverantwortlicher des Unfalls alkoholisiert 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubniserwerb zwischen 01.08.2007-31.07.2008
Vergleichsgruppe I (gleichaltrig, nicht alkoholisiert)	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubnis ≤ 2 Jahre und/oder 18-20 Jahre alt nicht alkoholisiert 		<ul style="list-style-type: none"> 18-20 Jahre alt Hauptverantwortlicher des Unfalls nicht alkoholisiert 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubniserwerb zwischen 01.08.2007-31.07.2008
Vergleichsgruppe II (älter, alkoholisiert)	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubnis > 2 Jahre und ≥ 21 Jahre alt alkoholisiert 		<ul style="list-style-type: none"> 25-27 Jahre alt Hauptverantwortlicher des Unfalls alkoholisiert 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerlaubniserwerb zwischen 01.08.2000-31.07.2001

¹ Als Unfallzeitraum wird hier beispielhaft der Zeitraum des ersten Untersuchungsjahres herangezogen

Tab. 9: Gegenüberstellung der Analyse 2008 und 2019

Zudem befindet sich in Tabelle 7 eine Übersicht, welche Kohorten unterschieden wurden und wie diese bezeichnet wurden.

4.1.4 Ergebnisse

Für die Analyse wurden alle Unfälle mit Personenschaden, alle schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden i. e. S. (d. h. mindestens ein nicht fahrberaites Fahrzeug) und alle sonstigen Sachschadensunfälle unter Alkoholeinfluss berücksichtigt. Ausgenommen von der Analyse sind sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinfluss, da dazu keine Einzeldaten in der amtlichen Unfallstatistik vorliegen.

4.1.4.1 Vergleichsgruppe I

Das Ergebnis für den Gesamtzeitraum für Vergleichsgruppe I ist in Tabelle 10 abgebildet. In den elf Untersuchungsjahren gab es 8.902 alkoholisierte Unfallbeteiligte der Unbeeinflusst-Kohorte und 74.305 nicht alkoholisierte Unfallbeteiligte (ohne Beteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung). Die Personen der Unbeeinflusst-Kohorte waren im ersten Untersuchungsjahr 18-20 Jahre alt und wurden dann im Laufe der Untersuchungsjahre sukzessive älter, sodass sie im elften Jahr 28-30 Jahre alt waren und ihre Fahrerlaubnis seit elf Jahren besaßen. Die Unbeeinflusst-Kohorte wurde für den Kontrollzeitraum betrachtet. Das heißt, das erste Untersuchungsjahr ging vom 01.08.2003-31.07.2004 und begann damit vier Jahre vor Einführung des Alkoholverbots. Das letzte betrachtete Untersuchungsjahr begann am 01.08.2013 und endete am 31.07.2014 (vgl. hierzu auch Tabelle 8 aus Kapitel 4.1.3).

In der Beeinflusst-Kohorte waren im gesamten Zeitraum 6.585 Unfallbeteiligte zum Zeitpunkt des Un-

falls alkoholisiert und 60.432 Beteiligte nicht alkoholisiert. Auch die Personen der Beeinflusst-Kohorte waren im ersten Untersuchungsjahr 18-20 Jahre alt und wurden dann schrittweise älter, sodass sie am Ende des betrachteten Zeitraums 28-30 Jahre alt waren. Die Beeinflusst-Kohorte wurde jedoch nicht im Kontroll- sondern im Analyse-Zeitraum betrachtet. Kontroll- und Analysezeitraum unterscheiden sich dadurch, dass sie um vier Jahre versetzt sind. Das erste Untersuchungsjahr begann dementsprechend am 01.08.2007 und damit mit Einführung des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Insgesamt erstreckte sich der Analyse-Zeitraum ebenfalls auf elf Jahre und endete am 31.07.2018.

Die Untersuchungsgruppe setzte sich zusammen aus den alkoholisierten Unfallbeteiligten beider Kohorten. Aus diesen beiden Zahlen konnte der Trend für die Untersuchungsgruppe berechnet werden. Aus Tabelle 10 geht hervor, dass die Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten im Gesamtzeitraum zwischen Kontroll- und Analysezeitraum um 26,0 % sank. Äquivalent dazu wurde der Trend für die Vergleichsgruppe I errechnet, die durch die nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten der Unbeeinflusst- und Beeinflusst-Kohorte gebildet wurde. Die Zahl der nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten ging um 18,7 % zurück.

Wie in Kapitel 4.1.1 erläutert, wurde nun das Odds Ratio errechnet. Das Odds der Unbeeinflusst-Kohorte betrug $Odds_{Unbeeinflusst} = \frac{n_{11}}{n_{21}} = \frac{8.902}{74.305} = 0,120$, das heißt, die Chance, dass ein unfallbeteiligter Hauptverursacher dieser Kohorte bei einem Unfall alkoholisiert war, lag bei 0,120. Anders ausgedrückt kamen auf einen nicht alkoholisierten Beteiligten 0,120 alkoholisierte Beteiligte. Dies ist nicht zu verwechseln mit dem Alkoholisierten-Anteil. Dieser wird als Anteil an allen Beteiligten, also den alkoholisierten und nicht alkoholisierten, berechnet und

	Zeitraum		Trend	Odds Ratio	Chi-Quadrat
	Kontroll-Zeitraum Unbeeinflusst-Kohorte (FE-Erwerb 03/04)	Analyse-Zeitraum Beeinflusst-Kohorte (FE-Erwerb 07/08)			
Untersuchungsgruppe (alkoholisiert)	8.902	6.585	-26,0 %	0,910***	30,578
Vergleichsgruppe I (nicht alkoholisiert)	74.305	60.432	-18,7 %		
Signifikanz: *** p ≤ 0,001; ** p ≤ 0,01; * p ≤ 0,05; (*) p ≤ 0,1					BAST-U2I-06/2019

Tab. 10: Alkoholisierte und nicht-alkoholisierte Pkw-Fahranfängerinnen und -Fahranfänger (Hauptverursacher) im Gesamtzeitraum (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)

betrug im betrachteten Zeitraum 10,7 %. Unter 100 Unfallbeteiligten waren dementsprechend im Durchschnitt 10,7 Personen alkoholisiert.

Für die Beeinflusst-Kohorte errechnet sich das Odds als $Odds_{Beeinflusst} = \frac{n_{12}}{n_{22}} = \frac{6.585}{60.432} = 0,109$. Interpretiert werden kann das Ergebnis wie oben: Auf einen nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten kamen in der Beeinflusst-Kohorte 0,109 alkoholisierte Beteiligte. Der Alkoholisierten-Anteil weicht wieder davon ab und lag bei 9,8 %.

Aus diesen beiden Zahlen wurde nun das Odds Ratio ermittelt. Dazu wurde das $Odds_{Beeinflusst}$ ins Verhältnis gesetzt zum $Odds_{Unbeeinflusst}$. So ergibt sich ein Odds Ratio von 0,910, dieses ist signifikant kleiner als 1 für ein Signifikanzniveau von 0,1 %. Zwischen der Beeinflusst-Kohorte und der Unbeeinflusst-Kohorte haben sich die Odds also um 9,0 % reduziert. Dementsprechend lag die Anzahl alkoholierter Teilnehmer, die auf einen nicht-alkoholisierten Teilnehmer kamen, in der Beeinflusst-Kohorte 9,0 % unter der Anzahl der Unbeeinflusst-Kohorte.

Die Anzahl alkoholierter Unfallbeteiligter sank in der Beeinflusst-Kohorte im Vergleich zur Unbeeinflusst-Kohorte also signifikant stärker als die Anzahl nicht alkoholierter Unfallbeteiligter. Der Rückgang bei den alkoholisierten Unfallbeteiligten ist nicht allein auf den negativen Trend zwischen den Kohor-

ten zurückzuführen. Demnach scheint das Gesetz einen Effekt zu haben, der dazu führt, dass sich die Zahl alkoholierter Unfallbeteiligter überproportional reduzierte verglichen mit der Zahl nicht alkoholierter Unfallbeteiligter im gleichen Alter. Die Null-Hypothese, dass sich die Untersuchungs- und die Vergleichsgruppe gleich entwickelt haben, konnte folglich abgelehnt werden.

In Tabelle 11 ist das Ergebnis für alle betrachteten Jahre für die alkoholisierten und die nicht-alkoholisierten Hauptverursacher der Unbeeinflusst- und Beeinflusst-Kohorten abgebildet. Da sich die klassische Darstellung des Vier-Felder-Schemas für diese Betrachtung nicht eignet, wurden die vier Felder alle nebeneinander abgetragen. In den Spalten 2-4 unter „Untersuchungsgruppe“ findet sich die obere Zeile der Vier-Felder-Tafel, in den Spalten 5-7 unter „Vergleichsgruppe I“ die untere Zeile. Die Zahlen aus dem ersten Jahr sollten mit Vorsicht interpretiert werden, da die Kohorten in diesem Jahr ihre Fahrerlaubnis erst nach und nach erworben haben. Daher nahm die Anzahl an Personen, die potenziell einen Unfall haben konnten, im Verlauf des Jahres sukzessive zu. Dies spiegelt sich auch in der Anzahl der Unfälle nach Monat wider. Am wenigsten Unfälle waren im August des Jahres zu verzeichnen, die Anzahl stieg dann kontinuierlich im Jahresverlauf an. Für alle anderen Jahre zeigten sich typische saisonale Schwankungen im Unfallgeschehen. Die

Untersuchungs-jahr	Untersuchungsgruppe (Alkoholisiert)			Vergleichsgruppe I (Nicht alkoholisiert)			Odds Ratio	Chi-Quadrat
	Kontroll-ZR Unbeeinflusst (FE 2003/04)	Analyse-ZR Beeinflusst (FE 2007/08)	Trend	Kontroll-ZR Unbeeinflusst (FE 2003/04)	Analyse-ZR Beeinflusst (FE 2007/08)	Trend		
[1]	[959]	[619]	[-35,5 %]	[10.515]	[7.035]	[-33,1 %]	[0,965]	[0,445]
2	1.866	1.294	-30,7 %	16.516	12.273	-25,7 %	0,933(*)	3,295
3	1.461	949	-35,0 %	10.834	9.010	-16,8 %	0,781***	31,568
4	1.166	843	-27,7 %	8.509	6.725	-21,0 %	0,915(*)	3,436
5	895	717	-19,9 %	6.342	5.469	-13,8 %	0,929	1,902
6	676	544	-19,5 %	5.072	4.432	-12,6 %	0,921	1,814
7	497	414	-16,7 %	4.103	3.675	-10,4 %	0,930	1,065
8	429	320	-25,4 %	3.509	3.371	-3,9 %	0,776**	10,645
9	371	316	-14,8 %	3.292	3.059	-7,1 %	0,917	1,168
10	324	305	-5,9 %	2.946	2.820	-4,3 %	0,983	0,040
11	258	264	2,3 %	2.667	2.563	-3,9 %	1,065	0,467
Gesamt	8.902	6.585	-26,0 %	74.305	60.432	-18,7 %	0,910***	30,578

Signifikanzen: *** $p \leq 0,001$; ** $p \leq 0,01$; * $p \leq 0,05$; (*) $p \leq 0,1$

BASSt-U2I-06/2019

Tab. 11: Alkoholisierte und nicht-alkoholisierte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (Hauptverursacher; alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)

Werte aus dem ersten Untersuchungsjahr sind deswegen geklammert.

Die Beeinflusst-Kohorte fiel in den ersten beiden Jahren vollständig, im dritten und vierten Jahr zum Teil unter das Alkoholverbot. In den ersten beiden Jahren waren alle Personen dieser Kohorte in der Probezeit. Im dritten Jahr beendeten die Fahranfängerinnen und Fahranfänger nach und nach ihre Probezeit. Allerdings galt das Gesetz auch dann, wenn die Probezeit zwar bestanden, die Person aber noch nicht 21 Jahre alt war. Die jüngsten Fahranfängerinnen und Fahranfänger der Beeinflusst-Kohorte sind im Juli 2008 volljährig geworden und fielen daher noch bis Juli 2011, im vierten Untersuchungsjahr, unter die Altersgrenze.

Sowohl für die Zahl der alkoholisierten als auch der nicht alkoholisierten Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher war für alle Untersuchungsjahre bis auf ein Jahr ein rückläufiger Trend zu verzeichnen. Die Zahl alkoholisierter Hauptverursacher ging dabei noch einmal stärker zurück als die Zahl der nicht alkoholisierten Hauptverursacher, sodass die Odds Ratios für alle Jahre bis auf das letzte Untersuchungsjahr kleiner sind als 1. Allerdings sind nur die Ergebnisse in vier von zehn Jahren (ohne das erste Untersuchungsjahr) signifikant. Das liegt zum einen – gerade in den späteren Untersuchungsjahren – an den kleiner werdenden Fallzahlen. Bei größeren Stichproben sind auch kleine Unterschiede signifikant. Je kleiner die Stichprobe wird, desto größer müssen die Unterschiede sein, damit das Odds Ratio noch signifikant ist.

Hinzu kommt, dass sich die Jahre, die miteinander verglichen werden, in Kontroll- und Analyse-Zeitraum unterscheiden. So kann es in einzelnen Jahren zu außergewöhnlichen Fluktuationen gekommen sein. Diese könnten zum Beispiel zurückzuführen sein auf das Wetter oder auf sonstige Großereignisse. Außerdem spielt insbesondere bei kleinen Stichproben auch der Zufall eine Rolle. Wirken diese Faktoren sowohl auf die Untersuchungs- als auch auf die Vergleichsgruppe gleichermaßen ein, rechnet sich der Effekt heraus. Wenn ein Faktor jedoch nur auf eine der beiden Gruppen einen Einfluss hatte, kann es zu Schwankungen kommen. Im vierten Untersuchungsjahr beispielsweise reduzierte sich der Rückgang der alkoholisierten Unfallbeteiligten um gut sieben Prozentpunkte im Vergleich zum Vorzeitraum. Im gleichen Jahr vergrößerte sich der Rückgang der nicht alkoholisierten Unfallbeteiligten dagegen um gut vier Prozentpunkte.

Zu diesem Zweck wurden für Kontroll- und Analyse-Zeitraum die Zahlen aller alkoholisierten bzw. nicht alkoholisierten Beteiligten ohne Beschränkung des Alters oder des Fahrerlaubnis-Erwerbs betrachtet. Auf diese Weise wurde überprüft, ob sich die Ausreißer, die für Untersuchungs- und Vergleichsgruppe beobachtet wurden, auch im allgemeinen Unfallgeschehen widerspiegeln. Zusätzlich wurden die Wetterdaten auf Auffälligkeiten ausgewertet. Jedoch konnte durch beide Vorgehensweisen keine Erklärung für die Ausreißer gefunden werden. Es konnte daher nicht abschließend geklärt werden, warum es in einigen Jahren zu diesen großen Schwankungen kam.

Für das Ergebnis des Gesamtzeitraums spielten die Ausreißer dagegen keine Rolle. Dadurch, dass ein recht langer Zeitraum von insgesamt elf Jahren betrachtet wurde, konnten Schwankungen ausgeglichen werden. Zudem konnte durch die Aggregation auch das Problem mit den kleinen Fallzahlen behoben werden. Für die Interpretation wurde daher vor allem das Ergebnis für den Gesamtzeitraum herangezogen.

Insgesamt hat sich das Alkoholunfallgeschehen der Fahranfänger-Kohorten besser entwickelt als das Unfallgeschehen nicht-alkoholisierter Beteiligter. Dabei gingen innerhalb der elf betrachteten Untersuchungsjahre die Unfallzahlen sowohl für die alkoholisierten als auch für die nicht alkoholisierten Beteiligten zurück. Die Anzahl alkoholisierter Beteiligter reduzierte sich aber signifikant stärker als die der nicht alkoholisierten Beteiligten. Das Ergebnis weist daraufhin, dass die von der Maßnahme betroffenen Personen auch langfristig weniger unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen als die Personen, für die diese Maßnahme nicht galt. Das heißt, die Maßnahme scheint auch dann noch einen positiven Einfluss auf das Alkoholunfallgeschehen zu haben, wenn die ehemaligen Fahranfängerinnen und Fahranfänger nicht mehr unter das Gesetz fallen.

4.1.4.2 Vergleichsgruppe II

In Tabelle 12 sind die alkoholisierten Pkw-Unfallbeteiligten aus der Fahranfänger-Kohorte den alkoholisierten Pkw-Beteiligten der Älteren-Kohorten für den Gesamtzeitraum gegenübergestellt. In der ersten Zeile sind die Ergebnisse für die Untersuchungsgruppe dargestellt. Diese sind identisch mit denen aus Tabelle 10. Statt der nicht-alkoholisierten Haupt-

verursacherinnen und Hauptverursacher der gleichen Kohorte wurden jetzt alkoholisierte Hauptverursacher der sieben Jahre älteren Kohorten als Vergleichsgruppe herangezogen. Im Kontroll-Zeitraum gab es in der FE 96/97-Kohorte 2.775 alkoholisierte Unfallbeteiligte (ohne Beteiligte von sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung). Für den Analyse-Zeitraum wurde die FE 00/01-Kohorte herangezogen. Insgesamt ergab sich in diesem Zeitraum eine Anzahl alkoholisierter Beteiligter von 2.758. Beide Älteren-Kohorten waren im jeweiligen ersten Untersuchungsjahr 25-27 Jahre alt und damit im Schnitt sieben Jahre älter als die Untersuchungsgruppe. Im elften und letzten Untersuchungsjahr waren die Älteren-Kohorten entsprechend 35-37 Jahre alt.

Die Vergleichsgruppe II setzte sich zusammen aus der FE 96/97-Kohorte im Kontroll-Zeitraum und der FE 00/01-Kohorte im Analyse-Zeitraum. Der Trend der Vergleichsgruppe wurde aus diesen beiden Zahlen berechnet. Zwischen Kontroll- und Analyse-Zeitraum ging die Zahl der Beteiligten dementsprechend um 0,6 % zurück. Für die Untersuchungsgruppe belief sich der Rückgang wie oben auf 26,0 %.

Auch hier wurde mithilfe der Odds das Odds Ratio berechnet. Das Odds im Kontroll-Zeitraum lag bei 3,208. Auf einen alkoholisierten Beteiligten der FE 96/97-Kohorte kamen also etwa 3,2 alkoholisierte Beteiligte der Unbeeinflusst-Kohorte. Für den Analyse-Zeitraum betrug das Odds 2,388. Daraus folgt, dass pro alkoholisiertem Beteiligten aus der FE 00/01-Kohorte etwa 2,4 alkoholisierte Beteiligte der Beeinflusst-Kohorte verunfallt sind. Insgesamt ergibt sich so ein Odds Ratio von 0,744, dieses ist signifikant kleiner als 1 für ein Signifikanzniveau von 0,1 %. Das Odds ging zwischen Kontroll- und Analyse-Zeitraum also um 25,6 % zurück. Anders ausgedrückt war die Zahl alkoholisierter jüngerer Beteiligter, die auf einen älteren Beteiligten kamen, im

Analyse-Zeitraum 25,6 % niedriger als im Kontroll-Zeitraum.

Die Anzahl alkoholisierter Unfallbeteiligter ging in der Untersuchungsgruppe damit deutlich stärker zurück als in der Vergleichsgruppe. Der negative Trend in der Untersuchungsgruppe ist damit nicht allein durch den allgemein zu beobachtenden Rückgang der alkoholisierten Beteiligten zu erklären. Somit schien die Maßnahme einen Einfluss auf die Unfallzahlen gehabt und den Rückgang noch verstärkt zu haben. Auch hier konnte die Null-Hypothese, dass die Entwicklung von Untersuchungs- und Vergleichsgruppe gleich ist, abgelehnt werden.

Die Entwicklung der Beteiligten-Zahlen für die einzelnen Untersuchungsjahre ist in Tabelle 13 dargestellt. Hier ist insbesondere wieder zu beachten, dass die Fahranfänger-Kohorten im ersten Jahr eine atypische saisonale Verteilung der Unfälle aufwiesen. Das traf auf die beiden Älteren-Kohorten natürlich nicht zu, da sie damals bereits seit durchschnittlich sieben Jahren eine Fahrerlaubnis besaßen. Die Zahlen des ersten Untersuchungsjahres sind daher wie oben geklammert.

Für alle Untersuchungsjahre ist das Odds Ratio teilweise deutlich kleiner als 1. Bis auf zwei Untersuchungsjahre sind alle Ergebnisse signifikant – vier der Jahre sogar für ein Signifikanzniveau von 0,1 %, eines für ein Signifikanzniveau von 1 %, drei für ein Signifikanzniveau von 5 % und ein Jahr immerhin für ein Signifikanzniveau von 10 %. Allgemein schien der Rückgang zwischen Kontroll- und Analyse-Zeitraum mit zunehmendem Alter kleiner zu werden. Das zeigte sich sowohl für die Untersuchungs- als auch für die Vergleichsgruppe.

Die Vergleichsgruppe war im ersten Untersuchungsjahr so alt wie die Untersuchungsgruppe im achten Jahr. Der Trend war in der Untersuchungsgruppe stärker rückläufig in den Jahren 8 bis 11 als der Trend der Vergleichsgruppe im ersten bis vier-

	Zeitraum		Trend	Odds Ratio	Chi-Quadrat
	Kontroll-Zeitraum	Analyse-Zeitraum			
Untersuchungsgruppe (jünger)	8.902	6.585	-26,0 %	0,744***	88,629
Vergleichsgruppe II (älter)	2.775	2.758	-0,6 %		

Signifikanzen: *** $p \leq 0,001$; ** $p \leq 0,01$; * $p \leq 0,05$; (*) $p \leq 0,1$

BAST-U2I-06/2019

Tab. 12: Alkoholisierte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (Hauptverursacher) mit geringerer und größerer Fahrerfahrung im Gesamtzeitraum (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)

Untersuchungs- jahr	Untersuchungsgruppe (Fahranfänger-Kohorte)			Vergleichsgruppe II (Älteren-Kohorte)			Odds Ratio	Chi- Quadrat
	Kontroll-ZR (FE 1996/97)	Analyse-ZR (FE 2000/01)	Trend	Kontroll-ZR Unbeeinflusst (FE 2003/04)	Analyse-ZR Beeinflusst (FE 2007/08)	Trend		
[1]	[959]	[619]	[-35,5 %]	[527]	[466]	[-11,6 %]	[0,730***]	[14,821]
2	1.866	1.294	-30,7 %	426	392	-8,0 %	0,754***	12,936
3	1.461	949	-35,0 %	298	294	-1,3 %	0,658***	20,720
4	1.166	843	-27,7 %	246	264	7,3 %	0,674***	15,869
5	895	717	-19,9 %	266	270	1,5 %	0,789*	5,627
6	676	544	-19,5 %	215	230	7,0 %	0,752*	6,599
7	497	414	-16,7 %	196	208	6,1 %	0,785*	4,097
8	429	320	-25,4 %	167	182	9,0 %	0,684**	8,522
9	371	316	-14,8 %	162	142	-12,3 %	0,972	0,043
10	324	305	-5,9 %	155	154	-0,6 %	0,947	0,151
11	258	264	2,3 %	117	156	33,3 %	0,767(*)	3,103
Gesamt	8.902	6.585	-26,0 %	2.775	2.758	-0,6 %	0,744***	88,629
Signifikanz: *** $p \leq 0,001$; ** $p \leq 0,01$; * $p \leq 0,05$; (*) $p \leq 0,1$							BAST-U2I-06/2019	

Tab. 13: Alkoholisierte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (Hauptverursacher) mit geringerer und größerer Fahrerfahrung (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)

ten Jahr. Der Median des BAK- bzw. AAK-Werts stieg dagegen mit zunehmendem Alter für beide Gruppen an. Für die Vergleichsgruppe II lag er für den gesamten Zeitraum gut 10 % über dem der Untersuchungsgruppe. Die absolute Zahl an Fahrern, die alkoholisiert verunfallten, ging also mit dem Alter zurück, dafür waren die älteren alkoholisierten Beteiligten stärker alkoholisiert als die jüngeren. Das könnte ein Hinweis darauf sein, dass sich mit der Zeit eine Gruppe an Fahrern herausbildete, die regelmäßig alkoholisiert fahren, während die Zahl an Fahrern, die nur selten trinken und fahren, geringer wurde.

Wie auch schon bei den Unfallzahlen der alkoholisierten und nicht alkoholisierten Fahranfängerinnen und Fahranfänger kam es auch bei den Älteren-Kohorten in einigen Jahren zu auffälligen Schwankungen. Dabei stechen vor allem die Untersuchungsjahre 9 und 10 hervor, in denen das Odds Ratio deutlich von dem der Vor- und Folgejahre abwich. Um eine Begründung dafür zu finden, wurden wie oben die Unfallzahlen aller alkoholisierter Hauptverursacher für Kontroll- und Analysezeitraum und die Wetterdaten ausgewertet. Allerdings konnte auch hier aus diesen Daten keine Erklärung für diese Schwankungen abgeleitet werden. Eine Rolle spielten hierbei aber sicherlich die kleinen Fallzahlen gerade in späteren Untersuchungsjahren. Daher sollte

auch hier vor allem das Gesamtergebnis interpretiert werden.

Insgesamt hat sich das Alkoholunfallgeschehen der Fahranfänger-Kohorten deutlich besser entwickelt als das der Älteren-Kohorten. Während die Anzahl der alkoholisierten Beteiligten bei den Älteren nur sehr leicht abnahm, sank die Zahl bei den Jüngeren sehr deutlich. Dies bestätigt das Ergebnis aus Kapitel 4.1.4.1 und lässt darauf schließen, dass die Zahl an Alkoholunfällen durch das Gesetz zurückging. Dieser Rückgang ist nicht nur für die Jahre zu erkennen, in denen die untersuchten Personen direkt von der Maßnahme beeinflusst waren. Auch in den Folgejahren, in denen sie nicht mehr von der Maßnahme betroffen waren, entwickeln sie sich deutlich besser als die älteren Beteiligten, die zu keinem Zeitpunkt unter das Gesetz fielen.

4.1.5 Analyse der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Bisher wurde analysiert, wie sich das Unfallgeschehen der ersten Kohorte, die vom Alkoholverbot betroffen war, entwickelt hat. Dabei war zu erkennen, dass die Zahl alkoholisierter Beteiligter stärker zurückging, als das durch den generellen Rückgang der Unfallzahlen zu vermuten gewesen wäre. Darüber hinaus stellt sich jedoch die Frage, ob sich die-

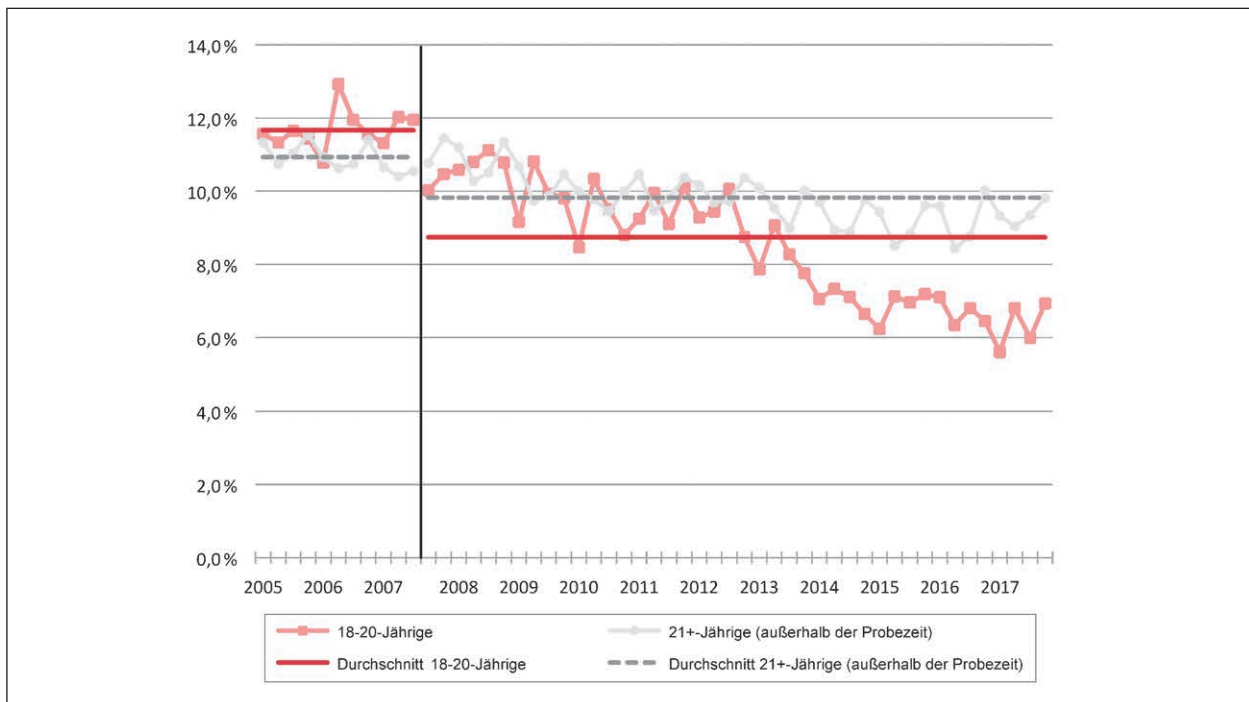


Bild 3: Anteil alkoholisierter Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer an allen Pkw-Fahrern (nur Hauptverursacher) nach Quartal 2005-2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)

ser positive Effekt auch für heutige Fahranfängerinnen und Fahranfänger zeigt.

In Bild 3 ist der Anteil alkoholisierter Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher im Pkw an allen Pkw-Hauptverursachern einmal für die Gruppe der 18-20-Jährigen und einmal für die Gruppe der ab 21-Jährigen außerhalb der Probezeit abgebildet. Berücksichtigt wurden dabei Unfälle aller Unfallkategorien, bis auf sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung. Auf die Inklusion der älteren Fahranfängerinnen und Fahranfänger wurde verzichtet, da die Fahrerwerks-Variable in der amtlichen Unfallstatistik fehleranfällig ist, wie in Kapitel 4.1.3 ausgeführt. Wären die älteren Fahranfängerinnen und Fahranfänger aufgenommen worden, hätte der Effekt des Gesetzes auf den Rückgang der Unfallzahlen unterschätzt werden können. Dann wären möglicherweise auch Beteiligte in die Gruppe der Fahranfängerinnen und Fahranfänger gerechnet worden, die sich nicht in der Probezeit befanden und daher auch nicht vom Gesetz beeinflusst wurden. Durch die hier vorgenommene Abgrenzung wurden ausschließlich Fahrerinnen und Fahrer berücksichtigt, die zum Zeitpunkt des Unfalls sicher unter die Maßnahme fielen, da sie unter 21 Jahre alt waren.

Ebenfalls dargestellt sind die Durchschnittswerte des Anteils alkoholisierter Beteiligter vor und nach

Einführung der Maßnahme. Zu beachten ist auch hier wieder, dass dieser Anteil ohne die Anzahl der Beteiligten an sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung berechnet wurde. Daher entspricht der hier ermittelte Anteil nicht dem wahren Alkoholisiertenanteil und dient daher nur zum Vergleich der Zeiträume. Im Zeitraum 2005-2007 vor Einführung der Maßnahme lag der durchschnittliche Anteil alkoholisierter Hauptverursacher der 18-20-Jährigen bei 11,7 %. Der durchschnittliche Anteil der ab 21-Jährigen außerhalb der Probezeit betrug im gleichen Zeitraum 10,9 % und war damit 0,8 Prozentpunkte geringer als der der jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Nach Einführung der Maßnahme ging der Anteil alkoholisierter Beteiligter für die jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger deutlich zurück. Über den Zeitraum 2007-2018 belief er sich durchschnittlich auf 8,7 %. Damit nahm der Anteil um 3,0 Prozentpunkte gegenüber dem Vorzeitraum ab. Dabei gab es einmal direkt nach Einführung des Alkoholverbots eine deutliche Minderung des Alkoholisiertenanteils. Auffällig ist jedoch auch, dass sich dieser Anteil in den Jahren 2013/2014 noch einmal deutlich reduzierte und seitdem auch nicht wieder auf sein altes höheres Niveau angestiegen ist. Seit Q4/2013 lag der Anteil alkoholisierter Hauptverursacherinnen und Hauptverursacher im Durchschnitt bei 6,8 % in der Gruppe der 18-20-Jährigen und immer unter 8,0 %. Der

Anteil alkoholisierter Beteiligter reduzierte sich für die Gruppe der ab 21-Jährigen außerhalb der Probezeit ebenfalls, allerdings war der Rückgang deutlich weniger stark ausgeprägt. Im Zeitraum 2007-2018 waren durchschnittlich 9,8 % der Hauptverursacher im Pkw alkoholisiert. Damit lag der Alkoholisiertenanteil der jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger in diesem Zeitraum 0,9 Prozentpunkte unter dem der Gruppe der ab 21-Jährigen.

Um zu prüfen, ob sich die Zeitreihe vor Einführung des Alkoholverbots für die 18-20-Jährigen von der Zeitreihe danach signifikant unterschied, wurde mithilfe eines t-Tests geprüft, ob die Mittelwerte dieser beiden Zeitabschnitte signifikant voneinander verschieden waren. Die Teststatistik beträgt 9,724. Damit kann die Nullhypothese, dass sich die Mittelwerte vor und nach Einführung der Maßnahme nicht unterscheiden, auf einem Signifikanzniveau von 1 % abgelehnt werden.

Das Ergebnis deutet darauf hin, dass die Maßnahme einen positiven Effekt auf das Alkoholunfallgeschehen der Fahranfängerinnen und Fahranfänger hatte. Direkt nach Einführung des Gesetzes ging der Anteil alkoholisierter Unfallbeteiligter bei den 18-20-Jährigen deutlich zurück. Das deckt sich mit den Ergebnissen aus den vorherigen Unterkapiteln. Der Anteil Alkoholisierter liegt bei den heutigen jungen Fahrerinnen und Fahrern noch einmal deutlich unter dem Anteil direkt nach Einführung der Maßnahme. Das Gesetz scheint also auch langfristig einen positiven Effekt zu haben, der sich in den letzten Jahren sogar noch einmal verstärkt zu haben scheint.

4.2 Analyse der alkoholbedingten Verkehrsverstöße

Neben der Analyse des Unfallgeschehens wurde in der ersten Evaluation die Entwicklung der Zahlen alkoholbedingter Verkehrsverstöße untersucht. Damals wurde festgestellt, dass die alkoholbedingten Verkehrsverstöße in der Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer, die vom Alkoholverbot betroffen waren, zurückgegangen ist (HOLTE et al., 2010). Diese Werte wurden nun mit Zahlen aus 2016 verglichen, um eine Aussage darüber treffen zu können, ob sich diese Entwicklung auch bei späteren Fahranfängerinnen und Fahranfängern zeigt.

Dazu wird zunächst die Datengrundlage vorgestellt (vgl. Kapitel 4.2.1). Danach folgt eine Beschreibung

der alkoholbedingten Deliktzugänge 2016 (vgl. Kapitel 4.2.2). Anschließend werden diese Daten mit den Daten aus der ersten Evaluation verglichen, um zu analysieren, wie sich die Zahl alkoholbedingter Deliktzugänge der Fahranfängerinnen und Fahranfänger langfristig entwickelt hat (vgl. Kapitel 4.2.3).

4.2.1 Datengrundlage

Seit 2019 stellt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für Forschungszwecke anonymisierte Mikrodaten aus dem Fahreignungsregister (FAER) zur Verfügung (KBA, 2019b). In das Fahreignungsregister gehen alle Meldungen zu registerpflichtigen verkehrssicherheitsrelevanten Sachverhalten ein, die dem KBA von Verwaltungsbehörden und Gerichten übermittelt werden (KBA, 2019a). Diese werden nach Jahr des Zugangs im KBA erfasst. Das Jahr der Tat muss dabei jedoch nicht dem Jahr des Zugangs entsprechen. Da es z.B. bei Gerichtsbeschlüssen zu einem mitunter großen zeitlichen Verzug zwischen Tatzeit und Zugang der Meldung kommen kann, sind in den Zugängen eines Jahres auch Meldungen enthalten, die auf Sachverhalten aus den vorangegangenen Jahren beruhen. Zudem wird ein Teil der Sachverhalte erst in den folgenden Jahren dem KBA gemeldet, sodass diese Sachverhalte nicht in den Zugängen des Kalenderjahres enthalten sind (ebd.).

Zum Zeitpunkt dieser Auswertung standen nur anonymisierte Mikrodaten für das Zugangsjahr 2016 zur Verfügung. Bei den Daten handelt es sich um eine 50 % Zufallsstichprobe auf Personenebene aus allen Zugängen des Jahres. Von den 4.123.686 Personen, für die dem KBA in 2016 Mitteilungen zugegangen sind, wurden 224 aus Datenschutzgründen ausgeschlossen.⁶ Die übrigen 4.123.462 Personen bilden die Grundgesamtheit (KBA, 2019a). In der Stichprobe sind 2.061.466 Personen enthalten.

Für die erste Evaluation des Gesetzes wurde der BAST ein aggregierter Datensatz über alle digitalisierten Mitteilungen (Deliktzugänge) zwischen August 2006 und Juli 2008 vom KBA bereit gestellt (HOLTE et al., 2010). Damit wurden die Zeiträume zwölf Monate vor und zwölf Monate nach Einführung des Alkoholverbots abgedeckt.

⁶ Dies betrifft Personen, deren Zahl an Folgemitteilungen von in Tatmehrheit begangenen Taten eine bestimmte Grenze übersteigt (KBA, 2019a).

4.2.2 Alkoholbedingte Deliktzugänge 2016

Wie in Kapitel 3.1 dargestellt, wird bei den Alkoholdelikten zwischen Ordnungswidrigkeiten (§ 24 a StVG 0,5 Promille-Grenze und § 24 c StVG Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen) und Straftaten (§ 315 c StGB Gefährdung im Straßenverkehr, § 316 StGB Trunkenheit im Verkehr und § 323 a StGB Vollrausch) unterschieden. Im Datensatz der Zugänge 2016 sind die Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a und § 24 c StVG in einer Variablen zusammengefasst. Die drei Alkohol-Straftatbestände sind dagegen einzeln erfasst.

Tabelle 14 gibt einen Überblick über die Fallzahlen der Alkohol-Delikte im Datensatz. In der Stichprobe sind 17.695 Mitteilungen zu Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24 a und 24 c StVG enthalten. Die Stichprobe beinhaltet zudem 8.451 Mitteilungen über Alkohol-Straftaten nach § 315 c StGB und 30.416 Mitteilungen nach § 316 StGB. Darüber hinaus sind 235 Mitteilungen zu einer Vollrausch-Straftat nach § 323 a StGB in der Stichprobe. Damit han-

delt es sich bei mehr als zwei Dritteln der Alkohol-Delikte in der Stichprobe um Straftaten.

Überrepräsentiert bei den Alkohol-Delikten waren in der Stichprobe vor allem Mitteilungen von Personen im jungen Erwachsenenalter bis 35 Jahre (s. Bild 4). Eine Ausnahme davon stellen die Fahrerinnen und Fahrer unter 21 Jahre dar. Die 18-20-Jährigen sind nur leicht überrepräsentiert bei den Alkohol-Delikten, die 15-17-Jährigen sogar sehr stark unterrepräsentiert. Jedoch sind insbesondere die 15-17-Jährigen im motorisierten Individualverkehr auch insgesamt deutlich unterrepräsentiert im Vergleich zu ihrem Anteil an der Bevölkerung (Infas, 2018).

Für die Mitteilungen zu Alkohol-Ordnungswidrigkeiten liegen in der Stichprobe Angaben zum Alkoholwert vor. Dabei wurden nur Blutalkoholkonzentrationen (BAK) zwischen 0,5 und unter 1,1 Promille bzw. Atemalkoholkonzentrationen (AAK) zwischen 0,25 und 0,54 mg pro Liter Atemluft erfasst. Übersteigt der Alkoholwert 1,1 Promille (BAK) bzw. 0,55 mg/l Atemluft (AAK), handelt es sich nicht mehr um eine Ordnungswidrigkeit, sondern um eine Straftat. Die prozentuale Verteilung der Alkoholwerte ist in Bild 5 dargestellt. Die AAK-Werte wurden dazu in BAK-Werte umgerechnet.⁷ Am häufigsten wurden Werte zwischen 0,5 und 0,6 Promille bzw. 0,6 und 0,7 Pro-

Alkoholbedingte Ordnungswidrigkeiten	
... nach § 24 a StVG bzw. § 24 c StVG	17.695
Alkoholbedingte Straftaten	
... nach § 315 c StGB Gefährdung im Straßenverkehr	8.451
... nach § 316 StGB Trunkenheit im Verkehr	30.416
... nach § 323 a StGB Vollrausch	235

Tab. 14: Alkoholbedingte Mitteilungen in der Stichprobe (Datengrundlage: KBA (2019b))

⁷ In § 24a I StVG ist geregelt, dass ein AAK-Wert von 0,25 mg/l Atemluft gleichbedeutend ist mit einem BAK-Wert von 0,5 Promille im Blut.

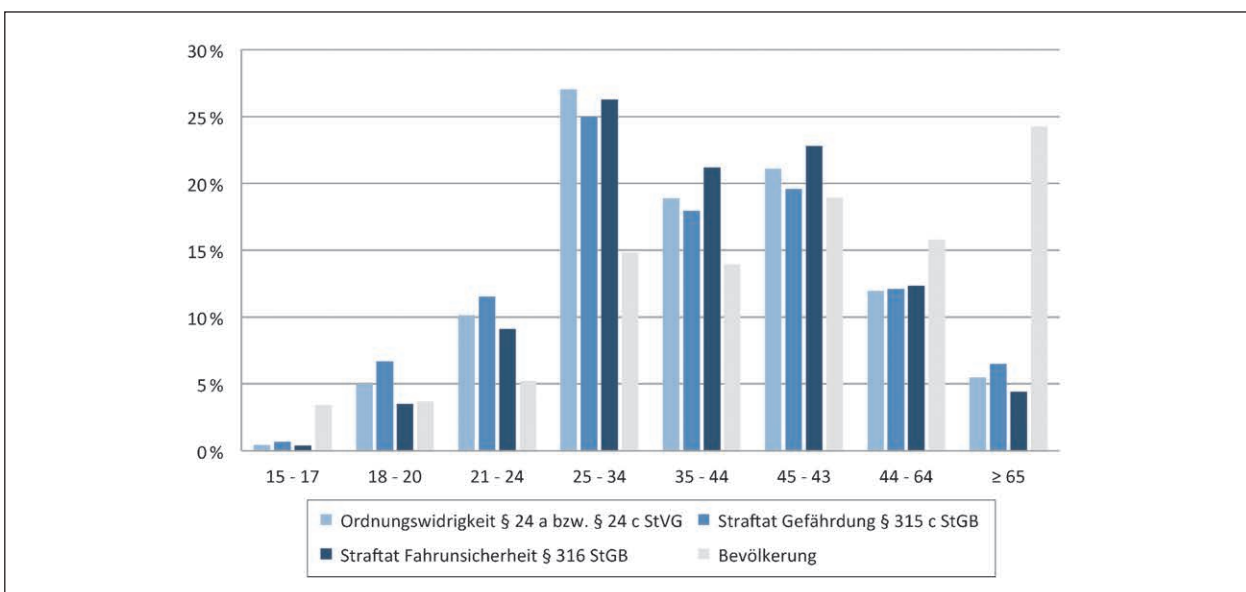


Bild 4: Verteilung der alkoholbedingten Mitteilungen nach Altersgruppen (Datengrundlage: KBA (2019b))

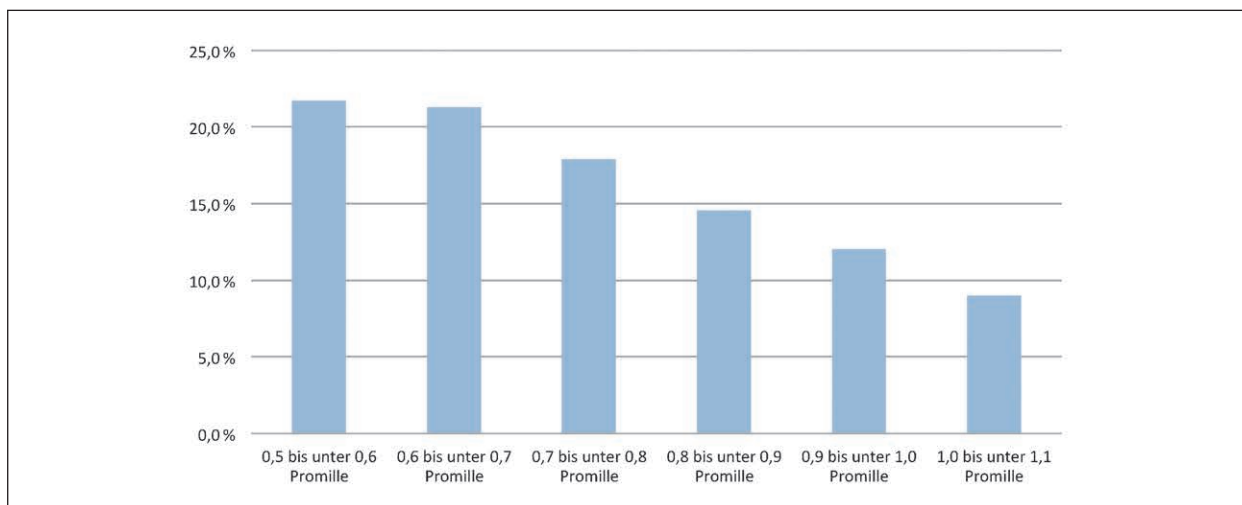


Bild 5: Gemessene BAK-Werte bei Mitteilungen zu Alkohol-Ordnungswidrigkeiten (AAK-Werte umgerechnet) (Datengrundlage: KBA (2019b))

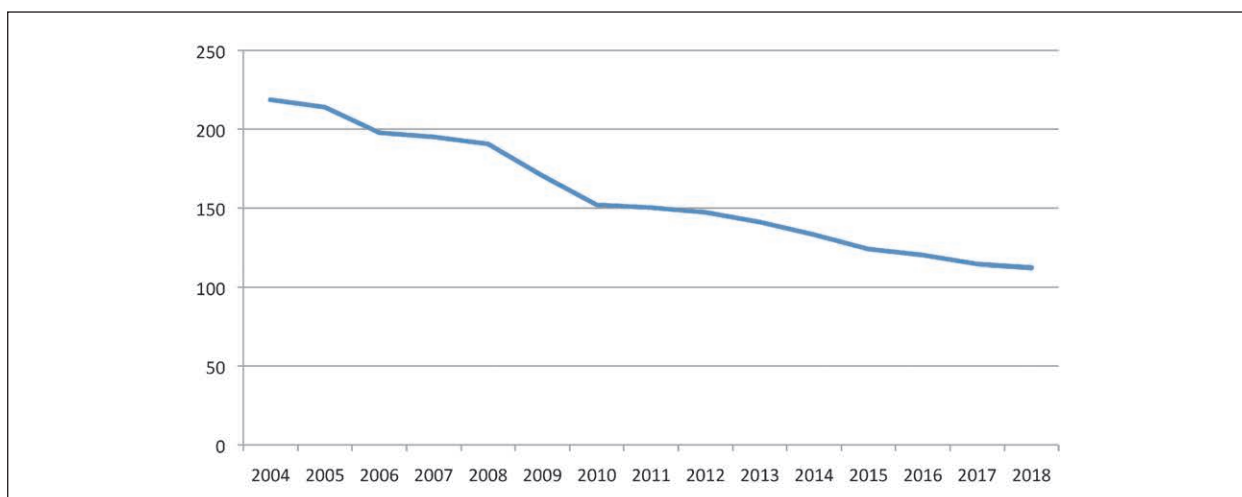


Bild 6: Entwicklung der Alkoholdelikte 2004-2018 [in Tsd.]⁸

mille gemessen. Der große Anteil niedrigerer Alkoholwerte bei den Mitteilungen zu alkoholbedingten Ordnungswidrigkeiten kann auch damit zusammenhängen, dass bei höheren Alkoholwerten eventuell häufiger eine relative Fahruntüchtigkeit vorlag und eine Alkohol-Straftat festgestellt wurde. Für die Mitteilungen zu Alkohol-Straftaten liegen in der Stichprobe keine Alkoholwerte vor.

4.2.3 Vergleich der Zeiträume 2006-2008 und 2016

In den letzten Jahren ist die Anzahl der Alkoholdelikte stark zurückgegangen. In Bild 6 ist die Entwicklung zwischen 2004 und 2018 dargestellt. In diesem Zeitraum nahm die Zahl der Alkoholdelikte kontinuierlich ab. Innerhalb von fünfzehn Jahren halbierte sich die Zahl der alkoholbedingten Verstöße fast.

Analysiert werden sollte jetzt, wie sich die Zahl der alkoholbedingten Verstöße bei den Fahrerinnen und Fahrern im Vergleich zu den älteren Verkehrsteilnehmern entwickelt hat. Dabei wurde die Zahl der Deliktzugänge im Jahr vor bzw. nach Einführung des Alkoholverbots verglichen mit der Zahl der Deliktzugänge 2016.

Das Alkoholverbot für Fahrerinnen und Fahrer gilt für Personen unter 21 Jahren bzw. für Personen, die sich in der Probezeit befinden. In den zur Verfügung stehenden Daten sind keine Informationen dazu enthalten, ob sich eine Person zum Tatzeitpunkt in der Probezeit befand. Daher kann die

⁸ Quelle: KBA (2013), KBA (2014), KBA (2015), KBA (2016), KBA (2017), KBA (2018), KBA (2019c)

Gruppe der Fahranfängerinnen und Fahranfänger nur über das Alter abgegrenzt werden. Für die Gruppe der unter 21-Jährigen galt das Alkoholverbot in jedem Fall. In der Gruppe der ab 21-Jährigen sind jedoch auch Personen enthalten, die sich noch in der Probezeit befanden und die dementsprechend zum Tatzeitpunkt unter das Alkoholverbot fielen. Dadurch wird die Wirkung des Alkoholverbots möglicherweise leicht unterschätzt. Da der Anteil von Personen in der Probezeit in der älteren Teilgruppe aber eher gering sein dürfte, ist nicht davon auszugehen, dass dies einen starken Effekt auf das Ergebnis hat.

Der Vergleich wird getrennt für Ordnungswidrigkeiten und Straftaten durchgeführt. Da im Datensatz von 2016 bei den Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nicht zwischen einem Verstoß gegen die 0,5 Promille-Grenze und einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger unterschieden wird, konnten die Zahlen aus 2016 mit denen vor Einführung des Alkoholverbots 2006/2007 nur für Straftaten verglichen werden. Die Zahl der Ordnungswidrigkeiten wäre nur vergleichbar gewesen, wäre die Zahl aus 2016 um die Zahl der Verstöße gegen § 24 c StVG bereinigt worden. Andernfalls würde der Rückgang der Alkohol-Ordnungswidrigkeiten bei den Fahranfängerinnen und Fahranfängern deutlich unterschätzt werden.

Da es sich bei den Zahlen für 2016 um eine Stichprobe handelt, mussten die Ergebnisse für einen Vergleich mit den Vorjahren hochgerechnet werden. Der Hochrechnungsfaktor ergibt sich dabei als Quotient der Stichprobengröße und der Grundgesamtheit ($\gamma = 2,00$). Zudem wurden die Straftaten um die Zahl identischer Taten in Tatmehrheit korrigiert.

In Tabelle 15 ist das Ergebnis dargestellt. Laut der Hochrechnung sind im Jahr 2016 1.924 Meldungen über Alkohol-Ordnungswidrigkeiten für unter 21-Jährige zugegangen, bei den ab 21-Jährigen waren es dagegen 33.470. Damit entfallen nur 5,4 % der Zugänge in der Stichprobe auf Personen unter 21 Jahre. Im Jahr 2007/2008 wurden 6.728 Zugänge über Alkohol-Ordnungswidrigkeiten verzeichnet, bei denen die Täterin oder der Täter unter 21 Jahre alt war. Für die ab 21-Jährigen belief sich die Zahl auf 55.379. Der Anteil der unter 21-Jährigen betrug damit 10,8 % und war deutlich höher als 2016.

Die Zahl der Alkohol-Ordnungswidrigkeiten ging zwischen 2007/2008 und 2016 deutlich zurück um

insgesamt 43,0 %. Dabei nahm die Zahl der Alkohol-Ordnungswidrigkeiten bei den unter 21-Jährigen deutlich stärker ab als in der älteren Teilgruppe. Bei den unter 21-Jährigen lag der Rückgang bei 71,4 %, bei den ab 21-Jährigen bei 39,6 %.

Entsprechend der Hochrechnung lag die Zahl der Zugänge an Alkohol-Straftaten der unter 21-Jährigen im Jahr 2016 bei 3.680 und die der ab 21-Jährigen bei 75.834. Damit gingen auch bei den Straftaten die Zahlen deutlich zurück. Insgesamt nahm die Zahl der Alkohol-Straftaten um 23,9 % gegenüber 2007/2008 und um 26,1 % gegenüber 2006/2007 ab.

Wie auch bei den Ordnungswidrigkeiten war der Rückgang bei den alkoholbedingten Straftaten bei den unter 21-Jährigen deutlich stärker ausgeprägt als bei der älteren Teilgruppe. Im Vergleich zu

	< 21 Jahre	≥ 21 Jahre
Alkohol-Ordnungswidrigkeit		
2007/08	6.728	55.379
... davon Männer	89,1 %	87,1 %
... davon Frauen	10,9 %	12,9 %
2016 ¹	1.924	33.470
... davon Männer	85,8 %	85,5 %
... davon Frauen	13,8 %	13,3 %
Veränderung 2016 ggü. 2007/08	-71,4 %	-39,6 %
Alkohol-Straftaten		
2006/07	11.322	96.297
... davon Männer	93,1 %	86,8 %
... davon Frauen	6,9 %	13,2 %
2007/08	9.816	94.624
... davon Männer	93,2 %	86,3 %
... davon Frauen	6,8 %	13,7 %
2016	3.680	75.834
... davon Männer	89,9 %	82,9 %
... davon Frauen	10,0 %	14,3 %
... davon unbekannt oder divers	0,1 %	2,8 %
Veränderung 2016 ggü. 2006/07	-67,5 %	-21,3 %
Veränderung 2016 ggü. 2007/08	-62,5 %	-19,9 %
¹ Die Abweichung zu den Zahlen in HOLTE et al. (2010, S. 25 ff.) ergeben sich dadurch, dass die Mitteilungen, in denen sowohl eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 a StVG als auch nach § 24 c StVG mitgeteilt wurde, hier nur einmal gezählt wurden.		

Tab. 15: Alkoholdelikte der unter 21-Jährigen und ab 21-Jährigen im Vergleich

2007/2008 reduzierte sich die Anzahl in der jüngeren Teilgruppe um 62,5 % und im Vergleich zu 2006/2007 um 67,5 %. Bei den ab 21-Jährigen betrug der Rückgang 19,9 % im Vergleich zu 2007/2008 und 21,3 % im Vergleich zu 2006/2007.

Sowohl bei den Straftaten als auch bei den Ordnungswidrigkeiten entfällt die Mehrheit der Taten auf männliche Fahrer. 2016 lag ihr Anteil an den Ordnungswidrigkeiten bei 85,5 % und an den Straftaten bei 83,3 %. Jedoch ist der Rückgang der Alkoholdelikte im Vergleich zu 2006-2008 bei den Tätern etwas stärker ausgeprägt als bei den Täterinnen.

Die Zahl der Delikte nahm in der jüngeren Teilgruppe also deutlich stärker ab als in der älteren Teilgruppe. Somit handelte es sich bei dem im Jahr nach der Einführung beobachteten stärkeren Rückgang bei den Alkoholdelikten der vom Gesetz betroffenen Fahrerinnen und Fahrer nicht um einen kurzfristigen Effekt. Im Gegenteil scheint sich dieser Trend noch verstärkt zu haben, da auch zwischen 2007/2008 und 2016 ein deutlich stärkerer Rückgang bei den Alkoholdelikten von jungen Fahrerinnen und Fahrern zu beobachten war im Vergleich zu den älteren Verkehrsteilnehmern. In beiden Zeiträumen galt das Alkoholverbot bereits. Der Effekt des Alkoholverbots auf die Zahl der Alkoholdelikte unter 21-Jähriger scheint damit nicht kurzfristig zu sein, sondern sich langfristig sogar noch verstärkt zu haben.

Bei der Interpretation der dargestellten Zahlen ist jedoch Vorsicht geboten. Da die Zahlen für 2016 auf einer 50%-Stichprobe beruhen, weicht die wahre Zahl an Alkoholdelikten möglicherweise von der hier hochgerechneten Zahl ab. Es ist nicht möglich, eine Aussage über die Stärke der Abweichung zu treffen. Da die Zahl der Alkoholdelikte der jungen Fahrerinnen und Fahrer allerdings

deutlich stärker zurückgegangen ist als die der älteren Teilgruppe, ist trotz dieser Unsicherheit davon auszugehen, dass dieses Ergebnis verlässlich ist.

4.3 Ergebnisse der Befragungsstudie

Wie auch bei der ersten Evaluation des Alkoholverbots (HOLTE et al., 2010) wurde auch in der vorliegenden Re-Evaluation eine Befragung von Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt, in der Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten in Bezug auf das Alkoholverbot ermittelt wurden. Um die Antworten der heutigen Fahrerinnen und Fahrer mit denjenigen der ersten Evaluation in Bezug setzen zu können (Vergleich 1), wurden weitgehend identische Fragen gestellt. Zusätzlich wurde in der aktuellen Re-Evaluation geprüft, wie sich die Einstellungen und Verhaltensabsichten der damaligen Fahrerinnen und Fahrer, die erstmals unter das Alkoholverbot fielen, heute darstellen. Hierzu wurden Personen befragt, die zu der ersten Kohorte gehörten, für die in 2007 das Alkoholverbot galt. Diese Ergebnisse sollen denjenigen Befragungsergebnissen der ersten Evaluation gegenüber gestellt werden (Vergleich 2). Bild 7 veranschaulicht die Elemente der ersten Evaluation und der Re-Evaluation sowie die Vergleichsgruppen der Befragung.

4.3.1 Methodik

Die Datenerhebung für die vorliegende Befragung wurde von INFO GmbH mittels eines „Mixed-Mode“-Ansatzes aus telefonischer Befragung (CATI) und Online-Befragung (CAWI) auf der Basis aktiv rekrutierter Panels durchgeführt. Die Erhebung erfolgte in der Zeit vom 06. Februar bis 07. März 2018.

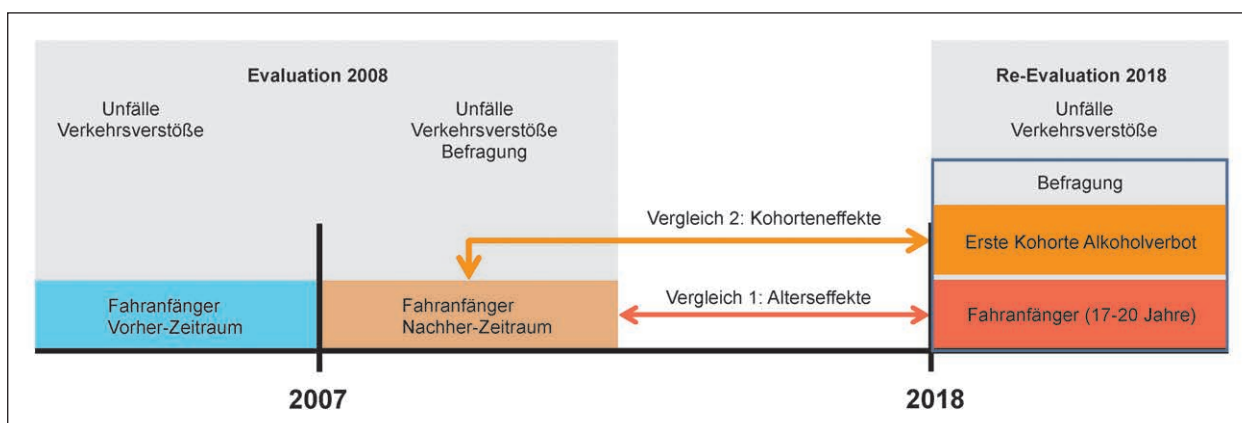


Bild 7: Schematische Darstellung der beiden Evaluationen zum Alkoholverbot für Fahrerinnen und Fahrerinnen

Befragt wurden 17-20-jährige Fahranfängerinnen und Fahranfänger (n = 1.008) und Personen, die zwischen August 2007 und Juli 2009 Fahranfänger oder Fahranfängerinnen waren (n = 1.010) und damit zur ersten Kohorte gehörten, für die das Alkoholverbot galt. Diese beiden Gruppen wurden befragt, um einerseits die Einstellungen und Verhaltensabsichten der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger mit denjenigen der ersten Evaluation aus dem Jahr 2008 vergleichen zu können und andererseits zu prüfen, wie diese Aspekte sich langfristig in der Kohorte entwickelt haben (vgl. Bild 7).

Bei der ersten Evaluation war nur ein geringer Teil der befragten Fahranfängerinnen und Fahranfänger älter als 20 Jahre (22 %), daher wurde in der vorliegenden Evaluation nur die „Kernzielgruppe“ der jungen Fahranfängerinnen zwischen 17 und 20 Jahren befragt. Für den Zeitvergleich mit Fahranfängerinnen und Fahranfängern aus der ersten Evaluationsstudie werden daher auch nur die damals 17-20-jährigen Befragten in die Analysen einbezogen.

Die Grundgesamtheit der Befragung bildeten zunächst alle Personen im relevanten Alter in Privathaushalten in Deutschland. Auswahlbasis für die CATI-Befragung war das „ADM-Mastersample“, aus dem eine geschichtete Zufallsauswahl der Rufnummern gezogen wurde. Die Online-Stichprobe wurde vom Auftragnehmer über einen Panelanbieter zugekauft. Die Probanden wurden über einen individualisierten Link eingeladen. Im Zuge der Panelrekrutierung wurden umfangreiche Qualitätssicherungsmaßnahmen durchgeführt, um einen sauberen und qualitativ hochwertigen Datensatz der Online-Befragungen zu erhalten.

Der standardisierte, von der BAST entwickelte Fragebogen wurde vor der Erhebung einem Pretest (n = 26) unterzogen, der als CATI-Befragung stattfand. Im Ergebnis wurde nur ein sehr geringer inhaltlicher Änderungsbedarf ausgemacht: Formulierungen wurden leicht angepasst sowie Hinweise für die Interviewer ergänzt bzw. präzisiert. Um Zeitvergleiche mit der ersten Evaluation des Alkoholverbots

für Fahranfänger und Fahranfängerinnen aus dem Jahr 2008 zu ermöglichen, wurden die Fragen weitgehend identisch zur damaligen Befragung formuliert. Ergänzt wurden eine Frage zur Teilnahme am Begleiteten Fahren (V2), eine Wissensfrage (V3.7), einige Einstellungsfragen (E 1.3, E 1.4, E 1.5, E 1.6, E 1.8) sowie eine Frage zur Kontrollwahrscheinlichkeit (K 1).

Die vorliegende Stichprobe wurde hinsichtlich der Merkmale Alter, Geschlecht, höchster Schulabschluss, Haushaltsgröße und Bundesland gewichtet. Hierdurch konnten mögliche Verzerrungen ausgeglichen werden, so dass die Daten für die beiden oben genannten Gruppen bevölkerungsrepräsentativ sind.

4.3.2 Ergebnisse

4.3.2.1 Zusammensetzung der Gesamtstichprobe

Insgesamt haben 2.018 Personen an der Befragung teilgenommen, davon wurden 990 (49,1 %) telefonische Interviews und 1028 (50,9 %) Online-Befragungen durchgeführt. Die gewichtete Gesamtstichprobe besteht zu 49,6 % aus Frauen und 50,4 % aus Männern (siehe Tabelle 16).

Gruppe 1 bestand aus 1.008 17-20-jährigen Fahranfängerinnen (n = 482; 47,8 %) und Fahranfängern (n = 526; 52,2 %). Gruppe 2 bestand insgesamt aus 1.010 Personen, die zum Zeitpunkt der Einführung des Alkoholverbots für Fahrfänger zur ersten Kohorte gehörten, für die diese Regelung galt. In Gruppe 2 wurden 519 Frauen (51,3 %) und 491 (48,6 %) Männer befragt.

In Gruppe 1 wurden 614 Personen (60,9 %) telefonisch befragt und 394 Personen (39,1 %) online. In Gruppe 2 wurden 275 Personen (27,2 %) mittels CATI befragt, 735 (72,8 %) online. Bei den nachfolgenden Auswertungen wurde jeweils überprüft, ob die Befragungsmethode einen Einfluss auf das Antwortverhalten hat.

	Frauen	Männer	Gesamt
Gruppe 1 Fahranfänger 17-20 Jahre	482 (47,8 %)	526 (52,2 %)	1.008 (100 %)
Gruppe 2 Erste Kohorte Alkoholverbot	519 (51,4 %)	491 (48,6 %)	1.010 (100 %)
Gesamt	1.001 (49,6 %)	1.017 (50,4 %)	2.018 (100 %)

Tab. 16: Stichprobenzusammensetzung der befragten Gruppen (gewichtete Daten)

4.3.2.2 Kenntnisse und Einstellungen der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Von den befragten 17-20-jährigen Fahranfängerinnen und Fahranfängern geben insgesamt drei Viertel (75 %) an, täglich oder mehrmals pro Woche in ihrer Freizeit Auto zu fahren. Lediglich 5 % fahren höchstens einmal im Monat oder fast nie Auto in der Freizeit (Frage V 1; vgl. Tabelle 17), wobei sich keine bedeutsamen Unterschiede zwischen Männern und Frauen zeigen. Gut zwei Drittel (68,8 %) der befragten Fahrneulinge nehmen oder nahmen am Begleiteten Fahren teil, davon waren knapp die Hälfte (48,6 %) Frauen (Frage V 2).

Wissen zu gesetzlichen Regelungen des Alkoholverbots

Überwiegend sind die rechtlichen Regelungen zum Alkoholverbot bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern gut bekannt. So antworteten insgesamt weit über 90 % der Befragten korrekt, dass es in der

	Frauen	Männer	Gesamt
Täglich	26,9	29,6	28,3
Mehrmals pro Woche	46,2	47,2	46,7
Einmal pro Woche	13,9	10,6	12,2
Etwa 2-3 Mal im Monat	8,3	7,4	7,8
Höchstens einmal im Monat	3,1	3,8	3,5
Fast nie	1,7	1,3	1,5

Tab. 17: „Wie häufig fahren Sie in Ihrer Freizeit Auto?“ – 2018 (Frage V 1; gewichtete Daten in %)

Probezeit verboten sei, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren (Frage V 3.1). Dagegen wissen nur 84,9 % der Befragten, dass das Alkoholverbot generell für Fahrerinnen und Fahrer unter 21 Jahren gilt (Frage V 3.2). In Bezug auf die Sanktionen bei Verstößen gegen das Alkoholverbot wissen über 90 % der Befragten, dass sich die Probezeit verlängert (Frage V 3.3), nicht nur eine mündliche Verwarnung ausgesprochen wird (Frage V 3.4) und ein Aufbauseminar besucht werden muss (Frage V 3.7). Dass ein Verstoß mit einem Bußgeld und Punkten im Fahreignungsregister (FAER) geahndet wird, war nur 87,0 % (Frage V 3.5) bzw. 78,9 % (Frage V 3.6) der Befragten bekannt (vgl. Tabelle 18).

Hinsichtlich der Kenntnisse zum Alkoholverbot zeigen sich in einigen Fragen bedeutsame Unterschiede zwischen Männern und Frauen. So wissen die männlichen Befragten eher als Frauen, dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot mit einem Bußgeld sanktioniert wird, wobei sich dieser Unterschied ausschließlich bei den telefonischen Befragungen zeigte ($\chi^2 = 7,432^{**9}$; $\phi = -.106$). Ähnliches gilt für Frage V 3.6: Es wissen mehr Männer, dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot mit Punkten sanktioniert wird, wobei auch dieser Unterschied allein auf die telefonische Befragung zurückgeht ($\chi^2 = 4,135^*$; $\phi = -.079$). Dagegen konnten mehr Frauen die Frage nach einem Aufbauseminar korrekt beantworten. Dieser Unterschied zeigt sich allerdings

⁹ Signifikanz: *** $p \leq 0,001$; ** $p \leq 0,01$; * $p \leq 0,05$

Aussage	Korrekt beantwortet (gültige %)		
	Frauen	Männer	Gesamt
V 3.1 Für alle Fahranfänger in der Probezeit ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren. [richtig]	99,2	98,3	98,7
V 3.2 Für alle unter 21 Jahren ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren. [richtig]	85,0	84,9	84,9
V 3.3 Wird in der Probezeit gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger verstoßen, verlängert sich die Probezeit um weitere zwei Jahre. [richtig]	89,8	91,8	90,8
V 3.4 Ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger hat lediglich eine mündliche Verwarnung zur Folge. [falsch]	94,8	92,4	93,5
V 3.5 Man muss bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger ein Bußgeld bezahlen. [richtig]	84,1	89,5	87,0
V 3.6 Bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger gibt es Punkte in der „Verkehrssünderkartei“. [richtig]	74,8	82,7	78,9
V 3.7 Man muss bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger an einem besonderen Aufbauseminar teilnehmen. [richtig]	93,6	88,8	91,1

Tab. 18: Wissen zu gesetzlichen Regelungen – 2018 (Fragen V 3.1 – V 3.7; gewichtete Daten in %)

nur bei der Online-Befragung ($\chi^2 = 9,133^{**}$; $\phi = .164$). Trotz dieser statistisch bedeutsamen Unterschiede sind die Effektstärken allerdings jeweils als gering zu bezeichnen.

Von denjenigen, die angaben, man müsse bei einem Verstoß ein Bußgeld bezahlen, haben nur 5 % die Höhe des Bußgeldes korrekt mit 250 Euro beziffert. Wenngleich der Mittelwert angegebenen Höhe des Bußgeldes über alle Befragten hinweg bei rund 266 Euro – und damit relativ nahe an der realen Bußgeldhöhe – lag, liegt der Median bei 200 Euro. Das bedeutet, dass ein Großteil der befragten Fahnranfängerinnen und Fahnranfänger der Meinung ist, das Bußgeld sei niedriger als es tatsächlich ist (vgl. Tabelle 19). Bei diesen Antworten ist allerdings der vergleichsweise hohe Anteil fehlender Angaben (14,1 %) zu berücksichtigen. Wenngleich sich keine Geschlechtsunterschiede zeigen, hat die Befragungsmethode einen deutlichen Einfluss auf das Antwortverhalten. So wurde das Bußgeld bei telefonischen Befragungen signifikant höher eingeschätzt als bei Online-Befragungen ($F = 16,332^{***}$; $\eta^2 = .020$).

Von den Befragten, die angaben, ein Verstoß gegen das Alkoholverbot würde mit Punkten im Fahreignungsregister (FAER) geahndet, gab gut ein Viertel

Angenommene Höhe des Bußgeldes	%
1-50 EUR	11,9
51-100 EUR	20,1
101-200 EUR	26,6
201-500 EUR	20,5
501 EUR und mehr	6,9
keine Angabe	14,1

Tab. 19: Angenommene Höhe des Bußgeldes – 2018
(Frage V 4.1; gewichtete Daten in %)

Angenommene Anzahl der Punkte im FAER	%
1 Punkt	27,1
2 Punkte	36,1
3 Punkte	13,2
4 Punkte	0,8
5 Punkte	0,6
6 Punkte und mehr	0,5
keine Angabe	21,7

Tab. 20: Angenommene Anzahl der Punkte im FAER – 2018
(Frage V 4.2; gewichtete Daten in %)

(27,1 %) korrekt an, dies werde mit einem Punkt sanktioniert. Der überwiegende Teil der Befragten ist der Meinung, ein Verstoß würde mit mehr als einem Punkt im FAER geahndet, der Median liegt hier bei 2,0 Punkten. Auch hier ist der hohe Anteil fehlender Angaben zu berücksichtigen (21,7 %; vgl. Tabelle 20). In Bezug auf diese Frage ergaben sich weder Geschlechts- noch Methodenunterschiede. Während also das bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot drohende Bußgeld in seiner Höhe eher unterschätzt wird, wird die Sanktionierung durch Punkte tendenziell überschätzt.

Einstellungen zum Alkoholverbot

Tabelle 21 gibt einen Überblick über die erhobenen Einstellungen der heutigen Fahnranfängerinnen und Fahnranfänger zum Alkoholverbot. Demnach halten 97,2 % der Befragten das Alkoholverbot für eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme (Frage E 1.1; „trifft voll und ganz zu“ und „trifft eher zu“). Es zeigen sich keine signifikanten Geschlechtsunterschiede in der Beantwortung dieser Frage. Ebenso werden keine Einflüsse der Befragungsmethode erkennbar.

Hinsichtlich der Aussage, dass Alkohol das Fahrvermögen bei Fahnranfängerinnen und Fahnranfängern stärker beeinträchtigt als bei erfahreneren Fahrerinnen und Fahrern (Frage E 1.2) ist die Auffassung geteilt: Rund die Hälfte der Befragten stimmt der Aussage zu, nahezu ebenso viele weisen diese Aussage zurück. Auch bei dieser Frage zeigen sich keine bedeutsamen Geschlechtsunterschiede in der Beantwortung. Allerdings stimmen diejenigen, die online befragt wurden, dieser Aussage in deutlich stärkerem Ausmaß zu als diejenigen, die telefonisch befragt wurden ($F = 5,331^*$; $\eta^2 = .006$).

Die weit überwiegende Mehrheit (97,5 %) würde jemanden, der Alkohol getrunken hat, vom Autofahren abhalten (Frage E 1.3), wobei Frauen dieser Aussage deutlich stärker zustimmen als Männer, der Effekt jedoch klein ist ($F = 9,301^{**}$; $\eta^2 = .010$). Es bestehen in dieser Frage keine signifikanten Unterschiede in Bezug auf die Befragungsmethode.

Der Aussage „Wenn ich Auto fahre, trinke ich grundsätzlich keinen Alkohol.“ (Frage E 1.4) stimmt die weit überwiegende Mehrheit der Fahnranfängerinnen und Fahnranfänger voll und ganz zu. Insgesamt 11,4 % der Befragten gaben an, unabhängig vom Autofahren nie Alkohol zu trinken. 6,8 % der Befrag-

	Frauen	Männer	Gesamt
Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme (E 1.1)			
Trifft voll und ganz zu	85,9	83,8	84,8
Trifft eher zu	12,0	12,8	12,4
Trifft eher nicht zu	1,0	2,1	1,6
Trifft überhaupt nicht zu	1,0	1,3	1,2
Bei Fahranfängern beeinträchtigt der Alkohol das Fahrvermögen stärker als bei Personen mit größerer Fahrerfahrung (E 1.2)			
Trifft voll und ganz zu	16,9	16,9	16,9
Trifft eher zu	35,8	31,7	33,7
Trifft eher nicht zu	27,9	32,4	30,3
Trifft überhaupt nicht zu	19,4	19,0	19,2
Ich würde jemanden, der Alkohol getrunken hat, davon abhalten Auto zu fahren (E 1.3)			
Trifft voll und ganz zu	87,2	79,3	83,1
Trifft eher zu	11,6	17,0	14,4
Trifft eher nicht zu	1,2	2,9	2,1
Trifft überhaupt nicht zu	0,0	0,8	0,4
Wenn ich Auto fahre, trinke ich grundsätzlich keinen Alkohol (E 1.4)			
Trifft voll und ganz zu	93,0	91,8	92,4
Trifft eher zu	6,3	4,7	5,5
Trifft eher nicht zu	0,2	3,2	1,8
Trifft überhaupt nicht zu	0,5	0,2	0,3
Trinke grundsätzlich keinen (nie) Alkohol	10,8	11,8	11,4
Schon geringe Mengen Alkohol können sich bemerkbar machen, die Selbstkontrolle beeinträchtigen (E 1.5)			
Trifft voll und ganz zu	67,0	57,8	62,2
Trifft eher zu	29,7	31,7	30,8
Trifft eher nicht zu	3,1	9,3	6,3
Trifft überhaupt nicht zu	0,2	1,1	0,7
Wenn ich weiß, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin Alkohol getrunken hat, fahre ich nicht mit (E 1.6)			
Trifft voll und ganz zu	59,0	59,6	59,3
Trifft eher zu	34,1	29,1	31,5
Trifft eher nicht zu	6,7	9,5	8,2
Trifft überhaupt nicht zu	0,2	1,7	1,0
Durch das Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer fühle ich mich ungerecht behandelt (E 1.7)			
Trifft voll und ganz zu	1,5	4,0	2,8
Trifft eher zu	4,2	6,1	5,2
Trifft eher nicht zu	16,4	18,0	17,2
Trifft überhaupt nicht zu	77,9	71,9	74,8
Durch das Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer fühle ich mich in meiner Mobilität eingeschränkt (E 1.8)			
Trifft voll und ganz zu	1,9	4,0	3,0
Trifft eher zu	7,7	7,6	7,6
Trifft eher nicht zu	23,6	17,2	20,3
Trifft überhaupt nicht zu	66,9	71,2	69,1

Tab. 21: Einstellungen zum Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen – 2018 (gewichtete Daten in %)

ten verzichten nicht strikt auf Alkohol, wenn sie Auto fahren („trifft eher zu“, „trifft eher nicht zu“, „trifft überhaupt nicht zu“). Es zeigen sich keine bedeutsamen Geschlechts- oder Methodenunterschiede.

93 % der Befragten sind der Meinung, dass bereits geringe Mengen Alkohol die Selbstkontrolle beeinträchtigen können (Frage E 1.5; „trifft voll und ganz zu“ und „trifft eher zu“). Die weiblichen Befragten stimmen dieser Aussage in deutlich stärkerem Maß zu ($F = 22,611^{***}$; $\eta^2 = .024$). Ebenso ist das Ausmaß der Zustimmung bei den telefonisch Befragten deutlich höher als bei den online Befragten ($F = 3,848^*$; $\eta^2 = .004$).

Insgesamt stimmen 90,8 % der Befragten „voll und ganz“ oder „eher“ zu, dass sie nicht mit einem Fahrer oder einer Fahrerin mitfahren würden, wenn sie wüssten, dass dieser/diese Alkohol getrunken hat (Frage E 1.6). Dabei ist das Ausmaß der Zustimmung bei Frauen ($F = 5,898^*$; $\eta^2 = .006$) sowie bei den telefonisch Befragten deutlich höher ($F = 17,299^{***}$; $\eta^2 = .018$).

92 % der befragten Fahranfängerinnen und Fahranfänger geben an, sich durch das Alkoholverbot nicht ungerecht behandelt zu fühlen, 8 % fühlen sich „eher“ oder „voll und ganz“ ungerecht behandelt (Frage E 1.7). Die männlichen Fahranfänger fühlen sich durch das Alkoholverbot deutlich stärker ungerecht behandelt als die weiblichen ($F = 13,268^{***}$; $\eta^2 = .014$). Dabei zeigt sich zusätzlich eine Interaktion mit der Befragungsmethode: Insbesondere online befragte Männer gaben an, sich ungerecht behandelt zu fühlen, während sie dies bei der telefonischen Befragung in deutlich geringem Ausmaß äußerten ($F = 8,456^{**}$; $\eta^2 = .009$).

Der überwiegende Teil der Fahranfängerinnen und Fahranfänger (89,4 %) fühlt sich durch das Alkoholverbot nicht in seiner Mobilität eingeschränkt, umgekehrt empfindet sich etwa jeder Zehnte „voll und ganz“ oder „eher“ in seiner Mobilität eingeschränkt (Frage E 1.8). Wenngleich es keine bedeutsamen Geschlechtsunterschiede gibt, zeigt sich bei dieser Frage ein Methodeneffekt dahingehend, dass diejenigen, die online befragt wurden, der Aussage in einem deutlich höheren Ausmaß zustimmen ($F = 13,211^{***}$; $\eta^2 = .014$). Ebenso ist ein Interaktionseffekt vorhanden: Bei den männlichen Befragten ist die Zustimmung zu dieser Frage bei der Online-Befragung besonders hoch und übertrifft diejenige der Frauen, während sie die Aussage, sich durch das Alkoholverbot in ihrer Mobilität eingeschränkt zu fühlen, bei der telefonischen Befragung sehr deutlich – stärker als die Frauen – zurückweisen ($F = 5,775^*$; $\eta^2 = .006$).

Wahl von Mobilitätsalternativen

In diesem Fragenkomplex wurde ermittelt, welche Mobilitätsalternativen zum Autofahren die Befragten wählen, um bei Freizeitunternehmungen Alkohol trinken zu können – oder ob sie stattdessen lieber zu Hause bleiben. Auch hier ist zu berücksichtigen, dass 11,4 % der Befragten angaben, grundsätzlich nie Alkohol zu trinken, wobei es keinen bedeutsamen Unterschied zwischen Frauen (10,8 %) und Männern (11,8 %) gibt. Die nachfolgenden Angaben beziehen sich daher auf die verbleibenden Befragten (Tabelle 22).

Betrachtet man die Wahl der jeweiligen Mobilitätsalternativen im Geschlechtervergleich, so sind Frau-

Damit ich bei meinen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken kann...	Frauen	Männer	Gesamt
...benutze ich öffentliche Verkehrsmittel.			
Immer	18,3	18,8	18,5
Häufig	25,3	25,1	25,2
Gelegentlich	22,0	17,9	19,8
Selten	12,9	15,7	14,4
Nie	10,8	10,6	10,7
...benutze ich das Fahrrad.			
Immer	0,6	1,0	0,8
Häufig	6,8	14,5	10,8
Gelegentlich	11,2	11,1	11,1

Tab. 22: „Was tun Sie, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können?“ – 2018 (Frage W 1; gewichtete Daten in %)

Damit ich bei meinen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken kann...	Frauen	Männer	Gesamt
...benutze ich das Fahrrad.			
Selten	16,4	18,0	17,2
Nie	54,1	43,6	48,7
...schließe ich mich einer Fahrgemeinschaft an.			
Immer	17,0	12,0	14,4
Häufig	42,6	39,7	41,1
Gelegentlich	17,3	17,3	17,3
Selten	6,4	10,8	8,7
Nie	5,8	8,4	7,1
...gehe ich zu Fuß.			
Immer	4,8	5,7	5,3
Häufig	20,2	25,6	23,0
Gelegentlich	27,2	28,4	27,9
Selten	24,3	21,6	22,9
Nie	12,7	6,9	9,7
...bleibe ich zu Hause.			
Immer	2,5	2,7	2,6
Häufig	8,7	10,3	9,5
Gelegentlich	20,7	20,3	20,5
Selten	32,1	30,6	31,3
Nie	24,9	24,3	24,6

Tab. 22: Fortsetzung

en deutlich seltener als Männer als ungeschützte Verkehrsteilnehmer unterwegs. Sie nutzen deutlich seltener das Fahrrad ($F = 12,712^{***}$; $\eta^2 = .015$) und gehen seltener zu Fuß als Männer ($F = 14,997^{***}$; $\eta^2 = .018$). Dagegen schließen sich Frauen bedeutend häufiger Fahrgemeinschaften an als Männer ($F = 10,720^{***}$; $\eta^2 = .013$). Ein Methodeneffekt zeigt sich dahingehend, dass die telefonisch Befragten signifikant seltener angeben, zu Fuß zu gehen als die online Befragten ($F = 4,353^*$; $\eta^2 = .005$).

Hinsichtlich der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel und in Bezug auf die Alternative, zu Hause zu bleiben, unterscheiden sich Frauen und Männer nicht bedeutsam. Allerdings liegt ein Interaktionseffekt zwischen Geschlecht und Befragungsmethode vor: In der Online-Befragung geben Männer in deutlich geringerem Ausmaß als Frauen an, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, während sie bei telefonischer Befragung häufiger als Frauen öffentliche Verkehrsmittel nutzen ($F = 6,826^{**}$; $\eta^2 = .008$).

Insgesamt gaben 41,5 % der Befragten an, immer oder häufig auf den Konsum von Alkohol zu verzich-

ten, um selbst Auto fahren zu können (Tabelle 23), wobei sich keine bedeutsamen Geschlechtsunterschiede oder Einflüsse der Befragungsmethode zeigen. Überraschenderweise gaben 18,8 % an, selten oder nie auf Alkoholkonsum zu verzichten, damit sie selbst Auto fahren können – dies ist umso erstaunlicher als dass diejenigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die grundsätzlich nie Alkohol trinken, hierbei nicht einbezogen sind. Möglicherweise wurde die Frage teilweise in dem Sinne beantwortet, dass die Befragten nicht auf Alkohol verzichten, weil sie, wenn sie Alkohol trinken möchten, auf ein anderes Verkehrsmittel ausweichen und somit nicht das Ziel haben, bei abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren zu können. Oder die Befragten haben nicht das Gefühl eines „Verzichts“, wenn sie keinen Alkohol trinken, um selbst fahren zu können. Alternativ könnte auch eine Rolle spielen, dass die Wahrscheinlichkeit, in eine Alkoholkontrolle zu geraten, als gering eingeschätzt wird: Der überwiegende Teil der befragten Fahranfängerinnen und Fahranfänger (62,2 %) ist der Auffassung, dass er keinesfalls oder eher un-

„Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“ (Frage W 2)	Frauen	Männer	Gesamt
Immer	12,5	13,0	12,7
Häufig	28,5	29,0	28,8
Gelegentlich	32,1	24,8	28,3
Selten	10,6	14,3	12,5
Nie	5,4	7,1	6,3

Tab. 23: „Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“ – 2018 (Frage W 2; gewichtete Daten in %)

„Für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass Sie in eine Alkoholkontrolle geraten?“	Frauen	Männer	Gesamt
Ganz sicher	4,2	4,0	4,1
Eher wahrscheinlich	32,0	35,4	33,8
Eher unwahrscheinlich	57,4	56,7	57,0
Keinesfalls	6,4	4,0	5,2

Tab. 24: „Für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass Sie in eine Alkoholkontrolle geraten?“ – 2018 (Frage K 1; gewichtete Daten in %)

wahrscheinlich in eine Alkoholkontrolle gerät, wobei sich auch in dieser Frage keine bedeutsamen Geschlechts- oder Methodenunterschiede zeigen (Tabelle 24).

4.3.2.3 Vergleich 1: Alterseffekte

In diesem Abschnitt werden die Kenntnisse und Einstellungen der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger zwischen 17 und 20 Jahren denjenigen der ersten Evaluation in 2008 gegenüber gestellt. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden nur die Daten der 17-20-jährigen Befragten aus der 2008er Evaluation herangezogen. Der Vergleich soll feststellen, ob sich das Wissen und die Einstellungen der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger von denjenigen der in 2008 Befragten unterscheiden. Hierzu ist anzumerken, dass mögliche Einflüsse der Befragungsmethode (Methodeneffekte) bei diesen Auswertungen nicht analysiert werden können, da die damalige Befragung ausschließlich telefonisch erfolgt ist.

Zunächst ist festzuhalten, dass die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger in ihrer Freizeit bedeutend weniger Auto fahren als diejenigen in 2008 (Frage V 1; $T = 5,646^{***}$; $d = -.269$; siehe Tabelle 25).

Die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger wissen bedeutend häufiger, dass das Alkoholverbot auch für Personen unter 21 Jahren gilt (Frage V 3.2;

	Fahranfänger 2018	Fahranfänger 2008 ¹
Täglich	28,3	44,4
Mehrmals pro Woche	46,7	36,6
Einmal pro Woche	12,2	10,4
Etwa 2-3 Mal im Monat	7,8	5,5
Höchstens einmal im Monat/fast nie	5,0	3,1

¹ Zum besseren Vergleich wurden für die vorliegenden Auswertungen nur die 17-20-jährigen Fahranfänger der Stichprobe aus 2008 herangezogen. Daher können sich Abweichungen zu den bei HOLTE et al. (2010, S.34 ff.) ergeben, die sich auf alle Befragten zwischen 17 und 50 Jahren beziehen.

Tab. 25: „Wie häufig fahren Sie in Ihrer Freizeit Auto?“ – 2018 vs. 2008 (Frage V 1; gewichtete Daten in %)

$\chi^2 = 6,599^{**}$; $\phi = .061$; siehe Tabelle 26) und dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot nicht nur eine mündliche Verwarnung zur Folge hat (Frage V 3.4; $\chi^2 = 12,681^{***}$; $\phi = -.084$). Im Gegensatz zu den Fahranfängerinnen und Fahranfängern von 2008 ist den heutigen Führerscheinneulingen deutlich seltener bekannt, dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot mit einem Bußgeld (Frage V 3.5; $\chi^2 = 10,975^{***}$; $\phi = -.078$) und Punkten im FAER (Frage V 3.6; $\chi^2 = 25,790^{***}$; $\phi = -.120$) geahndet wird. Da die Wissensfrage zum Aufbaueminar (Frage V 3.7) in 2008 nicht gestellt wurde, kann hier kein Gruppenvergleich erfolgen.

Die Einstellungen gegenüber dem Alkoholverbot sind bei den heutigen Fahranfängerinnen und Fahr-

Aussage	Korrekt beantwortet (gültige %)	
	Fahranfänger 2018	Fahranfänger 2008
V 3.1 Für alle Fahranfänger in der Probezeit ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren. [richtig]	98,7	98,8
V 3.2 Für alle unter 21 Jahren ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren. [richtig]	84,9	80,4
V 3.3 Wird in der Probezeit gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger verstoßen, verlängert sich die Probezeit um weitere zwei Jahre. [richtig]	90,8	90,2
V 3.4 Ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger hat lediglich eine mündliche Verwarnung zur Folge. [falsch]	93,5	88,8
V 3.5 Man muss bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger ein Bußgeld bezahlen. [richtig]	87,0	91,9
V 3.6 Bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger gibt es Punkte in der „Verkehrssünderkartei“. [richtig]	78,9	88,0

Tab. 26: Wissen zu gesetzlichen Regelungen – 2018 vs. 2008 (Fragen V 3.1 – V 3.6; gewichtete Daten in %)

	Fahranfänger 2018	Fahranfänger 2008
Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme (E 1.1)		
Trifft voll und ganz zu	84,8	80,1
Trifft eher zu	12,4	15,7
Trifft eher nicht zu	1,6	2,7
Trifft überhaupt nicht zu	1,2	1,4
Bei Fahranfängern beeinträchtigt der Alkohol das Fahrvermögen stärker als bei Personen mit größerer Fahrerfahrung (E 1.2)		
Trifft voll und ganz zu	16,9	17,1
Trifft eher zu	33,7	26,6
Trifft eher nicht zu	30,3	28,7
Trifft überhaupt nicht zu	19,2	27,5
Durch das Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer fühle ich mich ungerecht behandelt (E 1.7)		
Trifft voll und ganz zu	2,8	5,1
Trifft eher zu	5,2	7,0
Trifft eher nicht zu	17,2	23,7
Trifft überhaupt nicht zu	74,8	64,2

Tab. 27: Einstellungen zum Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen – 2018 vs. 2008 (gewichtete Daten in %)

anfängern deutlich positiver als in 2008 (Tabelle 27). So erfährt die Aussage, dass das Alkoholverbot eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme sei, heute deutlich mehr Zustimmung (Frage E 1.1; $T = -2,466^*$; $d = -0,111$), ebenso wie die Aussage, dass Alkohol das Fahrvermögen bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern stärker beeinträchtigt als bei erfahreneren Autofahrenden (Frage E 1.2; $T = -3,055^{**}$; $d = -0,147$). Schließlich fühlen sich die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger durch das Alkoholverbot deutlich weniger ungerecht behandelt als noch in 2008 (Frage E 1.7; $T = 4,591^{***}$; $d = 0,220$). Es ist festzuhalten, dass bei der Befragung im Rahmen der ersten Evalua-

tion nur drei Einstellungsfragen gestellt wurden, so dass der Gruppenvergleich sich lediglich auf diese drei Fragen beziehen kann.

Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens (siehe Tabelle 28) nutzen die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger signifikant häufiger öffentliche Verkehrsmittel (Frage W 1.1; $T = -3,266^{***}$; $d = -0,161$), bilden Fahrgemeinschaften (Frage W 1.3; $T = -5,063^{***}$; $d = -0,249$), gehen zu Fuß (Frage W1.4; $T = -5,895^{***}$; $d = -0,288$) oder bleiben zu Hause (Frage W1.5; $T = -8,353^{***}$; $d = -0,409$), um bei ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken zu können. Dagegen nutzen die heutigen

Damit ich bei meinen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken kann...	Fahranfänger 2018	Fahranfänger 2008
...benutze ich öffentliche Verkehrsmittel.		
Immer	18,5	20,6
Häufig	25,2	20,9
Gelegentlich	19,8	17,5
Selten	14,4	17,5
Nie	10,7	18,6
...benutze ich das Fahrrad.		
Immer	0,8	4,2
Häufig	10,8	18,5
Gelegentlich	11,1	15,0
Selten	17,2	20,6
Nie	48,7	36,7
...schließe ich mich einer Fahrgemeinschaft an.		
Immer	14,4	10,2
Häufig	41,1	40,2
Gelegentlich	17,3	17,9
Selten	8,7	15,0
Nie	7,1	11,7
...gehe ich zu Fuß.		
Immer	5,3	3,5
Häufig	23,0	19,5
Gelegentlich	27,9	25,0
Selten	22,9	27,8
Nie	9,7	19,2
...bleibe ich zu Hause.		
Immer	2,6	0,7
Häufig	9,5	4,4
Gelegentlich	20,5	13,8
Selten	31,3	37,4
Nie	24,6	38,7

Tab. 28: „Was tun Sie, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können?“ – 2018 vs. 2008 (Frage W 1; gewichtete Daten in %)

Fahrbeginnenden deutlich seltener das Fahrrad als noch vor zehn Jahren (Frage W 1.2; $T = 7,488^{***}$; $d = 0,368$).

Die heutigen befragten Fahranfängerinnen und Fahranfänger geben signifikant seltener an, dass sie auf den Konsum von Alkohol verzichten (vgl. Tabelle 29), um bei ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren zu können als in 2008 (Frage W 2; $T = 13,291^{***}$). Die Effektstärke liegt hier im mittleren Bereich ($d = 0,655$). Wie be-

reits in Kapitel 4.3.2.2 erwähnt, mag es sein, dass der Konsum von Alkohol und/oder das (selbst) Autofahren nicht so wichtig sind für die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger, und sie somit nicht das Gefühl eines aktiven Verzichts haben. Dafür spricht, dass die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger in ihrer Freizeit heutzutage deutlich weniger Auto fahren als noch in 2008. Ebenso hat offenbar der generelle Stellenwert des Alkoholkonsums abgenommen: Während in 2008 nur 5 % der befragten 17- bis 20-jährigen Fahranfängerin-

„Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“	Fahranfänger 2018	Fahranfänger 2008
Immer	12,7	50,7
Häufig	28,8	17,2
Gelegentlich	28,3	14,6
Selten	12,5	9,1
Nie	6,3	3,4

Tab. 29: „Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“ – 2018 vs. 2008 (Frage W 2; gewichtete Daten in %)

	Erste Kohorte Alkoholverbot 2018	Fahranfänger 2008 ¹
Täglich	35,5	44,4
Mehrmals pro Woche	44,7	36,6
Einmal pro Woche	7,1	10,4
Etwa 2-3 Mal im Monat	6,3	5,5
Höchstens einmal im Monat/fast nie	6,3	3,1

¹ Zum besseren Vergleich wurden für die vorliegenden Auswertungen nur die 17-20-jährigen Fahranfänger der Stichprobe aus 2008 herangezogen. Daher können sich Abweichungen zu den bei HOLTE et al. (2010, S.34 ff.) ergeben, die sich auf alle Befragten zwischen 17 und 50 Jahren beziehen.

Tab. 30: „Wie oft fahren Sie in Ihrer Freizeit Auto?“ – Erste Kohorte vs. 2008 (Frage V 1; gewichtete Daten in %)

Aussage	Korrekt beantwortet (gültige %)	
	Erste Kohorte Alkoholverbot 2018	Fahranfänger 2008
V 3.1 Für alle Fahranfänger in der Probezeit ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren. [richtig]	98,1	98,8
V 3.2 Für alle unter 21 Jahren ist es verboten, Alkohol zu trinken und dann Auto zu fahren. [richtig]	64,8	80,4
V 3.3 Wird in der Probezeit gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger verstoßen, verlängert sich die Probezeit um weitere zwei Jahre. [richtig]	91,7	90,2
V 3.4 Ein einmaliger Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger hat lediglich eine mündliche Verwarnung zur Folge. [falsch]	92,6	88,8
V 3.5 Man muss bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger ein Bußgeld bezahlen. [richtig]	90,9	91,9
V 3.6 Bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger gibt es Punkte in der „Verkehrssünderkartei“. [richtig]	80,1	88,0

Tab. 31: Wissen zu gesetzlichen Regelungen – Erste Kohorte vs. 2008 (Fragen V 3.1 – V 3.6; gewichtete Daten in %)

nen und Fahranfängerangaben, grundsätzlich nie Alkohol zu trinken, waren dies in 2018 11,4 % der Befragten ($\chi^2 = 22,722^{***}$; $\phi = -,112$).

4.3.2.4 Vergleich 2: Kohorteneffekte

In einem weiteren Schritt wurde geprüft, wie sich die Kenntnisse, Einstellungen und Verhaltensabsichten in Bezug auf das Alkoholverbot in der ersten Kohorte der Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die 2008 unter das Alkoholverbot fielen, heute darstellen. Hierzu wurden die Angaben der 17-20-jährigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger aus dem Jahr 2008 mit denjenigen der in 2018 befragten

Personen verglichen, die ihre Fahrerlaubnis zwischen August 2007 und Juli 2009 (also kurz nach Einführung des Alkoholverbots) erworben haben und damit die erste Kohorte bilden, die unter das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen fiel.

Es zeigt sich, dass die Befragten heutzutage in ihrer Freizeit bedeutsam weniger Auto fahren als die Fahranfängerinnen und Fahranfänger in 2008 (Frage V 1; $T = 3,335^{***}$; $d = 0,159$; siehe Tabelle 30).

In Bezug auf die Kenntnisse der gesetzlichen Regelungen (siehe Tabelle 31) wussten deutlich mehr Fahranfängerinnen und Fahranfänger in 2008, dass

das Alkoholverbot auch für Personen unter 21 Jahren gilt (Frage V 3.2; $\chi^2 = 52,961^{***}$; $\phi = -.172$) sowie dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot mit Punkten im FAER (Frage V 3.6; Chi-Quadrat = 20,355^{***}; Phi = -.107) geahndet wird. Dagegen ist der heute befragten ersten Kohorte des Alkoholverbots in größerem Ausmaß als den Befragten in 2008 bekannt, dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot nicht nur eine mündliche Verwarnung zur Folge hat (Frage V 3.4; $\chi^2 = 7,552^{**}$; $\phi = -.065$). Dieses Ergebnis überrascht wenig, denn es ist naheliegend, dass diejenigen, die von einer Regelung oder einem Gesetz unmittelbar betroffen sind, dieses besser kennen als diejenigen, für die es nicht (mehr) gilt.

Die Einstellungen gegenüber dem Alkoholverbot sind bei den heutigen Befragten der ersten Kohorte des Alkoholverbots bedeutend positiver als bei den Fahranfängerinnen und Fahranfängern in 2008 (vgl. Tabelle 32). So sind die Befragten heute deutlich eher der Auffassung, dass das Alkoholverbot eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme sei (Frage E 1.1; T = -4,134^{***}; d = -0,2) und dass Alkohol das Fahrvermögen bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern stärker beeinträchtigt als bei erfahreneren Autofahrenden (Frage E 1.2; T = -2,502^{*}; d = -0,125). Einschränkend muss darauf hingewiesen werden, dass für den Gruppenvergleich nur die beiden oben genannten Aussagen herangezogen werden können, da nur diese bei beiden Befragungsgruppen erhoben wurden.

In Bezug auf Mobilitätsalternativen (Tabelle 33) nutzen die Befragten der ersten Kohorte in 2018 signifikant häufiger öffentliche Verkehrsmittel (Frage W 1.1; T = -2,916^{**}; d = -0,143), gehen häufiger zu Fuß (Frage W 1.4; T = -9,528^{***}; d = -0,478) oder bleiben zu Hause (Frage W 1.5; T = -9,999^{***}; d = -0,495), um bei ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken zu können als die Fahranfängerinnen und Fahranfänger in 2008. Dagegen wird von den befragten ehemaligen Fahranfängerinnen und Fahranfängern heute deutlich seltener das Fahrrad genutzt als von den befragten Führerscheinneulingen in 2008 (Frage W 1.2; T = 6,148^{***}; d = 0,302). Hinsichtlich der Bildung von Fahrgemeinschaften zeigen sich keine bedeutsamen Unterschiede zwischen den beiden Gruppen.

Die heutigen Befragten der ersten Kohorte des Alkoholverbots geben bedeutend seltener an, dass sie auf den Konsum von Alkohol verzichten, um bei ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren zu können als in 2008 (Frage W 2; T = 14,913^{***}; siehe Tabelle 34), wobei hier eine mittlere Effektstärke vorliegt (d = 0,744). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in dieser Gruppe 10,9 % grundsätzlich (nie) Alkohol trinken, während dies bei den 17-20-jährigen Fahranfängerinnen und Fahranfängern in 2008 mit 5,0 % signifikant weniger waren ($\chi^2 = 20,039^{***}$; $\phi = -0,106$).

	Erste Kohorte Alkoholverbot 2018	Fahranfänger 2008
Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme (E 1.1)		
Trifft voll und ganz zu	86,4	80,1
Trifft eher zu	11,9	15,7
Trifft eher nicht zu	1,6	2,7
Trifft überhaupt nicht zu	0,1	1,4
Bei Fahranfängern beeinträchtigt der Alkohol das Fahrvermögen stärker als bei Personen mit größerer Fahrerfahrung (E 1.2)		
Trifft voll und ganz zu	17,6	17,1
Trifft eher zu	32,7	26,6
Trifft eher nicht zu	27,5	28,7
Trifft überhaupt nicht zu	22,2	27,5

Tab. 32: Einstellungen zum Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen – Erste Kohorte vs. 2008 (gewichtete Daten in %)

Damit ich bei meinen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken kann...	Erste Kohorte Alkoholverbot 2018	Fahranfänger 2008 (17-20 Jahre)
...benutze ich öffentliche Verkehrsmittel.		
Immer	14,4	20,6
Häufig	28,2	20,9
Gelegentlich	22,9	17,5
Selten	14,5	17,5
Nie	9,2	18,6
...benutze ich das Fahrrad.		
Immer	0,9	4,2
Häufig	9,2	18,5
Gelegentlich	17,8	15,0
Selten	17,2	20,6
Nie	48,7	36,7
...schließe ich mich einer Fahrgemeinschaft an.		
Immer	6,9	10,2
Häufig	38,9	40,2
Gelegentlich	25,3	17,9
Selten	10,3	15,0
Nie	7,7	11,7
...gehe ich zu Fuß.		
Immer	3,0	3,5
Häufig	29,3	19,5
Gelegentlich	34,3	25,0
Selten	16,6	27,8
Nie	6,0	19,2
...bleibe ich zu Hause.		
Immer	1,1	0,7
Häufig	13,9	4,4
Gelegentlich	24,1	13,8
Selten	24,9	37,4
Nie	25,2	38,7

Tab. 33: „Was tun Sie, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können?“ – Erste Kohorte vs. 2008 (Frage W 1; gewichtete Daten in %)

„Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“	Erste Kohorte Alkoholverbot 2018	Fahranfänger 2008
Immer	6,3	50,7
Häufig	33,4	17,2
Gelegentlich	32,5	14,6
Selten	13,9	9,1
Nie	3,1	3,4

Tab. 34: „Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“ – Erste Kohorte vs. 2008 (Frage W 2; gewichtete Daten in %)

5 Zusammenfassung und Fazit

Ziel der vorliegenden Studie war es, die langfristigen Auswirkungen des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen und alkoholbedingte Verstöße zu untersuchen sowie festzustellen, wie Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger gegenüber dem Alkoholverbot ausfallen und ob diese sich zwischenzeitlich verändert haben.

Hierzu wurde ein modulares Vorgehen gewählt, das sich in drei Untersuchungsansätze gliedert und verschiedene Datenquellen nutzt. Zum einen wurde die amtliche Unfallstatistik hinsichtlich der langfristigen Entwicklung der Alkoholunfälle analysiert. Darüber hinaus erfolgte eine Analyse alkoholbedingter Verkehrsverstöße anhand der Daten des Fahreignungsregisters (FAER) des Kraftfahrt-Bundesamtes. Schließlich wurde eine Repräsentativbefragung zu Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten hinsichtlich des Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen durchgeführt.

5.1 Unfallgeschehen

Die Analyse des Unfallgeschehens erfolgte anhand der amtlichen Unfallstatistik. Die erste Evaluation 2008 kam zu dem Ergebnis, dass sich die Anzahl alkoholisierter Beteiligter unter den Fahranfängerinnen und Fahranfängern durch die Maßnahme deutlich verringert hat (HOLTE, ASSING, PÖPPEL-DECKER & SCHÖNEBECK, 2010). In der jetzigen Analyse stand die Frage im Mittelpunkt, ob das Gesetz auch langfristig einen Effekt auf das Alkohol- und Fahrverhalten von Fahrerinnen und Fahrern hatte – und sich in der Folge ihr Alkoholunfallgeschehen durch die Maßnahme veränderte. Es sollte also der Frage nachgegangen werden, ob sich das Alkoholunfallgeschehen der Personen, für die das Gesetz als Fahranfängerin oder Fahranfänger galt, auch dann noch besser entwickelt hat, wenn diese Personen nicht mehr unter das Alkoholverbot fielen. Zusätzlich sollte die Frage analysiert werden, ob sich auch für heutige Fahranfängerinnen und Fahranfänger ein positiver Effekt zeigt.

Dazu wurden eine Untersuchungs- und zwei Vergleichsgruppen abgegrenzt, deren Entwicklung mithilfe von Odds Ratios verglichen wurde. Die Untersuchungsgruppe stellten die alkoholisierten Beteiligten dar, die als Fahranfängerinnen und Fahran-

fänger unter die Maßnahme gefallen sind bzw. wären. Als erste Vergleichsgruppe wurden die nicht alkoholisierten Beteiligten im gleichen Alter definiert. Zusätzlich wurden als zweite Vergleichsgruppe die älteren alkoholisierten Beteiligten betrachtet. Um beurteilen zu können, ob die Unterschiede in der Entwicklung zwischen Untersuchungs- und Vergleichsgruppen signifikant sind, wurde der Chi-Quadrat-Test angewendet.

Um die Gruppen möglichst homogen und damit vergleichbar zu machen, wurden einige Einschränkungen vorgenommen. So wurden nur Unfallbeteiligte berücksichtigt, die in ihrem Pkw verunfallten, Hauptverursacher dieses Unfalls waren und zudem eine gültige Fahrerlaubnis besaßen. Zusätzlich sollten die Beteiligten zum Zeitpunkt des Unfalls mindestens 18 Jahre alt sein und ihre Fahrerlaubnis vor ihrem 21. Geburtstag erworben haben. Außerdem wurden nur Unfallbeteiligte betrachtet, die entweder nicht alkoholisiert waren oder bei denen ein BAK von mindestens 0,3 Promille bzw. ein AAK von mindestens 0,15 mg/l nachgewiesen werden konnte, um Verzerrungen durch die Messpraxis auszuschließen.

Als Nullhypothese wurde angenommen, dass sich die Entwicklung der Untersuchungsgruppe in Bezug auf ihr Unfallgeschehen nicht von denen der Vergleichsgruppe unterschied. Die Alternativhypothese lautete, dass sich die Untersuchungsgruppe besser entwickelt hat als die Vergleichsgruppen.

Da in der vorliegenden Analyse keine reine Zeitpunktbetrachtung vorgenommen wurde, sondern die Wirkung der Maßnahme über mehrere Jahre untersucht werden sollte, war es notwendig, für die Untersuchungs- und Vergleichsgruppen Kohorten abzugrenzen. Diese Kohorten wurden dann in Hinblick auf ihr Unfallgeschehen über einen Zeitraum von elf Jahren betrachtet. Es wurden insgesamt vier Kohorten abgegrenzt: zwei Fahranfänger-Kohorten, die drei bis vier Jahre vor bzw. bis zu einem Jahr nach Einführung des Gesetzes ihre Fahrerlaubnis erworben haben, und zwei Älteren-Kohorten, die ihre Fahrerlaubnis jeweils sieben Jahre vor den Fahranfänger-Kohorten erlangt haben.

Dabei setzte sich die Untersuchungsgruppe zusammen aus den alkoholisierten Beteiligten der beiden Fahranfänger-Kohorten. Die nicht alkoholisierten Beteiligten dieser Kohorten bildeten die erste Vergleichsgruppe. Für die zweite Vergleichsgruppe wurden die alkoholisierten Beteiligten der Älteren-Kohorten betrachtet.

Sowohl die Anzahl alkoholisierter als auch die Anzahl nicht alkoholisierter Beteiligter gingen in den elf betrachteten Untersuchungsjahren zurück. Dabei reduzierte sich die Anzahl Beteiligter in der Untersuchungsgruppe allerdings stärker als in der ersten Vergleichsgruppe. So verringerte sich die Zahl alkoholisierter Beteiligter um 26,0 % und die Zahl nicht alkoholisierter Beteiligter um 18,7 %. Die Untersuchungsgruppe hat sich damit signifikant besser entwickelt als die Vergleichsgruppe.

Die Anzahl alkoholisierter Beteiligter der Älteren-Kohorte sank innerhalb der elf Untersuchungsjahre nur um 0,6 %. Dementsprechend entwickelte sich die Untersuchungsgruppe mit -26,0 % deutlich besser als die zweite Vergleichsgruppe. Auch in Bezug auf die zweite Vergleichsgruppe war das Ergebnis signifikant. Die Nullhypothese, dass sich Untersuchungs- und Vergleichsgruppen gleich entwickelt haben, konnte demnach in beiden Fällen abgelehnt werden.

Die Zahl alkoholisierter Beteiligter ist also stärker zurückgegangen als durch den generellen Rückgang der Unfallzahlen zu vermuten gewesen wäre. Die bessere Entwicklung der Untersuchungs- als der Vergleichsgruppen ist ein Hinweis darauf, dass das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger nicht nur einen positiven Effekt auf das Alkoholunfallgeschehen der Fahranfängerinnen und Fahranfänger selbst hat. Auch später, als das Alkoholverbot für diese Kohorte nicht mehr galt, haben sie sich in Bezug auf ihr Alkoholunfallgeschehen besser entwickelt als die Personen, die vor Einführung des Gesetzes ihre Probezeit beendet haben und 21 Jahre alt geworden sind.

Diese Entwicklung galt auch für heutige Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Während sich der Anteil alkoholisierter Hauptverursacher ab 21 Jahre (außerhalb der Probezeit) von 10,9 % vor Einführung des Gesetzes auf 9,8 % nach der Einführung verringerte, sank der Anteil für die 18-20-Jährigen von 11,7 % vor Einführung des Alkoholverbots auf 8,7 % nach der Einführung. Dabei ist der Anteil bei den 18-20-Jährigen direkt nach Einführung des Gesetzes deutlich zurückgegangen. Ab 2013/14 hat sich der Anteil alkoholisierter Hauptverursacher bei den 18-20-Jährigen noch einmal deutlich reduziert und lag seitdem in jedem Quartal unter 8,0 %. Die hier berechneten Anteile entsprechen jedoch nicht dem wahren Alkoholisiertenanteil, da die Anzahl der Beteiligten an sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung für die Berechnung nicht

berücksichtigt wurde. Für diese Unfallkategorie liegen in der amtlichen Unfallstatistik die Einzeldaten nicht vor. Die Anteile dienen daher nur zum Vergleich der Zeiträume.

Diese Ergebnisse bestätigen die Resultate aus der Untersuchung der Kohorten. Der Anteil alkoholisierter Beteiligter im Alter von 18 bis 20 Jahren ist seit Einführung des Alkoholverbots deutlich zurückgegangen. Das Gesetz hatte also auch in den Folgejahren einen positiven Effekt auf das Alkoholunfallgeschehen der jeweiligen Fahranfängerinnen und Fahranfänger, der sich in den letzten Jahren sogar noch einmal verstärkt hat.

5.2 Verkehrsverstöße

Für die Untersuchung der alkoholbedingten Verkehrsverstöße wurden anonymisierte Mikrodaten aus dem FAER des KBA ausgewertet, die eine 50 % Stichprobe aus den Zugängen 2016 darstellen (KBA, 2019b). In Beziehung gesetzt wurden diese Zahlen mit der Anzahl alkoholbedingter Deliktzugänge von August 2006 bis Juli 2008, die bereits für die Evaluation 2008 ausgewertet wurden (HOLTE et al., 2010).

Untersucht wurden dabei die Alkoholdelikte junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger, also von Personen, die zum Tatzeitpunkt unter 21 Jahre alt waren. Verglichen wurde deren Entwicklung mit den alkoholbedingten Verstößen älterer Verkehrsteilnehmer. Die Analyse wurde getrennt für Alkohol-Ordnungswidrigkeiten und Alkohol-Straftaten durchgeführt. Anschließend wurde die Veränderung zu der Zahl der Alkoholdelikte ein Jahr vor bzw. nach Einführung des Alkoholverbots errechnet. Für die alkoholbedingten Ordnungswidrigkeiten war dabei aufgrund der unterschiedlichen Abgrenzung der Variablen in den Datensätzen nur ein Vergleich mit den Zahlen im Jahr nach Einführung des Gesetzes möglich.

Sowohl die alkoholbedingten Ordnungswidrigkeiten als auch die alkoholbedingten Straftaten gingen zwischen 2006-2008 und 2016 deutlich zurück. Die Zahl der Alkohol-Delikte nahm dabei bei den jungen Fahranfängerinnen und Fahranfängern deutlich stärker ab als in der Gruppe der Älteren. Der in der Evaluation 2008 festgestellte Rückgang im Jahr nach Einführung des Gesetzes ist daher nicht kurzfristiger Natur, sondern zeigt sich auch langfristig. Damit bestätigte die Auswertung der alkoholbeding-

ten Verkehrsverstöße das Ergebnis der Analyse der Unfallstatistik.

5.3 Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten

Im Rahmen einer Repräsentativbefragung wurden Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten in Bezug auf das Alkoholverbot ermittelt. Dabei wurde zum einen eine Gruppe von 17-20-jährigen Fahrerinnen und Fahrern (n = 1.008) befragt sowie eine Gruppe von Personen, die zwischen August 2007 und Juli 2009 Fahrerinnen oder Fahrer waren (n = 1.010) und damit zur ersten Kohorte der Fahrerinnen und Fahrer gehören, die unter das Alkoholverbot für Fahrer und Fahrerinnen fielen. Durch diesen Ansatz sollten einerseits die Einstellungen und Verhaltensabsichten der heutigen Fahrer zum Alkoholverbot erfasst und mit denjenigen der ersten Evaluation aus dem Jahr 2008 verglichen werden. Neben einer Bestandsaufnahme, wie die heutigen Fahrer zum Alkoholverbot stehen, konnte so auch ein Vergleich mit den Einstellungen der Fahrerinnen und Fahrern erfolgen, wie sie kurz nach Einführung des Alkoholverbots waren. Zum anderen wurde ein Kohorten-Vergleich durchgeführt, um zu ermitteln, wie sich die Einstellungen der „damaligen“ Fahrerinnen und Fahrer zum Alkoholverbot nun – nachdem sie eine Fahrkarriere von mehr als zehn Jahren hinter sich haben – entwickelt haben. Die Befragung erfolgte mittels eines „Mixed-Mode“-Ansatzes aus telefonischer Befragung (CATI) und Online-Befragung (CAWI).

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass die Akzeptanz des Alkoholverbots bei den heutigen Fahrerinnen und Fahrern überaus positiv und gegenüber der ersten Evaluation noch gestiegen ist: 97,2 % der befragten Fahrer halten das Alkoholverbot für eine sinnvolle Maßnahme (gegenüber 95,8 % der 17-20-jährigen Fahrerinnen und Fahrer in 2008). Ebenso hat sich die Akzeptanz auch langfristig innerhalb der Kohorte derjenigen erhöht, die zur ersten Gruppe der Fahrerinnen und Fahrer gehörten, die unter das Alkoholverbot fielen: Heute, als erfahrene Fahrerinnen und Fahrer bewerten sie das Alkoholverbot noch positiver als zu der Zeit als sie selbst Fahrer waren. Die Befürwortung der Regelung, die bereits 2008 sehr hoch war, hat dem-

nach sowohl in der Altersgruppe der Fahrerinnen und Fahrer als auch innerhalb der Kohorte der ehemaligen Fahrerinnen und Fahrer weiter zugenommen.

Für die weit überwiegende Mehrheit der heutigen Fahrerinnen und Fahrer ist „Trinken und Fahren“ nicht akzeptabel. So würden die Meisten jemanden, der Alkohol getrunken hat, vom Fahren abhalten (97,5 %), grundsätzlich keinen Alkohol trinken, wenn sie Auto fahren (97,9 %) und nicht mit jemandem mitfahren, der Alkohol getrunken hat (90,8 %). Die meisten Fahrer fühlen sich durch das Alkoholverbot nicht ungerecht behandelt (92 %) oder in ihrer Mobilität eingeschränkt (89,4 %).

Die gesetzlichen Regelungen zum Alkoholverbot sind den heutigen Fahrern gut bekannt, und die Regelkenntnis ist hier überwiegend besser als bei den Fahrern kurz nach Einführung dieser Regelung. Eine Ausnahme bildet das Wissen um die Sanktionierung: Hier wissen die heutigen Fahrerinnen und Fahrer weniger gut als diejenigen in 2008, dass ein Verstoß mit einem Bußgeld und einem Punkt im FAER geahndet wird. Möglicherweise erscheint dieses Wissen nicht so zentral, weil die Befragten der Meinung sind, sich ohnehin an die Regelung zu halten oder aber es wird für unwahrscheinlich gehalten, in eine Alkoholkontrolle zu geraten, wie es bei der Mehrheit der befragten Fahrerinnen und Fahrer (62,2 %) der Fall ist.

Bei der Wahl von Mobilitätsalternativen sind Fahrgemeinschaften bei den heutigen Fahrerinnen und Fahrern führend, gefolgt von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Frauen sind gegenüber Männern deutlich seltener als ungeschützte Verkehrsteilnehmer (per Fahrrad oder zu Fuß) unterwegs und schließen sich eher Fahrgemeinschaften an. Zu Hause bleiben ist für die meisten Fahrer keine Alternative. Im Vergleich zu den Fahrern 2008 nutzen die heutigen Fahrerinnen und Fahrer seltener das Fahrrad, während alle übrigen Mobilitätsalternativen zum Auto – öffentliche Verkehrsmittel, Fahrgemeinschaften, zu Fuß gehen, zu Hause bleiben – heute häufiger von Fahrern genutzt werden als vor zehn Jahren. Auch bei den älteren Befragten zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den heutigen Fahrerinnen und Fahrern: Das Fahrrad wird seltener genutzt, dafür stellen öffentliche Verkehrsmittel, zu Fuß gehen oder zu Hause bleiben eine

häufiger gewählte Alternative dar als noch vor zehn Jahren.

Hinsichtlich der verhaltensbezogenen Rahmenbedingungen zeigen sich deutliche Veränderungen gegenüber der ersten Evaluation in 2008: Die heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger fahren in ihrer Freizeit deutlich weniger Auto als diejenigen in 2008. Ebenso trinkt etwa jeder zehnte (11,4 %) und damit mehr als doppelt so viele der heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger grundsätzlich nie Alkohol – unabhängig vom Autofahren. Sowohl das Autofahren als auch der Konsum von Alkohol spielen bei den heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfängern demnach eine deutlich geringere Rolle als noch vor zehn Jahren. Auch die älteren Befragten, die zur ersten Kohorte der Fahranfängerinnen und Fahranfänger gehörten, die unter das Alkoholverbot fielen, fahren heute in ihrer Freizeit deutlich weniger Auto als damals als Fahranfängerin oder Fahranfänger. Ebenso trinken in dieser Gruppe im Vergleich zu 2008 mehr als doppelt so viele der Befragten (10,9 %) grundsätzlich keinen Alkohol.

Diese beiden Entwicklungen, die sich in der Befragung zeigten – sinkende Bedeutung des Autofahrens, sinkender Alkoholkonsum – scheinen daher weniger altersgruppenspezifisch zu sein als gesellschaftliche Trends widerzuspiegeln, was sich auch in anderen Studien abbildet. So sind laut der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland“ (Infas, 2018) junge Erwachsene heutzutage weniger Auto-orientiert als Gleichaltrige in der gleichen Lebensphase noch vor einem oder zwei Jahrzehnten, wobei sich dies vor allem auf ein städtisches Umfeld bezieht, in dem Alternativen zum Pkw verfügbar sind. Auch in mittleren Altersgruppen stellt die MiD (Infas, 2018) eine etwas geringere Bindung an das Auto gegenüber vergleichbaren Gruppen in 2002 und 2008 fest. Ebenso ist in Bezug auf den Konsum von Alkohol in Deutschland ein leichter Rückgang zu verzeichnen: Während in 2008 noch 11,75 l reinen Alkohols pro Kopf und Jahr konsumiert wurden, lag der Konsum in 2016 bei 10,9 Liter (OECD, 2019; WHO, 2019). Auch bei jungen Erwachsenen ist der Alkoholkonsum im vergangenen Jahrzehnt zurückgegangen (DKFZ, 2017). Gaben im Jahr 2004 noch 84 % der 18- bis 25-Jährigen an, innerhalb der letzten 30 Tage Alkohol getrunken zu haben, waren dies in 2016 73 %. Regelmäßig – mindestens einmal wöchentlich – tranken im Jahr 2004 noch 44 % dieser Altersgruppe Alkohol, im Jahr 2016 waren es noch 31 %.

Diese Entwicklungen scheinen also längerfristige gesellschaftliche Trends abzubilden, die die Wirksamkeit und Akzeptanz des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in einer positiven Weise unterstützen können.

5.4 Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse der vorliegenden Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger bestätigen die positiven Befunde der ersten Evaluation dieses Gesetzes. Gegenüber der ersten Evaluation kurz nach Einführung der Maßnahme hat die damals bereits hohe Akzeptanz weiter zugenommen. Insbesondere der langfristige Rückgang der alkoholbedingten Unfälle ebenso wie derjenige der alkoholbedingten Verkehrsverstöße liefern einen deutlichen Beleg dafür, dass das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger auch in der langfristigen Betrachtung einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, indem es nicht nur auf die unmittelbare „Zielgruppe“ der Maßnahme – die Fahrneulinge – wirkt, sondern auch in den Folgejahren, wenn die Fahrerinnen und Fahrer nicht mehr unter das Alkoholverbot fallen, positive Wirkungen entfaltet.

Die Re-Evaluation zeigt also, dass das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger eine langfristige sozialisierende Wirkung bezüglich des Alkoholkonsums im Straßenverkehr hat. Zu untersuchen wäre, ob dieser Lerneffekt auch für andere Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die an junge Fahrerinnen und Fahrer gerichtet sind, genutzt werden kann.

Unterstützend für die hohe Akzeptanz und Wirksamkeit dieser Maßnahme wirken gesellschaftliche Trends: Zum einen ist der Stellenwert und der Konsum von Alkohol sowohl bei den jungen Erwachsenen, aber auch insgesamt, gesunken. Zum anderen spielt der motorisierte Individualverkehr insbesondere für junge Erwachsene im städtischen Raum eine geringere Rolle als noch vor einem Jahrzehnt. Wie diese Trends sich langfristig weiterentwickeln, bleibt abzuwarten. Diese Hinweise auf die Rahmenbedingungen sollen die Aussagen zur Wirksamkeit des Alkoholverbots in keiner Weise relativieren, sondern zeigen vielmehr, wie ein Zusammenwirken gesellschaftlicher Trends und verkehrspolitischer Maßnahmen die Verkehrssicherheit in positiver Weise beeinflussen kann. Dabei können verkehrspolitische Maßnahmen auch dazu beitragen, dass

gesellschaftliche Trends beschleunigt werden. Gleichwohl erscheint es, auch im Sinne einer „Vision Zero“ – keine Toten im Straßenverkehr –, wichtig, die Akzeptanz und Regelbefolgung in Bezug auf das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen weiterhin aufrechtzuerhalten und die Gefährlichkeit und Nichttoleranz des Fahrens unter Alkoholeinfluss weiterhin im Rahmen von Fahrausbildung, Verkehrserziehung sowie im Rahmen von Informations- und Aufklärungsmaßnahmen zu thematisieren.

Literatur

- BARTL, G.; STUMMVOLL, G. (2000): Description of post licensing measures in Austria. In: G. BARTL (ed.), DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers (pp. 29-57). Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- BLOMBERG, R. (1992): Lower BAC limits for youth: Evaluation of the Maryland .02 law (DOT HS 806 807). Washington, DC: U.S. Department of Transportation
- BYRNE, P. A.; MA, T.; MANN, R. E. & ELZOHAI, Y. (2016): Evaluation of the general deterrence capacity of recently implemented (2009 – 2010) low and Zero BAC requirements for drivers in Ontario. In: *Accident Analysis & Prevention*, 88, 56–67. DOI: 10.1016/j.aap.2015.12.002
- DKFZ (Hrsg.) (2017): *Alkoholatlas Deutschland 2017*. Lengerich: Pabst Science Publishers
- ELVIK, R.; ALENA HØYE, A.; VAA T. & SØRENSEN, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures (2nd Edition)*. Emerald Group Publishing Limited
- FELL, J. C.; FISHER, D. A.; VOAS, R. B.; BLACKMAN, K. & TIPPETTS, A. S. (2008): The relationship of underage drinking laws to reductions in drinking drivers in fatal crashes in the United States. In: *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1430–1440
- FELL, J. C. & SCHERER, M. (2017): Estimation of the Potential Effectiveness of Lowering the Blood Alcohol Concentration (BAC) Limit for Driving from 0.08 to 0.05 Grams per Deciliter in the United States. In: *Alcoholism, Clinical and Experimental Research*, 41, 2128–2139. doi:10.1111/acer.13501
- FELL, J. C.; SCHERER, M.; THOMAS, S. & VOAS, R. B. (2016): Assessing the Impact of Twenty Underage Drinking Laws. In: *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 77, 249–260
- GRATTENTHALER, H. & KRÜGER, H.-P. (2009): Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen : Literaturstudie. Bergisch Gladbach: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 201
- HAUTZINGER, H.; DÜRHOFT, H.; HÖRNSTEIN, E. & TASSAUX-BECKER, B. (1993): Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Bergisch Gladbach: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 13
- HOLTE, H.; ASSING, K.; PÖPPEL-DECKER, M. & SCHÖNEBECK, S. (2010): Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 211. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Infas (2018): *Mobilität in Deutschland (MiD)*. Ergebnisbericht. Bonn
- KBA (2013): *Jahresbericht 2012*. Flensburg
- KBA (2014): *Verkehrsauffälligkeiten (VA) Zugang in das Verkehrszentralregister Jahr 2013 (VA2)*
- KBA (2015): *Verkehrsauffälligkeiten (VA) Zugang in das Verkehrszentralregister Jahr 2014 (VA2)*
- KBA (2016): *Verkehrsauffälligkeiten (VA) Zugang in das Verkehrszentralregister Jahr 2015 (VA2)*
- KBA (2017): *Verkehrsauffälligkeiten (VA) Zugang in das Verkehrszentralregister Jahr 2016 (VA2)*
- KBA (2018): *Verkehrsauffälligkeiten (VA) Zugang in das Verkehrszentralregister Jahr 2017 (VA2)*
- KBA (2019a): *Manual Zugang in das Fahreignungsregister 2016, Version 1.0*. Flensburg
- KBA (2019b): *Zugang in das Fahreignungsregister 2016, fdzoff.faez.2016.1*, DOI: 10.25525/kba-fdzoff.faez.2016.1
- KBA (2019c): *Verkehrsauffälligkeiten (VA) Zugang in das Verkehrszentralregister Jahr 2018 (VA2)*
- MACALUSO, G.; THEOFILATOS, A.; BOTTEGHI, G. & ZIAKOPOULOS, A. (2017): *Law and*

Enforcement: Lowering BAC limits & BAC limits for specific groups (novice drivers), European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 17-09-2019

OECD (2019): Health at a Glance 2019, OECD Indicators. DOI:<https://doi.org/10.1787/4dd50c09-en>, abgerufen am 22.11.2019

ROMANO, E.; SCHERER, M.; FELL, J. & TAYLOR, E. (2015): A comprehensive examination of U.S. laws enacted to reduce alcohol-related crashes among underage drivers. In: *Journal of Safety Research*, 55, 213–221. Doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsr.2015.08.001>

SENSERRICK, T. M. (2003): Graduation from a zero to .05 BAC restriction in an Australian graduated licensing system: a difficult transition for young drivers?. *Annual proceedings*. In: *Association for the Advancement of Automotive Medicine*, 47, 215–231

Statistisches Bundesamt (2018): Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2017. Wiesbaden

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. In: *American Journal of Public Health*, 91, 801–804. doi:10.2105/ajph.91.5.801

WHO (2019): Global Health Observatory data repository. Global Information System on Alcohol and Health (GISAH). <http://apps.who.int/gho/data/node.main.GISAH?lang=en>, abgerufen am 22.11.2019.

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. In: *Accident Analysis and Prevention*, 35, 579–587

YING, Y. H.; WU, C. C. & CHANG, K. (2013): The effectiveness of drinking and driving policies for different alcohol-related fatalities: a quantile regression analysis. In: *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10, 4628–4644. doi:10.3390/ijerph10104628

Bilder

Bild 1: Entwicklung der Unfälle insgesamt und Alkoholunfälle sowie des Alkoholunfallanteils 2000 – 2018; Index 2000 = 100 (alle Unfallkategorien)

Bild 2: Berechnung des Trends zwischen Kontroll- und Analysezeitraum

Bild 3: Anteil alkoholisierter Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer an allen Pkw-Fahrern (nur Hauptverursacher) nach Quartal 2005 – 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)

Bild 4: Verteilung der alkoholbedingten Mitteilungen nach Altersgruppen

Bild 5: Gemessene BAK-Werte bei Mitteilungen zu Alkohol-Ordnungswidrigkeiten (AAK-Werte umgerechnet)

Bild 6: Entwicklung der Alkoholdelikte 2004-2018 [in Tsd.]

Bild 7: Schematische Darstellung der beiden Evaluationen zum Alkoholverbot für Fahreranfänger und Fahreranfängerinnen

Tabellen

Tab. 1: Zeitliche Entwicklung der Unfälle insgesamt nach Unfallkategorien sowie den dabei verunglückten Personen (alle Unfallkategorien)

Tab. 2: Zeitliche Entwicklung der Alkoholunfälle nach Unfallkategorien sowie den dabei verunglückten Personen (alle Unfallkategorien)

Tab. 3: Unfallbeteiligte insgesamt sowie alkoholisierte Unfallbeteiligte nach Verkehrsbeteiligung 2000, 2008 und 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel)

Tab. 4: Unfallbeteiligte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer nach Altersgruppe 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel)

- Tab. 5: Alkoholisierte Beteiligte im Pkw 2018 (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Einwirkung berauschender Mittel)
- Tab. 6: Vier-Felder-Tafel
- Tab. 7: Bezeichnung der Kohorten
- Tab. 8: Kontroll- und Analysezeiträume
- Tab. 9: Gegenüberstellung der Analyse 2008 und 2019
- Tab. 10: Alkoholisierte und nicht-alkoholisierte Pkw-Fahranfängerinnen und -Fahranfänger (Hauptverursacher) im Gesamtzeitraum (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)
- Tab. 11: Alkoholisierte und nicht-alkoholisierte Pkw-Fahranfängerinnen und -Fahranfänger (Hauptverursacher; alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)
- Tab. 12: Alkoholisierte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (Hauptverursacher) mit geringerer und größerer Fahrerfahrung im Gesamtzeitraum (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)
- Tab. 13: Alkoholisierte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (Hauptverursacher) mit geringerer und größerer Fahrerfahrung (alle Unfallkategorien mit Ausnahme der sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung)
- Tab. 14: Alkoholbedingte Mitteilungen in der Stichprobe
- Tab. 15: Alkoholdelikte der unter 21-Jährigen und ab 21-Jährigen im Vergleich
- Tab. 16: Stichprobenzusammensetzung der befragten Gruppen (gewichtete Daten)
- Tab. 17: „Wie häufig fahren Sie in Ihrer Freizeit Auto?“ – 2018 (Frage V 1; gewichtete Daten in %)
- Tab. 18: Wissen zu gesetzlichen Regelungen – 2018 (Fragen V 3.1 – V 3.7; gewichtete Daten in %)
- Tab. 19: Angenommene Höhe des Bußgeldes – 2018 (Frage V 4.1; gewichtete Daten in %)
- Tab. 20: Angenommene Anzahl der Punkte im FAER – 2018 (Frage V 4.2; gewichtete Daten in %)
- Tab. 21: Einstellungen zum Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen – 2018 (gewichtete Daten in %)
- Tab. 22: „Was tun Sie, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können?“ – 2018 (Frage W 1; gewichtete Daten in %)
- Tab. 23: „Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“ – 2018 (Frage W 2; gewichtete Daten in %)
- Tab. 24: Für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass Sie in eine Alkoholkontrolle geraten? – 2018 (Frage K 1; gewichtete Daten in %)
- Tab. 25: „Wie häufig fahren Sie in Ihrer Freizeit Auto?“ – 2018 vs. 2008 (Frage V 1; gewichtete Daten in %)
- Tab. 26: Wissen zu gesetzlichen Regelungen – 2018 vs. 2008 (Fragen V 3.1 – V 3.6; gewichtete Daten in %)
- Tab. 27: Einstellungen zum Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen – 2018 vs. 2008 (gewichtete Daten in %)
- Tab. 28: „Was tun Sie, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen Alkohol trinken können?“ – 2018 vs. 2008 (Frage W 1; gewichtete Daten in %)
- Tab. 29: „Wie häufig verzichten Sie auf den Konsum von Alkohol, damit Sie bei Ihren abendlichen Freizeitunternehmungen selbst Auto fahren können?“ – 2018 vs. 2008 (Frage W 2; gewichtete Daten in %)
- Tab. 30: „Wie oft fahren Sie in Ihrer Freizeit Auto?“ – Erste Kohorte vs. 2008 (Frage V 1; gewichtete Daten in %)

Tab. 31: Wissen zu gesetzlichen Regelungen –
Erste Kohorte vs. 2008 (Fragen V 3.1 –
V 3.6; gewichtete Daten in %)

Tab. 32: Einstellungen zum Alkoholverbot für Fahr-
anfänger und Fahranfängerinnen – Erste
Kohorte vs. 2008 (gewichtete Daten in %)

Tab. 33: „Was tun Sie, damit Sie bei Ihren abend-
lichen Freizeitunternehmungen Alkohol
trinken können?“- Erste Kohorte vs. 2008
(Frage W 1; gewichtete Daten in %)

Tab. 34: „Wie häufig verzichten Sie auf den Kon-
sum von Alkohol, damit Sie bei Ihren
abendlichen Freizeitunternehmungen
selbst Auto fahren können?“ – Erste Ko-
horte vs. 2008 (Frage W 2; gewichtete
Daten in %)

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten

Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit

Karthus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit

Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer

Rudinger, Haverkamp, Mehli, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform

Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen

Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen

Hoppe, Tekaat € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13

Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern

Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehler, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BASt

Schumacher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen

von Below € 17,50

M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis

Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie

Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe

Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“

Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süflow € 14,50

M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M 273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung

TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation

Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiße
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen

Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung

Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern

Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen

Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge

Panwinkler € 18,50

M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw – Zweite Erhebungsphase

Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung
Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleit-evaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools
Neumann-Opitz € 16,50

M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie
Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer
Schubert, Gräcmann, Bartmann € 18,50

M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“
Funk, Schrauth € 15,50

M 285: Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen
Holte € 20,50

M 286: Evaluation des Modellversuchs AM 15
Teil 1: Verkehrsbewährungsstudie
Kühne, Dombrowski
Teil 2: Befragungsstudie
Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

M 287: Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern
Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 288: Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV
Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Buchardt € 14,50

2019

M 289: Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas
Schade, Rößger, Schlag, Follmer, Eggs
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 290: Leistungen des Rettungsdienstes 2016/17 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2016 und 2017
Schmiedel, Behrendt € 18,50

M 291: Versorgung psychischer Unfallfolgen
Auerbach, Surges € 15,50

M 292: Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer
Baumann, Geber, Klimmt, Czerwinski € 18,00

M 293: Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb – Abschlussbericht
Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ € 17,50

2020

M 294: Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

Markowetz, Wolf, Schwaferts, Luginer, Mayer, Rosin, Buchberger
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 295: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen in Pkw 2017
Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Schulz € 14,50

M 296: Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
Schrauth, Zielinski, Mederer
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 297: Häufigkeit von Ablenkung beim Autofahren
Kreuzlein, Schleinitz, Krens € 17,50

M 298: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit
Obermeyer, Hirte, Korneli, Schade, Friebe € 18,00

M 299: Systematische Untersuchung sicherheitsrelevanter Fußgängerverhaltens
Schüller, Niestegge, Roßmerkel, Schade, Rößger, Rehberg, Maier € 24,50

M 300: Nutzungshäufigkeit von Smartphones durch Pkw-Fahrer Erhebung 2019
Kathmann, Johannsen, von Heel, Hermes, Vollrath, Huemer € 18,00

M 301: Motorräder – Mobilitätsstrukturen und Expositionsgrößen
Bäumer, Hautzinger, Pfeiffer € 16,00

M 302: Zielgruppengerechte Ansprache in der Verkehrssicherheitskommunikation über Influencer in den sozialen Medien
Duckwitz, Funk, Schliebs, Hermanns € 22,00

M 303: Kognitive Störungen und Verkehrssicherheit
Surges
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 304: Zum Unfallgeschehen von Motorrädern
Pöppel-Decker in Vorbereitung

M 305: Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger
Evers, Straßgüt € 15,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 31. 12. 2019
Gräcmann, Albrecht € 17,50

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-48

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.