

Key Performance Indicator „Alkohol“

Entwicklung einer Methodik
und Ersterhebung

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 341

bast

Key Performance Indicator „Alkohol“

Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung

von

Bernhard Schrauth
Walter Funk

Projektassistenz

Tobias Behnke
Fabian Beug
Hannah Jung
Paula Schiller
Theresa Schulte

Institut für empirische Soziologie
an der Universität
Erlangen-Nürnberg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 341

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 82.0758
Key Performance Indicator Alcohol –
Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung

Fachbetreuung
Simone Klipp

Referat
Fahreignung, Fahrausbildung und Kraftfahrerrehabilitation

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 978-3-95606-762-4

Bergisch Gladbach, Oktober 2023

Kurzfassung – Abstract

Key Performance Indicator „Alkohol“ – Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung

Das hier berichtete Projekt umfasst die Entwicklung einer Methodik zur Erhebung eines Key Performance Indicators (KPI) für das Fahren unter Alkoholeinfluss in Deutschland und die Durchführung der Ersterhebung dieses nationalen KPI. Angepasst an die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland wird der KPI für Alkohol für diese Erhebung als der Prozentsatz der Fahrenden, die die für sie geltenden gesetzlichen Grenzwerte für die Blutalkoholkonzentration (BAK) einhalten, definiert:

„Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK) – in Deutschland < 0,5 ‰.“

Von diesem Grenzwert ausgenommen sind Fahrerinnen und Fahrer, für die in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres eine BAK von 0,0 ‰ gilt.

Für Deutschland erweist sich die Erhebung von Selbstberichten im Rahmen einer Befragung als Best Practice für die Erhebung des KPI für Alkohol. Die Grundgesamtheit für die durchgeführte Befragungsbefragung bilden Personen ab 18 Jahren, die in den letzten 30 Tagen vor der Studie als Fahrerinnen oder Fahrer mit einem Auto bzw. einem motorisierten Zweirad gefahren sind. Für die Rekrutierung der Befragten wurde auf ein Online Access Panel zurückgegriffen. Die Hauptstudie war vom 10. bis 26. November 2021 im Feld. Der finale Datensatz umfasst n = 4.730 Befragte. Die Befragungsdaten wurden hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bundesland und Bildungsabschluss gewichtet, auf Basis von Personen ab 18 Jahren, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind.

• Periodenprävalenz

Für den Zeitraum der letzten 30 Tage haben 86,5 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer keinen Alkohol vor einer Fahrt konsumiert. Zudem halten 96,4 % für diesen Zeitraum fest, die gesetzlich geltende BAK-Grenze nicht überschritten zu haben.

Im gleichen Zeitraum wird von 88,5 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer keine Fahrt unter Alkoholeinfluss berichtet, und 92,7 % haben den gesetzlich zulässigen Grenzwert der BAK nicht überschritten.

• Fahrtenbasierte Prävalenz

Für eine zufällig ausgewählte Fahrt mit dem Pkw in den letzten sieben Tagen geben 0,7 % der Fahrerinnen und Fahrer an, davor Alkohol getrunken zu haben. Von diesen Befragten schätzen 42,9 %, dass ihre BAK dabei über der gesetzlich geltenden Grenze gelegen hat. Dies sind 0,3 % aller Pkw-Fahrenden mit einer Fahrt in den letzten sieben Tagen. Für diese Personen wird zudem festgehalten, dass sie zu 46,5 % vor mindestens einer weiteren Fahrt in den letzten sieben Tagen Alkohol getrunken haben. Die Nachfrage nach anderen Fahrten in den vergangenen sieben Tagen mit Alkoholkonsum ergibt einen Anteil von weiteren 5,7 % der Pkw-Fahrenden, die vor einer Fahrt in den letzten sieben Tagen Alkohol konsumiert haben.

Für eine zufällig ausgewählte Fahrt in den letzten sieben Tagen haben 3,5 % der Kraftstofffahrerinnen angegeben, Alkohol getrunken zu haben. 23,3 % dieser Personen schätzen, dabei die geltende BAK-Grenze überschritten zu haben. Diese Personen machen einen Anteil von 0,9 % an allen motorisierten Zweiradfahrenden mit einer Fahrt in den letzten sieben Tagen aus. Zudem wird in den Befunden für 76,5 % dieser Kraftstofffahrerinnen und -fahrer festgehalten, dass sie auch vor weiteren Fahrten in den vergangenen sieben Tagen Alkohol getrunken haben. Im Nachfassen werden zudem 7,3 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer dokumentiert, die vor der zufällig ausgewählten Fahrt keinen Alkoholkonsum angegeben, vor mindestens einer anderen Fahrt in den letzten sieben Tagen jedoch Alkohol getrunken haben.

• Fahrtenspezifische Ergebnisse

Den erhobenen zufälligen und nachgefragten Fahrten unter Alkoholeinfluss wurden Fahrten gegenübergestellt und hinsichtlich Alter, Geschlecht und Fahrerlaubnisstatus bivariat ausgewertet, die nicht unter Alkoholeinfluss absolviert und ausschließlich über die Zufallsauswahl einer Fahrt in den letzten sieben Tagen erfasst wurden.

Einschätzungen zu gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss und zur Nutzung von Social Media-Kanälen runden das Fragenprogramm ab.

• Key Performance Indicator Alkohol

In Deutschland liegt der Prozentsatz der Fahrerinnen und Fahrer von Personenkraftwagen und motorisierten Zweirädern,

die den gesetzlichen Grenzwert für die BAK nicht überschreiten, laut der Erhebung dieser Studie bei 99,6 %. Dieser KPI für Alkohol bedeutet, dass nach den Ergebnissen der Befragung nur ein sehr geringer Anteil der Fahrer gegen die gesetzlichen Vorschriften verstößt. Der KPI für Alkohol liegt für männliche Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern bei 99,5 % und für weibliche Fahrer bei 99,6 %.

Ausschließlich für Pkw-Fahrende berechnet sich ein KPI für Alkohol von 99,7 %. Unter den Subindikatoren wird deutlich, dass Männer, junge Fahrende sowie Fahranfängerinnen und Fahranfänger einen geringeren Anteil an Fahrenden innerhalb der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze aufweisen als ihre jeweiligen Pendanten.

Der KPI für Fahrende eines motorisierten Zweirads beträgt 98,0 % und ist damit sichtlich geringer als der KPI für Alkohol für Pkw-Fahrende. Bei den Kraftstoffradfahrenden liegt der KPI für Alkohol für Frauen (96,5 %) unter jenem der Männer (98,8 %). Zudem machen die jungen Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder mit einem KPI für Alkohol von lediglich 87,5 % auf sich aufmerksam.

- **Limitationen der Studie und Fazit**

Ein Vergleich der Befragungsdaten mit Daten aus polizeilichen Alkoholkontrollen deckt Parallelen und Unterschiede auf. Limitationen der Befragungsstudie werden diskutiert und ein Fazit der Studie wird gezogen.

Key Performance Indicator “Alcohol” – development of a methodology and initial data collection

The project reported here comprises the development of a methodology for the collection of a Key Performance Indicator (KPI) for driving under the influence of alcohol in Germany and the implementation of the first collection of this national KPI. Adapted to the legal framework in Germany, the KPI for alcohol for this survey is defined as the percentage of drivers who comply with the legal blood alcohol concentration (BAC) limit:

“Percentage of drivers within the legal blood alcohol concentration (BAC) limit – in Germany < 0.5‰.“

Exempt from this limit are novice drivers, for whom a BAC of 0.0‰ applies during the probationary period and before reaching the age of 21.

For Germany, the collection of self-reports within the framework of a survey has proven to be best practice for the collection of the KPI for alcohol. The basic population for the survey study was made up of persons aged 18 and over who had driven a car or a motorised two-wheeler in the last 30 days before the study. An online access panel was used to recruit the respondents. The main study was in the field from 10 to 26 November 2021. The final dataset comprises $n = 4,730$ respondents. The survey data were weighted for gender, age, Federal State and educational attainment, based on people aged 18 years and over who hold a driving licence.

• Period prevalence

For the period of the last 30 days, 86.5% of the male and female car drivers have not consumed alcohol before driving. In addition, 96.4% state for this period that they have not exceeded the legally applicable BAC limit.

In the same period, 88.5% of motorised two-wheeler drivers report no driving under the influence of alcohol, and 92.7% have not exceeded the legally permissible BAC limit.

• Trip-based prevalence

For a randomly selected journey by car in the last seven days, 0.7% of drivers report having drunk alcohol beforehand. Of these respondents, 42.9%

estimate that their BAC was above the legal limit when they did so. This is 0.3% of all car drivers with a trip in the last seven days. For these persons, it is also recorded that 46.5% had drunk alcohol before at least one other journey in the last seven days. The enquiry about other journeys in the last seven days with alcohol consumption results in a further 5.7% of the car drivers having consumed alcohol before a journey in the last seven days.

For a randomly selected trip in the last seven days, 3.5% of motorcyclists reported having drunk alcohol. 23.3% of these individuals estimate that they exceeded the applicable BAC limit. These persons account for 0.9% of all motorised two-wheeler drivers with a trip in the last seven days. In addition, the findings for 76.5% of these motorcyclists state that they had also drunk alcohol before other trips in the past seven days. In the follow-up, 7.3% of the motorised two-wheeler drivers are also documented as not having consumed alcohol before the randomly selected trip, but as having consumed alcohol before at least one other trip in the last seven days.

• Trip-specific results

The surveyed random and inquired trips under the influence of alcohol were compared to trips that were not completed under the influence of alcohol and were recorded exclusively via the random selection of a trip in the last seven days. Bivariate analyses with regard to age, gender and novice driver status were employed.

Assessments of legal regulations on driving under the influence of alcohol and the use of social media channels round off the questionnaire.

• Key Performance Indicator Alcohol

In Germany, the percentage of drivers of passenger cars and motorised two-wheelers who do not exceed the legal limit for BAC is 99.6% according to the survey of this study. This KPI for alcohol means that, according to the results of the survey, only a very small percentage of drivers violate the legal limit. The KPI for alcohol is 99.5% for male drivers of passenger cars and PTWs and 99.6% for female drivers.

Exclusively for car drivers, a KPI for alcohol of 99.7% is calculated. Among the sub-indicators, it is clear that men, young drivers and novice drivers have a lower proportion of drivers within the legally

permitted BAC limit than their respective counterparts.

The KPI for drivers of a motorised two-wheeler is 98.0% and is thus visibly lower than the KPI for alcohol for car drivers. Among motorcyclists, the KPI for alcohol for women (96.5%) is lower than that for men (98.8%). In addition, young male and female drivers of motorised two-wheelers attract attention with a KPI for alcohol of only 87.5%.

- **Limitations of the study and conclusion**

A comparison of the survey data with data from police alcohol tests reveals parallels and differences. Limitations of the survey study are discussed and a conclusion of the study is drawn.

Summary

Key Performance Indicator “Alcohol” – development of a methodology and initial data collection

The project being reported includes the development of a methodology for the measurement of a Key Performance Indicator (KPI) for driving under the influence of alcohol in Germany and the implementation of the first survey of this national KPI. Adapted to the legal framework in Germany, the KPI for alcohol for this survey is defined as the percentage of drivers who comply with the legal blood alcohol concentration (BAC) limits that apply to them:

“Percentage of drivers within the legal blood alcohol concentration (BAC) limit – in Germany < 0.5‰.“

However, novice drivers are exempt from this limit. For them, a BAC of 0.0‰ applies during the probationary period and before reaching the age of 21.

The survey methods that can be used to record the KPI for alcohol are roadside surveys, the secondary analysis of process data from police alcohol controls, and the implementation of a survey study in which self-reported behavior is used as the basis for calculating the KPI for alcohol. For Germany, the method of so-called self-reports recorded in a survey has proven to be best practice for the collection of the KPI for alcohol.

Design of the survey study

The population for the survey study is defined as persons from the age of 18 who have driven a car or haven't ridden a powered two-wheeler as a driver in the last 30 days before the survey study. With this delimitation, the study was designed as a population-based survey at a specific point in time, i.e., a so-called cross-sectional survey. An online access panel was used to recruit the survey participants.

The core of the questionnaire was the collection of a trip-based prevalence of trips under the influence of alcohol and above the legally permitted BAC limit. In terms of content, the questionnaire can be divided into three sections: the recording of characteristics of motorised traffic participation with passenger

cars or powered two-wheelers, the collection of information on the KPI for alcohol, on assessments of traffic regulations and alcohol controls as well as the depiction of sociodemographics.

In the scientific literature, a distinction is usually made between three types of prevalence. The period prevalence records alcohol trips via self-reports in a specified period of time (e.g., the last 30 days or the last twelve months). Trip-based prevalence, on the other hand, measures the prevalence of a specific trip, including its characteristics, such as the road type, day of the week, time of day and previous alcohol consumption. In addition, point prevalence measures the proportion of the population on the road who are above the legal breath alcohol concentration at a given time by using random breath alcohol tests in real traffic (roadside surveys).

The method of the trip-based prevalence recorded by means of self-reports in surveys is closest to the best practice of a roadside survey in real traffic, since the state of the drunkenness is depicted at a specific time (a recent trip) and information about the type of road, etc., can be asked as well.

Due to the expected low number of cases of driving under the influence of alcohol, the questions recording the randomly selected trip were followed up by asking all respondents, who had not reported a trip under the influence of alcohol, about another trip made under the influence of alcohol in the last seven days. If such a trip was reported, typical characteristics were also asked for it.

The developed survey instrument was subject to a pretest with $n = 622$ respondents, which gave no reason to change the elaborated questionnaire design of the pretest for the main survey.

Data collection process and data preparation

The main survey was in the field from November 10th to 26th, 2021. The final data set contains 5,032 fully completed questionnaires. The deliberate oversampling of the calculated sample size followed the intention to capture a high number of cases of driving under the influence of alcohol and above the legally permitted BAC limit in the initial survey. Furthermore, the sample was quota-stratified according to the criteria of sex, age, federal state and educational attainment in order to ensure

the representativeness of the respondents with regard to these characteristics. The questionnaire took an average of 11.4 minutes to complete.

To ensure high data quality, a number of quality assurance measures were undertaken during the field phase and in the course of data preparation. After data cleaning, the data set comprises $n = 4,730$ records of respondents who were included in the subsequent data processing and analysis. The survey data were weighted with respect to sex, age, state and educational attainment in the sense of a redressment. This weighting was based on people aged 18 and over in Germany who hold a driving licence.

Survey results: Characteristics on traffic participation and sociodemographics

Nearly all respondents report to have driven a passenger car or van (hereafter collectively "passenger car") as a driver at least once in the past 30 days. In contrast, 14.6% of the respondents documented at least one ride on a motorcycle, motor scooter, moped or mofa (hereinafter collectively referred to as "powered two-wheelers" or "motorcycles") during this period. In the last 30 days, 85.4% of the respondents drove a car exclusively, 13.8% drove a car and a powered two-wheeler, and only 0.8% of all respondents drove a powered two-wheeler exclusively.

As a result of the weighting, the data set contains 48.2% women and 51.7% men, whose composition differs significantly between the groups of the two means of transport studied: The sex ratio of 48.4% women and 51.5% men among car drivers contrasts with a ratio of 29.2% women to 70.8% men among riders of powered two-wheelers. Among all respondents, 3.8% are novice drivers.

Survey results: Period prevalence for driving under the influence of alcohol

The self-reports indicate for drivers of passenger cars that 82.7% never drove under the influence of alcohol in the past twelve months. In addition, 94.8% of car drivers are recorded as having always driven with a BAC below the limit applicable to them during the reference period.

For the more narrowly defined period of the last 30 days, the self-reports show that 86.5% of male and female car drivers have not consumed any alcohol

before a trip. In addition, 96.4% of the car drivers state that they have not exceeded the legal BAC limit. Thus, the findings show that 3.6% of the car users surveyed believe they have exceeded the legal BAC limit on at least one trip in the past 30 days.

For riders of powered two-wheelers, 86.5% report no riding under the influence of alcohol on a motorcycle in the twelve-month period. According to their own assessment, 90.8% of the drivers of powered two-wheelers have not broken the applicable legal rules on BAC in the last year.

For the period of the last 30 days, 88.5% of the respondents report no driving under the influence of alcohol and 92.7% of the riders of powered two-wheelers have not exceeded the legal BAC limit during this period.

The results for driving under the influence of alcohol - measured by the period prevalence - show that car drivers are more often on the road under the influence of alcohol than motorcyclists, but more often comply with the BAC limit during these trips. In comparison, motorcyclists are less likely to drive under the influence of alcohol, but they disregard the BAC limit more often than car drivers. The bivariate analyses for the users of both means of transport refer predominantly to male drivers, young drivers and novice drivers who more frequently report driving under the influence of alcohol and violating the BAC limits in force.

Survey results: Trip-based prevalence

Of all passenger car drivers in the survey, 95.0% named at least one day from the past seven days on which they drove a passenger car themselves. For the randomly selected trip by car from this period, 0.7% of the drivers state that they had drunk alcohol beforehand. Of these respondents, 42.9% estimate that their BAC was above the legal limit. This is 0.3% of all car drivers with a trip in the last seven days. Of the car drivers who had not drunk alcohol prior to the randomly selected trip, 5.7% stated that they had consumed alcohol prior to at least one other trip in the last seven days.

Of the riders of powered two-wheelers, 50.0% reported at least one day out of the last seven days of the week on which they had ridden a powered two-wheeler themselves. For the randomly selected ride from this period, 3.5% of motorcycle riders

reported drinking alcohol. 23.3% of these individuals estimate that they were over the applicable BAC limit during this ride and thus violated traffic laws. These individuals account for 0.9% of all riders of powered two-wheeler with a trip in the past seven days. In the follow-up, 7.3% of the riders of powered two-wheeler documented that they had not consumed alcohol before the randomly selected ride, but had consumed alcohol before at least one other ride in the last seven days.

Survey results: Trip-specific results

The collection of randomly selected trips and the follow-up of trips under the influence of alcohol generated a sufficient number of cases to allow a comparative analysis of trip-specific information for trips under the influence of alcohol and trips not under the influence of alcohol – separately for car drivers and for riders of powered two-wheelers. The surveyed trips under the influence of alcohol were compared with trips that were not made under the influence of alcohol and were recorded exclusively by randomly selecting a trip in the last seven days.

In this context, men are significantly more likely than women to report driving under the influence of alcohol in the past seven days. In comparison, alcohol trips are documented more frequently for car drivers aged 18 to 44. For graduates from the Mittlere Reife or a comparable qualification and higher educational qualifications, it is more frequently documented that they had drunk alcoholic beverages before the recorded trip. With regard to driving under the influence of alcohol, the proportion of novice drivers is more than twice as high as among respondents who reported no driving under the influence of alcohol in the last seven days.

Furthermore, the results of the analysis show that alcohol-related driving is a particular problem in the late afternoons, evenings and at night - and even more so on Fridays and Saturdays. Further comparisons of individual trip characteristics show that driving under the influence of alcohol is more likely to last for a shorter period of time. Almost six out of ten car trips under the influence of alcohol are on the way home (destination "home").

For riders of powered two-wheelers, the findings show that 72.2% of rides under the influence of alcohol are undertaken by males. Driving under the influence of alcohol is reported significantly more often by the younger age groups of 18 to 44 years.

Respondents living in large cities, suburbs, or outlying areas are more likely to be noticed for driving under the influence of alcohol. The difference is similarly pronounced for novice drivers.

A similarly strong tendency of trips under the influence of alcohol towards the weekend, as among car drivers, is not discernible among motorcyclists. The analysis of the time of day shows that their trips under the influence of alcohol were made many times more frequently between 22:00 and 03:59 on the following day and significantly less frequently between 16:00 and 21:59. In the representation of the weekly sections it becomes apparent that for motorcyclists the trips under the influence of alcohol are documented more frequently for weekdays – during the day and at night.

Most frequently, the trips on powered two-wheelers under the influence of alcohol last about a quarter to half an hour. Furthermore, in addition to the destination "home", a bar, pub or discotheque as well as the home of another person are more frequently found among the trips with prior alcohol consumption.

Survey results: Assessments of legal regulations on driving under the influence of alcohol

With regard to possible stricter traffic regulations on driving under the influence of alcohol or the density of controls, 71.0% of respondents advocate greater regulation of the BAC permitted for driving a vehicle. Alcohol controls by the police could still be expanded in the opinion of almost seven out of ten respondents, and the control density for punishing alcohol violations could be increased. Combined, nearly three-fourths of respondents reject the statement that the current penalties for driving under the influence of alcohol are too severe. The corresponding supporters are overall more often female, older and experienced drivers and are thus complementary to those groups of respondents who are in the foreground regarding the prevalences for driving under the influence of alcohol.

With regard to the likelihood of being detected, more than every second car driver surveyed considers it "very unlikely" to be tested for alcohol during a typical journey. Among drivers of passenger cars, the probability of being tested by the police for the use of illicit drugs is rated lower than being tested for alcohol. Riders of powered two-wheelers expect

to be tested for alcohol or drugs more often than car drivers. The assessment of the probability of being controlled also shows that the groups of respondents who were less conspicuous for driving under the influence of alcohol almost always consider it less likely that they will be controlled in this regard.

The generally applicable BAC limit of $< 0.5\text{‰}$ can be correctly stated by slightly more than half of the drivers of passenger cars and riders of powered two-wheelers surveyed. The respondents demonstrated better knowledge when asked which special value applies to drivers and riders up to the age of 21 or during the probationary period. Four out of five respondents were correct and stated a blood alcohol level of 0.0‰ .

KPI for alcohol

The percentage of drivers of passenger cars and riders of powered two-wheelers in Germany who comply with the legal BAC limits applicable to them (KPI for alcohol) is 99.6% according to this survey. For male drivers of passenger cars and male riders of powered two-wheelers, the KPI for alcohol is 99.5%, and for female drivers it is 99.6%. For young drivers aged 18 to 24, a KPI of 97.9% is reported, increasing with age to 100.0% for the oldest respondents. For novice drivers of passenger cars or novices on powered two-wheelers, the KPI for alcohol shows the lowest value at 92.2%. Among the partial KPIs for weekly periods, the period at night on weekdays stands out with a proportion of driving below the applicable BAC limit of only 92.8%. At night on weekends, on the other hand, the KPI for alcohol is less conspicuous (98.7%).

Exclusively for car drivers, the KPI for alcohol is 99.7%. The sub-indicators reveal that men, young drivers and novice drivers have a lower proportion of drivers within the legally permitted BAC limit than their respective counterparts. With regard to the weekly periods, the KPI for weekday nights is again lower (95.4%), while the KPI for alcohol for weekend nights is 100.0% for car drivers.

The KPI for riders of powered two-wheelers is 98.0%, which is visibly lower than the KPI for alcohol for car drivers. Among motorcyclists, the KPI for alcohol for women (96.5%) is lower than that for men (98.8%). In addition, young male and female riders of powered two-wheelers attract attention with a KPI for alcohol of only 87.5%. On weekday nights, the sub-indicator for riders of powered two-

wheelers is only 70.0%, and for weekend nights, it is also strikingly low at 90.9%.

Surprisingly, in the context of the other results, the low percentage of female motorcyclists who drove within the applicable BAC limit during the recorded trip is an exception.

Due to the small number of cases, the reported KPI values should be interpreted with caution. Confidence intervals are calculated for all KPI values and should be taken into account in the interpretation.

Comparative data from police alcohol checks

In order to check the content validity of the survey data, police data from alcohol tests in the Federal State of Bavaria could be drawn upon, which represent all alcohol-related traffic offenses recorded by the police in Bavaria in the years 2019 and 2020. For the comparison with the survey data, however, only the data from 2020 were used, since a comparative analysis of the police data between the years 2019 and 2020 revealed indications of corona-related effects on driving under the influence of alcohol. Police data for 2020 included alcohol-related offenses in which the legal BAC limit was objectively exceeded. These data were comparatively contrasted to the survey data with trips for which only self-reported consumption of alcohol prior to the trip was documented. The comparison of the two data sets reveals parallels with regard to sex and age as well as to the weekly course of detected or reported driving under the influence of alcohol.

Limitations and restrictions of the study

With the use of self-administered web surveys, the indication of whether a respondent exceeded the legal BAC for driving a car or riding a motor vehicle on the road is not based on an objective measurement of alcohol concentration in the breath or blood, but on a subjective assessment and presumed knowledge of the BAC limit applicable to the individual.

The small number of cases of drunk driving recorded limits the possibilities for data analysis and also the informative value of the results, e.g. with regard to night driving. In addition to an increase in the sample, a possible solution for future surveys could be a disproportionate selection of night drives and a

subsequent correction by means of a design weight in order to capture night drives more strongly in the survey.

Due to the late implementation of the survey in the course of the year, it cannot be ruled out that, at the time of the field phase, people were – due to the weather conditions – already foregoing trips with powered two-wheelers, as well as trips by car or powered two-wheelers for the purpose of leisure activities and social gatherings outdoors. Furthermore, the corona pandemic prevailed during the field phase, which brought about changes in the private and professional mobility behavior of many people. As a result, it is assumed for this study that many people had fewer drinking occasions during the period in which the data collection took place, and they drank alcohol less frequently and subsequently drove.

Conclusion

The survey design chosen for collecting the KPI for alcohol, which recorded randomly selected trips by car and powered two-wheeler and prior alcohol consumption via self-reports, proved to be reliable in the present survey study and can be recommended for future surveys of the KPI for alcohol. In this respect, the comparison of the survey data with data from police alcohol tests in Bavaria showed recognizable parallels between the detected or reported driving under the influence of alcohol.

The findings on driving under the influence of alcohol and on the KPI for alcohol document an overall rather low level of driving under the influence of alcohol by male and female drivers of passenger cars and riders of powered two-wheelers in Germany during the reporting period. The results also show that riders of powered two-wheelers violate the BAC limit more frequently than drivers of passenger cars, and that male drivers and riders, young drivers and riders, and novice drivers and riders report driving under the influence of alcohol more frequently. However, due to the field phase of the survey in November 2021, there is a presumption that findings have come about under the special circumstances of the corona pandemic and that the prevalences determined are rather below the expected level.

Inhalt

1	Einleitung	15	5.3	Stichprobenziehung	30
1.1	Aufbau des Forschungsberichts	15	5.4	Erhebungsinstrument: Fragebogen zur Erfassung von Alkoholfahrten	31
1.2	Key Performance Indicators und das EU-Projekt BASELINE	15	5.4.1	Erfassung von Merkmalen der motorisieren Verkehrsteilnahme	31
1.3	Ziel des Forschungsprojektes	16	5.4.2	Erfassung des KPI für Alkohol	32
2	Key Performance Indicator Alkohol	16	5.4.3	Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen	34
2.1	Key Performance Indicators in der Verkehrssicherheitsforschung	16	5.4.4	Soziodemografie	35
2.2	Key Performance Indicators: Aktueller Forschungsstand in Europa	17	5.5	Durchführung des Pretests	35
2.3	Definition des KPI für Alkohol und methodische Mindestanforderungen	18	5.5.1	Konzeption und Erhebungsverlauf	35
3	Alkoholunfälle im Straßenverkehr	20	5.5.2	Unterschiede zwischen Fahrerinnen und Fahrern in den letzten 30 Tagen und in den letzten zwölf Monaten	37
3.1	Alkohol, Fahrtüchtigkeit und Unfallverwicklung	20	5.5.3	Änderungen in der Fragebogenkonzeption des Pretests für die Hauptbefragung	39
3.2	Alkoholunfälle in der deutschen amtlichen Statistik	20	6	Erhebungsverlauf und Datenaufbereitung	40
4	Messung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss international und in Deutschland	22	6.1	Erhebungsverlauf	40
4.1	Alternative Messmethoden für die Prävalenz von Alkoholfahrten	23	6.2	Datenaufbereitung und Sicherung der Datenqualität	41
4.1.1	Roadside Surveys	23	6.3	Datengewichtung und Repräsentativität	42
4.1.2	Sekundäranalyse von Prozessdaten polizeilicher Alkoholkontrollen	23	7	Ergebnisse der Befragung zum KPI für Alkohol	45
4.1.3	Selbstreports	24	7.1	Vorgehen bei der statistischen Datenanalyse	45
4.2	Internationale Forschung zur Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss	24	7.2	Charakteristika der Befragten	46
4.3	Internationale Erhebungen eines KPI für Alkohol	26	7.2.1	Verkehrsdemografie	46
4.4	Erhebung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in Deutschland	28	7.2.2	Soziodemografie	49
5	Erhebungsdesign der Befragungsstudie	28	7.3	Periodenprävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss	54
5.1	Erhebungsmethode	28	7.3.1	Fahrerinnen und Fahrer von Pkw	54
5.2	Grundgesamtheit und Rekrutierung	29	7.3.2	Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder	57
			7.4	Fahrtenbasierte Prävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss	59

7.5	Fahrtenspezifische Ergebnisse für Fahrten unter Alkoholeinfluss bzw. ohne Alkoholeinfluss.	63	10.1.1	KPI für Alkohol und die Messung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss	94
7.5.1	Informationen zur Person.	63	10.1.2	Erhebungsdesign der Befragungsstudie	95
7.5.2	Informationen zum Fahrtzeitpunkt	66	10.1.3	Erhebungsverlauf und Datenaufbereitung	96
7.5.3	Informationen zur Fahrt	69	10.1.4	Befragungsergebnisse	96
7.5.4	Konsum alkoholhaltiger Getränke vor der Fahrt.	73	10.1.5	KPI für Alkohol	104
7.6	Einschätzungen zu gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss	75	10.1.6	Vergleichsdaten aus polizeilichen Alkoholkontrollen	105
7.6.1	Einstellungen zu den geltenden gesetzlichen Regelungen.	76	10.2	Limitationen der Studie	106
7.6.2	Einschätzung der Kontrollwahrscheinlichkeit	77	10.3	Fazit	108
7.6.3	Kenntnis der gesetzlich geltenden Grenzen für die BAK	79		Literatur	110
7.7	Nutzung von Social Media-Kanälen . . .	80		Bilder	114
				Tabellen	115
8	Berechnung des KPI für Alkohol . . .	81			
8.1	KPI für Alkohol für alle Fahrenden	81		Die Anhänge 1 – 3 zum Bericht sind im elektronischen BAST-Archiv ELBA unter https://bast.opus.hbz-nrw.de abrufbar.	
8.2	KPI für Alkohol für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws	83			
8.3	KPI für Alkohol für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern. . .	84			
9	Vergleichsdaten aus polizeilichen Alkoholkontrollen.	86			
9.1	Datenbeschreibung	86			
9.2	Auswertungsergebnisse.	87			
9.2.1	Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Fahrten unter Alkoholeinfluss.	87			
9.2.2	Ausgewählte univariate Auswertungen der polizeilichen Alkoholkontrollen	89			
9.2.3	Abgleich mit Ergebnissen der Befragungsstudie	91			
10	Zusammenfassung der Projektarbeiten, Limitationen der Studie sowie Fazit	94			
10.1	Zusammenfassung der Projektarbeiten	94			

1 Einleitung

1.1 Aufbau des Forschungsberichts

Der vorliegende Forschungsbericht dokumentiert die Arbeiten zur Entwicklung und erstmaligen Erhebung des Verkehrssicherheitsindikators (Key Performance Indicators, KPI) für „Alkohol“ in Deutschland. In Kapitel 1 wird ein Überblick über die Einbettung der Projektarbeiten in das EU-Projekt BASELINE gegeben und das Ziel des Forschungsprojektes vorgestellt. Das zweite Kapitel stellt den Ansatz der Key Performance Indicators in der Verkehrssicherheitsarbeit vor, umreißt den aktuellen Entwicklungsstand solcher Indikatoren in Europa und definiert den Key Performance Indicator für Alkohol. Kapitel 3 informiert über Alkoholunfälle im Straßenverkehr und begründet damit die Notwendigkeit eines differenzierten Monitorings von Alkoholfahrten. Im vierten Kapitel werden unterschiedliche Vorgehensweisen bei der Messung der Prävalenz von Alkoholfahrten im Straßenverkehr vorgestellt. Es wird begründet, warum in Deutschland Selbstreports im Rahmen einer Befragung von Fahrerinnen und Fahrern von Pkw und motorisierten Zweirädern zum Einsatz kommen. Kapitel 5 beschreibt ausführlich die Erhebungsmethode, die Grundgesamtheit, die Stichprobenziehung, das Erhebungsinstrument und die Durchführung des Pretests. Der Verlauf der Erhebung und die Datenaufbereitung werden detailliert in Kapitel 6 dokumentiert.

Im siebten Kapitel werden die Befragungsergebnisse differenziert vorgestellt. Nach der Beschreibung der Befragten wird zunächst die Periodenprävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss für die letzten zwölf Monate und die letzten 30 Tage beschrieben. Anschließend wird die fahrtenspezifische Prävalenz der letzten sieben Tage herausgearbeitet. Hierzu erfolgt die Zufallsauswahl einer bestimmten Fahrt aus diesem Referenzzeitraum. Differenzierte fahrtenspezifische Ergebnisse für diese zufällig ausgewählten bzw. für auf Nachfrage konkret benannte andere Fahrten unter Alkoholeinfluss werden hinsichtlich Informationen zur Person der / des Fahrenden, des Fahrtzeitpunktes, Charakteristika der Fahrt und der gegebenenfalls konsumierten alkoholischen Getränke den Fahrten ohne Alkoholeinfluss gegenübergestellt. Einschätzungen der Befragten zu gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss und zur Nutzung von Social Media-Angeboten runden dieses Kapitel ab.

In Kapitel 8 werden die Werte der KPIs für alle Pkw- und Kraffradfahrenden, sowie separat für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw bzw. motorisierten Zweirädern entwickelt, wie sie dem EU-Projekt BASELINE übermittelt werden. Im neunten Kapitel werden die Selbstreports aus der Befragung mit Daten polizeilicher Alkoholkontrollen extern validiert. Kapitel 10 fasst die Befunde des Forschungsberichts zusammen, verweist auf Beschränkungen hinsichtlich des Vorgehens und der Aussagekraft der Daten, und zieht ein abschließendes Fazit der Ersterhebung des KPI für Alkohol.

Neben einem Literaturverzeichnis umfasst der Bericht auch drei Anhänge: In Anhang 1 wird der Fragebogen der Befragung dokumentiert. Anhang 2 umfasst einige Tabellen mit ausführlicheren Differenzierungen von Befragungsergebnissen aus Kapitel 7. Ein Manual als kurz zusammengefasste Handreichung zur Entwicklung der KPIs und der Wiederholung der Befragung ist als Anhang 3 beigefügt.

1.2 Key Performance Indicators und das EU-Projekt BASELINE

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland folgt dem Leitbild der „Vision Zero“ (vgl. Deutscher Bundestag 2021; BMVI 2021a sowie allgemein BELIN, TILLGREN und VEDUNG 2012), d. h. der Gestaltung bzw. Beeinflussung des Straßenverkehrssystems (Infrastruktur, Fahrzeuge, Verhalten) derart, dass keine Toten und Schwerverletzten mehr akzeptiert werden. Im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung wird hierzu eine Vielzahl von Maßnahmen angestoßen (vgl. BMVI 2021a). Diese sollen zukünftig nicht ausschließlich im Rahmen des alle zwei Jahre vorzulegenden Unfallverhütungsberichts evaluiert werden (vgl. BMVI 2021b), sondern zusätzlich durch sog. „Verkehrssicherheitsindikatoren“ (vgl. BMVI 2021a: 11) gemonitort werden. Im internationalen Kontext hat sich hierfür die Bezeichnung „Key Performance Indicators“ (KPIs; vgl. EC 2017, 2020) oder „Safety Performance Indicators“ (SPIs) durchgesetzt (vgl. FUNK, ORLOWSKI und BRAUN 2021).

Auf europäischer Ebene werden die entsprechenden nationalen Politiken moderiert und unterstützt (vgl. EC 2020). Um den Fortschritt der Verkehrssicherheitsarbeit in den Mitgliedsländern, hin zu ei-

ner Verringerung der Getöteten und Schwerverletzten bzw. der Erreichung des Leitbilds Vision Zero zu messen und zwischen den Mitgliedsländern zu vergleichen, verfolgt die Europäische Kommission den Weg der freiwilligen Meldung der jeweils national erhobenen KPIs (vgl. die Kapitel 2.1 und 2.2). Hierzu stellt sie auch finanzielle Mittel zur Entwicklung international vergleichbarer Methoden zur Erhebung und Messung von KPIs und deren Berichterstattung zur Verfügung.

Die Bemühungen um möglichst einheitliche KPIs in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) werden im Projekt BASELINE¹ gebündelt, in dem 18 EU-Mitgliedsstaaten die Erhebung ihrer nationalen KPI-Werte koordinieren, um so die von EC (2020) gewünschte länderübergreifende Vergleichbarkeit der nationalen KPI-Erhebungen zu gewährleisten. BASELINE konzentriert sich auf die acht KPIs:

- Geschwindigkeit,
- Sicherheitsgurt (Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme),
- Schutzausrüstung (Fahrrad- und Motorradhelme),
- Alkohol,
- Ablenkung,
- Fahrzeugsicherheit,
- Infrastruktur und
- Versorgung nach einem Unfall.

Das hier berichtete Projekt umfasst die Entwicklung einer Methodik zur Erhebung des KPI für Alkohol in Deutschland und die Durchführung der Ersterhebung dieses nationalen deutschen KPI für Alkohol.

1.3 Ziel des Forschungsprojektes

Im Mittelpunkt des hier berichteten Forschungsprojektes stehen zwei Ziele:

- Die Entwicklung einer Methodologie zur Erhebung eines KPI für „Alkohol im Straßenverkehr“ sowie

- die erste Erhebung dieses deutschen KPI für Alkohol in einem Design, das eine Wiederholungserhebung in einem noch zu definierenden zeitlichen Abstand ermöglicht.

Die Formulierung des KPI soll dem Vorschlag der Europäischen Kommission (vgl. z. B. EC 2020: 34) entsprechen und auch die dort formulierten methodischen Mindestanforderungen bei der Datenerhebung mit aufgreifen (vgl. Kapitel 2.3).

2 Key Performance Indicator Alkohol²

2.1 Key Performance Indicators in der Verkehrssicherheitsforschung

Herkömmlicherweise wird Straßenverkehrssicherheit anhand zweier Größen quantifiziert,

- der Anzahl an Unfällen und Verletzten bzw. Getöteten im Straßenverkehr sowie
- deren sozio-ökonomischen Kosten (vgl. BAST 2021; KRANZ und STRAUBE 2011; ETSC 2001: 11).

In der Wissenschaft und in der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit reift bereits seit geraumer Zeit der Gedanke, dass dieses „worst case“ scenario“ (ETIKA 2018: 12; VIS 2005: 4) der Fokussierung der Verkehrssicherheitsarbeit auf Unfallopfer insofern defizitär ist, als sie nur einen unvollständigen Blick auf das Niveau der Verkehrssicherheit erlaubt (vgl. hierzu FUNK, ORLOWSKI und BRAUN 2021: 17f).

Unfall-, Verletzten- und Getötetenzahlen können erst im Nachgang eines Unfallereignisses erhoben und berichtet werden, und werden insofern auch als sog. „Lagging indicators“ (BELLAMY und SOL 2012: 18) charakterisiert, die Information über Verkehrsunfälle und Unfallfolgen sowie ihre Entwicklung in der Zeit dokumentieren. Das Bestreben der Verkehrssicherheitsarbeit geht dagegen vielmehr in die Richtung, einem potenziellen Unfallereignis zeitlich vorangehende Indikatoren, sog. „Leading indi-

¹ Für detailliertere Informationen zu diesem Projekt vgl. <https://baseline.vias.be>, zuletzt aufgerufen am 28.07.2022.

² Teile des Textes zu diesem Kapitel entstammen FUNK, ORLOWSKI und BRAUN (2021).

cators“ (BELLAMY und SOL 2012: 18), als Zustandsbeschreibung des Straßenverkehrssystems und Prädiktoren der Verunfallung zu beschreiben, und mündet in die theoretische und methodologische Grundlegung eines adäquateren Zugangs zur Beschreibung des tatsächlichen „Betriebszustands“, der sog. „Operational conditions“ (EC 2018a: 29; VIS 2005: 4) des Straßenverkehrssystems, mittels sog. „Safety Performance Indicators“ oder „Key Performance Indicators“.

Die Europäische Kommission spricht in diesem Zusammenhang von „Key Performance Indicators“ und definiert diese als

„... measurable activities which are directly related to the prevention and mitigation to death and serious injuries“ (EC 2018a: 29).

Nach EC (2018a: 29; 2017: 14), GITELMAN et al. (2014: 140) und VIS (2005: 13) sollen KPIs

- die aktuellen Sicherheitsbedingungen eines Straßenverkehrssystems widerspiegeln,
- lang- und kurzfristige Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen,
- Verkehrssicherheitsarbeit genauer managen und messen lassen,
- den Einfluss verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen nachvollziehen lassen,
- die zeitliche Entwicklung der Verkehrssicherheit erklären lassen,
- den Akteuren in der Verkehrssicherheitsarbeit Hinweise zu prioritären Aktivitäten, wie z. B. der Maßnahmenentwicklung und -implementierung, geben,
- die Festlegung von Zielen der Verkehrssicherheitsarbeit ermöglichen,
- verschiedene Straßenverkehrssysteme (national, regional) miteinander vergleichen lassen, und
- die Ableitung politischer Maßnahmen zur Verbesserung bestimmter Verkehrssicherheitsziele bzw. -indikatoren erlauben.

Auch für Deutschland lässt sich diese Entwicklung nachvollziehen. So befasst sich das Sicherheitsforschungsprogramm 2019 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Entwicklung und Im-

plementierung eines Systems von Safety Performance-Indikatoren für Deutschland (vgl. BAST 2018) und mit FUNK, ORLOWSKI und BRAUN (2021) liegt eine erste deutschsprachige Übersicht über den internationalen Stand der KPI-Implementierung in der Verkehrssicherheitsarbeit vor.

2.2 Key Performance Indicators: Aktueller Forschungsstand in Europa

In Europa ist die Propagierung von KPIs in der Verkehrssicherheitsarbeit stark geprägt von Bemühungen um Standardisierung, Vergleichbarkeit und ein regelmäßiges Monitoring auf internationaler Ebene. Entsprechende Dokumente auf europäischer Ebene lassen sich bis ins Jahr 2001 zurückverfolgen (vgl. ETSC 2001), umfassen auch große Forschungsprojekte im Rahmen europäischer Forschungsverbünde (wie z. B. SUPREME, vgl. KFV (2007) oder SafetyNet, vgl. VIS (2005)) und sind in offiziellen Papieren der Europäischen Kommission niedergelegt (vgl. EC 2017, 2018a, 2020).

Für das Verkehrssicherheitsrahmenprogramm für die Jahre 2021 bis 2030 schlägt die Europäische Kommission acht KPIs zur Messung des Fortschritts auf dem Weg zur Vision Zero vor, die zukünftig in den Mitgliedsstaaten erhoben werden sollen (vgl. EC 2020: 29ff):

- Infrastruktur – sichere Straßen und Seitenräume: Prozentsatz der gefahrenen Entfernung auf Straßen mit einem Sicherheitsrating über einem vereinbarten Schwellenwert.
- Sichere Fahrzeuge: Prozentsatz der neuen Personenkraftwagen mit einer Euro NCAP-Sicherheitseinstufung, die einem vordefinierten Schwellenwert entspricht oder diesen übertrifft.
- Sichere Straßenbenutzung – sichere Geschwindigkeit: Prozentsatz der Fahrzeuge, die innerhalb der angeordneten Höchstgeschwindigkeit fahren.
- Sichere Straßenbenutzung – nüchternes Fahren: Prozentsatz der Fahrenden, die innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte für die BAK fahren.
- Sichere Straßenbenutzung – Ablenkung: Prozentsatz der Fahrenden, die kein tragbares mobiles Endgerät benutzen.

- Sichere Straßenbenutzung – Sicherheitsgurte, Kinderrückhaltesysteme und Schutzausrüstungen (zwei KPIs):
 - Prozentsatz der Fahrzeuginsassen, die den Sicherheitsgurt oder das Kinderrückhaltesystem korrekt verwenden.
 - Prozentsatz der Fahrenden von motorisierten Zweirädern und der Fahrrädern mit Schutzhelm.
- Versorgung nach einem Unfall: Zeitspanne in Minuten und Sekunden zwischen dem Notruf nach einer Kollision mit Personenschaden und der Ankunft der Rettungskräfte am Unfallort.

Diese KPIs können in den EU-Mitgliedsstaaten präzisiert und weiterentwickelt werden. Für jeden vorgeschlagenen Indikator wird jedoch bereits eine Reihe von methodologischen Aspekten angesprochen, die sich auf die Art der Messung (wie, wo, wann?) und die Differenzierung der Darstellung der Messergebnisse (z. B. nach Verkehrsteilnahmerarten oder Verkehrsteilnehmenden) beziehen (vgl. EC 2020: 29ff). Mehrfach wird auf nationale Regelungen, z. B. hinsichtlich des BAK-Niveaus, hingewiesen, die in den Mitgliedsländern aufgegriffen werden sollen, jedoch die internationale Vergleichbarkeit der Messergebnisse erschweren.

In Anlehnung an die Säulen der nationalen Aktivitäten im Rahmen der von den Vereinten Nationen (UN) ausgerufenen Dekade des Handelns für Verkehrssicherheit 2011–2020 (vgl. WHO 2010: 10ff) lassen sich in der Literatur zu KPIs sog. „Strategische Felder“ (EC 2018a: 53) ausmachen, in denen die vorgeschlagenen Indikatoren mit kausalem Bezug zu Verkehrsunfällen bzw. Unfallverletzten verortet werden:

- Verkehrsverhalten (Safe road use),
- Straßeninfrastruktur (Safe roads),
- Fahrzeugflotte (Safe vehicles) und
- Rettungswesen (Emergency services).

Von den acht von EC (2020) vorgeschlagenen KPIs zum EU-weiten Monitoring der Verkehrssicherheit lassen sich die folgenden KPIs im Strategischen Feld „Verkehrsverhalten“ verorten:

- Geschwindigkeit,
- Alkohol,
- Ablenkung,

- Rückhalte-/Sicherungssysteme (Erwachsene und Kinder) und
- Helmnutzung (Zweirad- und Radfahrer).

Manche KPIs lassen sich direkt messen, z. B. im Strategischen Feld Verkehrsverhalten mittels Beobachtungsstudien die Nutzung von Pkw-Sicherheitsgurten oder Fahrradhelmen (vgl. KATHMANN und JANSEN 2017; EVERS 2021) oder die Smartphonennutzung im Pkw (vgl. KATHMANN et al. 2020), auf dem Fahrrad (vgl. FUNK, ROßNAGEL und MAIER 2021; JOHNSEN, BENDER und ROßNAGEL 2018) oder als Fußgänger (vgl. FUNK, ROßNAGEL und MAIER 2021). Wenn eine direkte Messung nicht möglich ist, d. h. das Verkehrssicherheitsproblem latent vorliegt, kann auf indirekte Indikatoren als Proxys, auf Maßzahlen aus einschlägigen Interventionen oder auf Befragungsdaten (Selbstreports) zurückgegriffen werden (vgl. EC 2017: 14). Dieser Aspekt ist für die Erhebung des KPI für Alkohol in Deutschland einschlägig (vgl. Kapitel 4.3).

2.3 Definition des KPI für Alkohol und methodische Mindestanforderungen

Zwar umfasst der Problembereich der Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss bereits explizit im Namen die Rauschmittel Alkohol und (andere illegale) Drogen. Ein Blick auf die von FUNK, ORLOWSKI und BRAUN (2021) recherchierten Indikatoren macht jedoch deutlich, dass sich das einschlägige Verkehrssicherheitsmonitoring im internationalen Kontext meist auf den Aspekt Alkohol beschränkt. Dies ist insofern nicht verwunderlich, als die Messung des Einflusses von Drogen bei Fahrerinnen und Fahrern schwierig ist, da regelmäßig neue (synthetische) Drogen auch neue Nachweismöglichkeiten erfordern. Dabei ist gleichwohl beachtenswert, dass der Konsum von illegalen Substanzen insbesondere auch unter jungen Fahrenden zunehmend verbreitet ist und das Ausmaß von Fahrten unter Alkoholeinfluss³ bisweilen deutlich übersteigt (vgl. GJERDE et al. 2013; DOMINGO-SALVANY et al. 2017; BEIRNESS 2018; ALCAÑIZ, GUILLEN und SANTOLINO 2021).

³ Im Englischen wird in diesem Zusammenhang von „driving under the influence of alcohol“ (DUI) gesprochen.

Derzeit erfolgt die Messung der Drogenprävalenz in den EU-Mitgliedsländern mit uneinheitlichen Testmethoden, und sie wird auch nicht überall systematisch durchgeführt. Vor diesem Hintergrund betont EC (2020: 20) zwar die große Wichtigkeit eines Indikators für das Fahren unter Drogeneinfluss, sieht aber noch deutlichen Arbeitsbedarf und erachtet eine entsprechende Messung derzeit als noch nicht durchführbar. Deshalb sieht man gegenwärtig auf EU-Ebene vom Vorschlag eines separaten Indikators zu Drogen ab. Da rund neun von zehn Unfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel in Deutschland Alkoholunfälle sind (vgl. DESTATIS 2021: 5), ist auch die Fokussierung des für Deutschland vorgesehenen KPI auf das Fahren unter Alkoholeinfluss naheliegend.

Die Motivation, die Prävalenz des berauschten Fahrens als KPI zu monitoren, geht auf die kausale Relation zwischen Merkmal und Unfallrisiko zurück: Alkohol beeinflusst das menschliche Fahrvermögen negativ (vgl. Kapitel 3.1). Als einen von insgesamt acht KPIs definiert die Europäische Kommission daher im Rahmen ihrer Vision für die Verkehrssicherheitspolitik der kommenden Dekade den KPI für Alkohol als „Percentage of drivers driving within the legal limit for blood alcohol content (BAC)“ (EC 2020: 20).

In Deutschland gilt ein Grenzwert von 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder 0,5 ‰ im Blut, ab dem das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr als Ordnungswidrigkeit geahndet wird. Bei einer Fahrauffälligkeit kann bereits das Erreichen von 0,3 ‰ (bzw. 0,15 mg/l Atemalkoholwert) geahndet werden (vgl. DESTATIS 2021: 5). Angepasst an die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland wird der KPI für Alkohol für die Erhebung im hier beschriebenen Forschungs- und Entwicklungsprojekt wie folgt definiert:

„Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK) – in Deutschland < 0,5 ‰.“

Die Präzisierung der Definition entspricht dem in Deutschland geltenden Grenzwert für die BAK. Von diesem Grenzwert ausgenommen sind jedoch Fahranfänger, für die in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres eine BAK von 0,0 ‰ gilt. Eine Adressierung dieses Umstandes muss im Erhebungs- und Auswertungskonzept des hier bearbeiteten Projektes Berücksichtigung finden.

Für die Erhebung des KPI für Alkohol werden zudem von der Europäischen Kommission eine Reihe von methodischen Mindestanforderungen (vgl. EC 2020: 34) benannt, die in den Arbeiten der BASELINE-Expertenkommission näher präzisiert werden (vgl. BOETS et al. 2021). Als zulässige Erhebungsmethoden führt die EC (2020: 34) zufallsgesteuerte Atemalkoholkontrollen im Rahmen von Roadside Surveys (vgl. Kapitel 4.1.1), Daten von polizeilichen Alkoholkontrollen (vgl. Kapitel 4.1.2) und/oder Selbstreports in anonymen Befragungsstudien (vgl. Kapitel 4.1.3) an. Hinsichtlich der Stichprobenziehung wird von der EC (2020: 34) eine zufallsgesteuerte Auswahl gefordert. Hierzu schlagen BOETS et al. (2021: 15f) einen Mindeststichprobenumfang von 1.000 Befragten und eine Quotierung der Teilnehmenden vor, um eine Repräsentativität der Befragung für die nationale Bevölkerung zu erreichen. Entsprechend den Mindestanforderungen der EC (2020: 34) sollen in die Erhebung überdies mindestens Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer eingeschlossen werden, wenn möglich auch Kraftrad-, Lkw- und Busfahrerinnen und -fahrer. Weitere EC-Mindestanforderungen an die Erhebung sind die Erfassung von Fahrten zu allen Tageszeiten und die Berücksichtigung einer zufälligen Auswahl der Erhebungsstandorte (im Fall von Roadside Surveys) sowie der Straßentypen Autobahn, Bundes-/Landstraße außerorts und innerörtliche Straße. Zudem soll eine Auswertung der Ergebnisse auch nach den Tagen der Woche, insbesondere nach Arbeitstagen und Wochenende unterschieden werden können. Inhaltliche Präzisierungen dieser Anforderungen und mögliche Operationalisierungen für die Umsetzung in Roadside Surveys oder Befragungen werden in BOETS et al. (2020: 4ff) erörtert. Zudem schlagen EC (2020: 34) und BOETS et al. (2021: 12) das Frühjahr oder den Herbst als Erhebungszeitpunkt vor. Eine letzte Mindestanforderung der EC (2020: 34) verweist auf die Berücksichtigung von Toleranzen im Rahmen von Messgerätefehlern (Measurement instrument error) bei der Alkoholerhebung im Rahmen von Roadside Surveys.

3 Alkoholunfälle im Straßenverkehr

3.1 Alkohol, Fahrtüchtigkeit und Unfallverwicklung

Zum Thema Alkohol und Straßenverkehr gibt es eine lange Forschungstradition und eine schier unüberschaubare Literatur, die sich wie folgt zusammenfassen lässt:

„Alcohol affects just about every capacity that we have, and performance deteriorations have been documented for just about every perceptual, attentional, decision, memory, and psychomotor task that has been evaluated“ (SHINAR 2017: 567).

Die empirischen Befunde zur Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkohol sind eindeutig (vgl. KELLY, DARKE und ROSS 2004: 321). Die Forschungsliteratur zum Thema Alkohol im Straßenverkehr belegt, dass Alkohol zentrale Leistungsbe- reiche der Fahrer, wie die Wahrnehmung, die Aufmerksamkeit (Reaktionszeit, Vigilanz), die Fahrzeugbeherrschung und die Fähigkeit, Information (simultan) aufzunehmen und zu verarbeiten, beeinträchtigt (vgl. OGDEN und MOSKOWITZ 2004: 187f). Alkohol wirkt sich bereits bei Konsum kleiner Mengen auf das zentrale Nervensystem (Gehirn, Rückenmark und davon ausgehende Nerven) aus (vgl. EC 2018b: 19). D. h. es gibt keine Mindestmenge, bis zu der Alkohol keine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens bewirkt (vgl. OGDEN und MOSKOWITZ 2004: 186). Des Weiteren nimmt unter Alkoholeinfluss die soziale Hemmung ab, man beginnt, emotionaler zu handeln und zu fühlen und die kognitiven, visuellen und motorischen Funktionen verschlechtern sich (vgl. EC 2018b: 19). Mit steigender BAK nimmt auch das Ausmaß der Beeinträchtigung zu, und ob eine Beeinträchtigung im Straßenverkehr beobachtbar ist, hängt von der Komplexität der Fahraufgabe ab (vgl. MARTIN et al. 2013: 1247).

DINGUS et al. (2016) berichten von einem 35,9-mal höheren Unfallrisiko, beim Fahren unter erkennbarer⁴ Beeinträchtigung durch Drogen oder Alkohol. In einer früheren Arbeit schätzen KRÜGER und VOLL-

RATH (2004) auf Basis von Daten aus deren Roadside Survey, dass etwa 12 % aller Unfälle auf den Einfluss von Alkohol zurückzuführen sind. Seinen statistischen Niederschlag in der deutschen Unfallstatistik findet das Fehlverhalten „Fahren unter Alkoholeinfluss“ jedoch nur, wenn bei der polizeilichen Unfallaufnahme bzw. bei einem entdeckten auffälligen Fahrverhalten entsprechend getestet wird. Die amtliche Statistik geht von einer nicht näher quantifizierten Dunkelziffer aus, da in Deutschland nicht jeder Unfallbeteiligte entsprechend getestet wird, und insbesondere bei nicht polizeilich aufgenommenen Alleinunfällen und nicht identifizierten Unfallflüchtigen häufiger ein Einfluss berauschender Mittel unterstellt wird (vgl. DESTATIS 2021: 5). In einer älteren Untersuchung wird davon ausgegangen, dass lediglich eine von 590 Trunkenheitsfahrten polizeilich entdeckt wird (vgl. VOLL-RATH und KAZENWADEL 1997).⁵ Zudem gibt es in Deutschland keine verdachtsunabhängigen Kontrollen (Random breath testing) im Straßenverkehr und keinen generellen Alkoholtest bei Unfalldtoden.

3.2 Alkoholunfälle in der deutschen amtlichen Statistik

Vor diesem Hintergrund sind die deutschen Unfallzahlen zu Alkohol im Straßenverkehr zu interpretieren. Für das Jahr 2020 werden 13.003 Alkoholunfälle mit Personenschaden, mit 156 Getöteten, 4.106 Schwer- und 11.385 Leichtverletzten berichtet (vgl. DESTATIS 2021: 31). Im langfristigen Trend geht die Anzahl der Alkoholunfälle im Straßenverkehr in Deutschland deutlich zurück. DESTATIS (2021: 7) berichtet einen 74,8 %-igen Rückgang der Alkoholunfälle mit Personenschaden seit dem Jahr 1975 (1975: n = 51.593; 2020: n = 13.003). Dies spiegelt sich auch in einem Rückgang der im betrachteten Zeitraum bei Alkoholunfällen Verunglückten um 79,6 % (von 76.578 im Jahr 1975 auf 15.657 im Jahr 2020) und der Getöteten um 95,7 % (von 3.641 im Jahr 1975 auf 156 im Jahr 2020) wider (vgl. DESTATIS 2021: 7). Diese Entwicklungen lassen auf den langfristigen Erfolg der vielen Präventionsmaßnahmen zum Thema Alkohol im Straßenverkehr schließen.

⁴ Die Datenerhebung fand im Rahmen einer Naturalistic Driving-Studie in den USA statt.

⁵ Jedoch ist diese Relation umstritten, vgl. IFFLAND (1998).

Die nach wie vor gegebene Dringlichkeit der Beschäftigung mit Alkoholunfällen bzw. mit deren Prävention erschließt sich erst auf den zweiten Blick:

- Nur bei lediglich 1,6 % aller 2,2 Millionen polizeilich aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle des Jahres 2020 steht ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel (vgl. DESTATIS 2021: 6).⁶
- Allerdings ist Alkoholeinfluss bei fast jedem zwanzigsten (4,9 %) Unfall mit Personenschaden eine der Unfallursachen (vgl. DESTATIS 2021: 6).
- Alkoholunfälle lassen sich durch ihre besondere Unfallschwere kennzeichnen: 5,7 % der Verkehrstoten gehen auf Alkoholunfälle zurück. Statt 10 Getöteten und 219 Schwerverletzten je 1.000 Unfällen allgemein, sind bei Alkoholunfällen 12 Getötete und 316 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle zu beklagen (vgl. DESTATIS 2021: 6).
- Schätzungsweise 12 % aller Verkehrsunfälle in Deutschland sind auf Alkohol zurückzuführen. 96 % dieser Unfälle ereignen sich in Zusammenhang mit einer BAK von 0,5 ‰ und mehr (vgl. KRÜGER und VOLLRATH 2004).
- Während sich 41,2 % der Alkoholunfälle mit Personenschaden zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens ereignen, sind dies bei Unfällen insgesamt nur 7,2 %. In der Folge ist in den Spätabend- und Nachtstunden mehr als jeder vierte Personenschadensunfall ein Alkoholunfall (vgl. DESTATIS 2021: 9).

Der Schwerpunkt der Alkoholunfälle liegt innerorts; dort lassen sich ca. zwei Drittel dieser Unfälle verorten. Mehr als die Hälfte der Alkoholunfälle sind sog. Fahrurfälle, bei denen die Fahrerin oder der Fahrer – ohne Zutun anderer Verkehrsteilnehmender – die Kontrolle über das Fahrzeug verliert (vgl. DESTATIS 2021: 8). Auffällig ist die Verteilung der Alkoholunfälle auf die Wochentage: Während bei der Zusammenschau aller Unfälle mit Personenschaden am Freitag die meisten Unfälle dokumentiert werden und sich an den beiden Tagen des Wochenendes weniger Unfälle ereignen, steigt der An-

teil der Alkoholunfälle von Montag bis Freitag stetig an und macht zum Samstag und Sonntag noch einmal einen beachtlichen Sprung. Dabei werden samstags etwas mehr Alkoholunfälle aufgenommen als am Sonntag (vgl. DESTATIS 2021: 9). Vor dem Hintergrund dieser empirischen Evidenz sollten zumindest die Ortslage und die Verteilung von Alkoholfahrten auf die Wochentage bei einer Erhebung eines KPI für Alkohol mit beachtet werden (vgl. Kapitel 8).

Interessant ist auch die kalendertagesgenaue Dokumentation der Alkoholunfälle durch DESTATIS. Bild 3-1 visualisiert die besonders hohen Inzidenzen am Wochenende sowie an einzelnen Tagen, wie Neujahr, dem Tag der Arbeit oder Christi Himmelfahrt (Vatertag). Aus der Grafik wird jedoch auch ersichtlich, dass im Frühjahr 2020 die Anzahl der Alkoholunfälle aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie zurückgegangen sind.

Das durch Alkoholkonsum stark gesteigerte Unfallrisiko wird auch auf internationaler Ebene als Hauptmotivation genannt, dieses Merkmal im Rahmen des Verkehrssicherheitsmonitorings mittels KPIs zu beobachten. Dies wird anhand von Unfallstatistiken belegt, in denen beispielsweise ein signifikant hoher Anteil von Unfalldoten angegeben wird, die unter Alkoholeinfluss standen (vgl. EC 2017: 23; VIAS INSTITUTE 2017: 19; ETIKA 2018: 21).

Als Beleg für einen Zusammenhang zwischen Alkoholkonsum und dem Risiko, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, führt EC (2017: 24) verschiedene Studien an: So zeigte das EU-Projekt DRUID mit Bezug auf 13 Länder, dass 15 % bis 30 % der schwer oder tödlich verletzten Autofahrer Alkohol im Blut hatten. In einer anderen Studie der International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) ist die Rede davon, dass in einer Gesamtchau von 45 Ländern 21,8 % der tödlichen Unfälle auf Alkoholkonsum zurückzuführen sind (vgl. EC 2017: 24). EC (2018a: 80f) verweist darauf, dass bezogen auf die EU schätzungsweise 25 % aller Verkehrstoten in Verbindung mit Alkohol gebracht (vgl. auch EC 2020: 20), und bei ca. 15 % aller Verkehrstoten psychoaktive Substanzen festgestellt werden können.

⁶ Im Durchschnitt handelt es sich dabei zu 84 % um den Einfluss von Alkohol (vgl. DESTATIS 2021: 6).

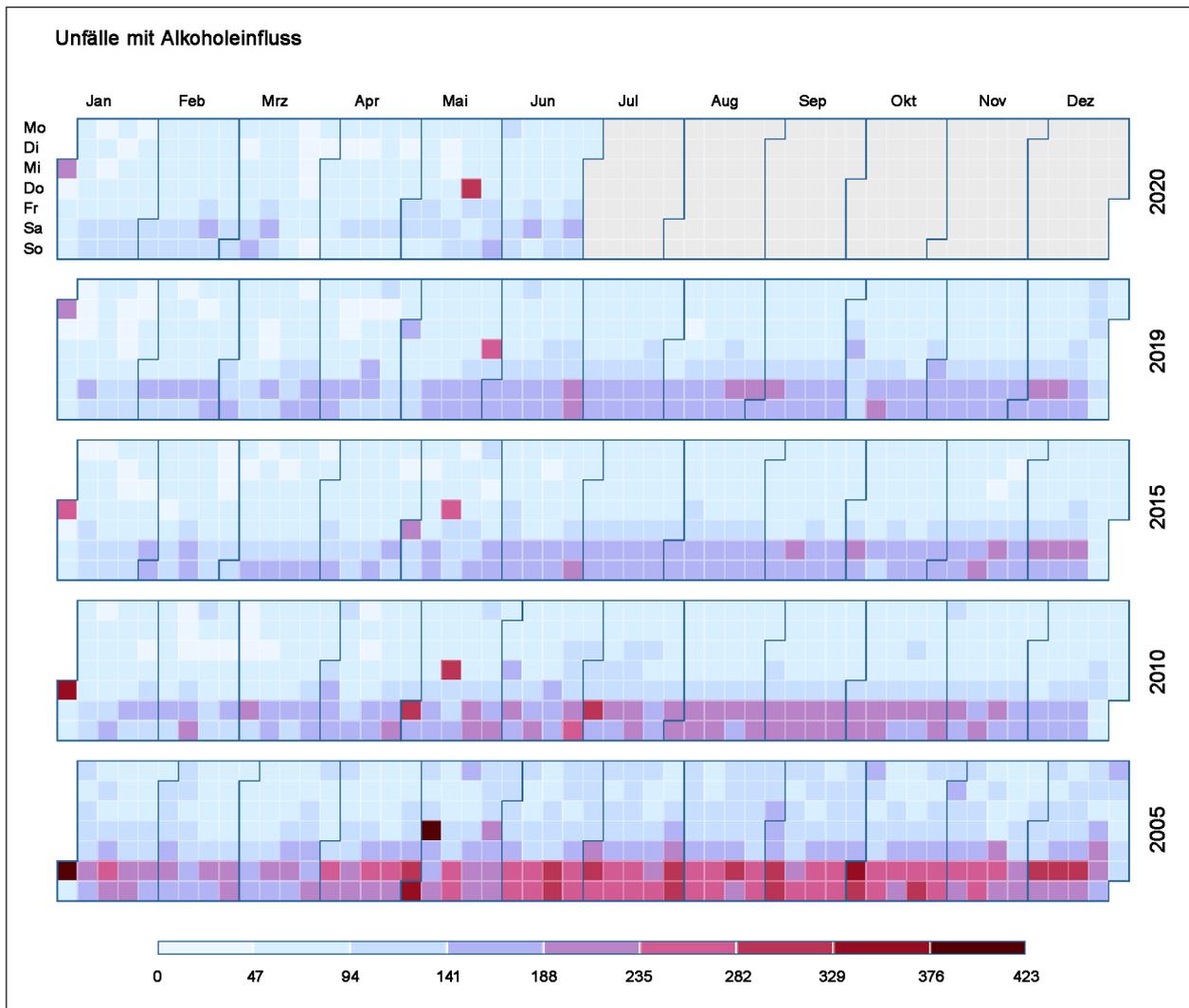


Bild 3-1: Unfälle mit Alkoholeinfluss – nach dem Kalendertag, für unterschiedliche Jahre. Quelle: <https://service.destatis.de/DE/verkehrsunfallkalender/>, aufgerufen am 28.03.2022

4 Messung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss international und in Deutschland

Die amtlichen Unfallstatistiken, wie sie im Kapitel 3.2 berichtet werden, und die im Rahmen von Polizeikontrollen entdeckten Alkoholfahrten, repräsentieren das bekannte Hellfeld von Fahrten unter Alkoholeinfluss. Dieses Hellfeld, dokumentiert in polizeilichen Kontrollen des Atem- bzw. Blutalkohols von Verkehrsteilnehmern (vgl. Kapitel 4.1.2) oder auch Unfallopfern, ist dabei der sichtbar gewordene Teil des Phänomens des Fahrens unter Alkoholeinfluss (vgl. Kapitel 9). Die Erhellung des Dunkelfeldes und die Erfassung der tatsächlichen Prävalenz des Fahrens unter Alkoholeinfluss in seiner Ge-

samtheit ist das Ziel einschlägiger Forschungsanstrengungen, wie auch des hier bearbeiteten Forschungs- und Entwicklungsprojektes. Diese Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss mit einer BAK über dem gesetzlichen Grenzwert wird häufig mittels sog. Roadside Surveys (Testung zufällig ausgewählter Fahrer im Realverkehr) oder Befragungen von Fahrerinnen und Fahrern (Selbstrepts) erhoben.⁷

⁷ Für methodische Erläuterungen zu den beiden Erhebungsvarianten siehe Kapitel 4.1.1 und Kapitel 4.1.3.

4.1 Alternative Messmethoden für die Prävalenz von Alkoholfahrten

Entsprechend den in Kapitel 2.3 vorgestellten Mindestanforderungen stehen zur Erhebung eines KPI für Alkohol drei Erhebungsmethoden zur Wahl:

- Roadside Surveys mit Alkoholtests (vgl. Kapitel 4.1.1),
- die Analyse polizeilicher Daten von Alkoholtests (vgl. Kapitel 4.1.2) und
- Selbstreports von Fahrerinnen und Fahrern mittels Befragungen (vgl. Kapitel 4.1.3).

4.1.1 Roadside Surveys

Nach BOETS et al. (2021: 4f) können Roadside Surveys in Verbindung mit einem Alkoholtest unter Berücksichtigung methodischer Anforderungen das Ausmaß des Fahrens unter Alkoholeinfluss objektiv am verlässlichsten erfassen. So hat sich die Methode der Roadside Surveys auch in der Forschungsliteratur zur „principal procedure for directly sampling the at-risk driver population“ (LACEY et al. 2011: 320) entwickelt. In ihrer methodischen Anwendung wird dabei eine zufallsbasierte Auswahl von Fahrerinnen und Fahrern aus dem Fließverkehr mit einer systematischen Auswahl von Erhebungsstandorten und -zeitpunkten, die unter anderem den Straßentyp und die Tageszeit berücksichtigt, kombiniert (vgl. KRÜGER, SCHULZ und MAGERL 1996; LACEY et al. 2011). Die zufällig ausgewählten Fahrennden werden mit den entsprechenden Methoden zur Messung der BAK (z. B. Atemtest oder Speichelprobe) getestet und ergänzend unter anderem zu den Details der Fahrt, zur Person oder zum Alkoholkonsum befragt. In einschlägigen Studien wurden Roadside Surveys zur Messung der Prävalenz des Fahrens unter Alkohol- und Drogeninfluss im EU-Projekt DRUID (vgl. BERNHOFT et al. 2012; für Norwegen: GJERDE et al. 2013) und in Einzelstudien unter anderem in Belgien (vgl. VANLAAR 2005), Spanien (vgl. DOMINGO-SALVANY et al. 2017) oder auch in den USA (BERNING, COMPTON und WOCHINGER 2015) herangezogen (vgl. Kapitel 4.2). In Deutschland ist die Durchführung von Roadside Surveys mit der Befragung von zufällig aus dem fließenden Verkehr gezogenen Pkw-Fahrern nicht regelmäßig umsetzbar. Deshalb stellt diese Option keine Alternative für das Vorgehen im hier berichteten Projekt dar.

Für direkt beobachtbares Fehlverhalten im fließenden Straßenverkehr, wie etwa die Nutzung von Smartphones im Pkw-, Rad- und Fußverkehr (vgl. FUNK, ROßNAGEL und MAIER 2021; KATHMANN et al. 2020) oder von Rückhaltesystemen und Helmen (vgl. KATHMANN und JANSEN 2017) gewährleisten Roadside Surveys einen bewährten und weitgehend unproblematischen Zugang zur direkten Beobachtung des abweichenden Verhaltens im Straßenverkehr.

4.1.2 Sekundäranalyse von Prozessdaten polizeilicher Alkoholkontrollen

Neben einem Roadside Survey stellen die Daten polizeilicher Alkoholkontrollen die zweite mögliche Erhebungsmethode dar, den KPI für Alkohol zu messen. Im Rahmen dieser Methode werden Daten, die infolge polizeilicher Alkoholkontrollen gespeichert werden, analysiert und ausgewertet. In Deutschland werden polizeiliche Alkoholkontrollen im Rahmen der allgemeinen Verkehrskontrolle auf freiwilliger Basis oder verdachtsabhängig durchgeführt, verdachtsunabhängige Alkoholkontrollen können bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle polizeilich nicht durchgesetzt werden. Des Weiteren stehen der Verwendung von polizeilichen Daten weitere Faktoren, wie eine wechselnde Kontrolldichte oder die anlassbezogene Kontrolle an ausgewählten Orten, den Erfordernissen einer zufallsgesteuerten Auswahl der Alkoholkontrollen entlang vorab definierter Kriterien entgegen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen können die Minimalanforderungen von BASELINE an die Erhebungsmethode für den KPI für Alkohol (vgl. EC 2020; BOETS et al. 2021 sowie Kapitel 2.3), darunter insbesondere eine zufallsbasierte Erhebung, für polizeiliche Alkoholkontrollen in Deutschland nicht erfüllt werden. Nach BOETS et al. (2021) können Daten von nicht-zufallsbasierten polizeilichen Kontrollen nicht das vollständige Abbild des Fahrens unter Alkohol erfassen und werden daher nicht als geeignete Messung für einen KPI für Alkohol empfohlen.

Eine Nachfrage des Forschungsnehmers beim Polizeipräsidium Mittelfranken bestätigte die bisher bekannten Einschränkungen der polizeilichen Daten von Alkoholkontrollen. In den persönlichen Auskünften via Telefon und per E-Mail wurde deutlich, dass die polizeilichen Daten weitere Einschränkungen aufweisen. So werden dort nur jene Alkoholtests gelistet, deren Testwerte über der jeweiligen erlaubten Alkoholgrenze liegen und die Beweisgrundlage

für nachgelagerte Verfahren bilden. Durchgeführte Alkoholkontrollen, deren Testwerte unter dem gesetzlich verankerten Grenzwert liegen, werden nicht gespeichert. Dieses Vorgehen wird landesweit auch in anderen Polizeipräsidiien Bayerns praktiziert.

Somit gilt für Bayern – und absehbar für die gesamte Bundesrepublik –, dass die polizeilichen Daten von Alkoholkontrollen aufgrund ihrer Beschaffenheit und ihrer erwähnten methodischen Einschränkungen nicht für die Berechnung eines KPI entlang der Vorgaben durch EC (2020) und BOETS et al. (2021) geeignet sind. Mit den vorliegenden Einschränkungen kann kein Anteil ermittelt werden, der den Prozentsatz von Verkehrsteilnehmenden wiedergibt, die nach Alkoholkonsum über oder unter dem BAK-Grenzwert von 0,5 ‰ ein Kraftfahrzeug gefahren sind. Eine Bezifferung des KPI für Alkohol entsprechend der in Kapitel 2.3 benannten Definition ist auf diesem Weg somit nicht möglich.

Während sich die polizeilichen Datenbestände nicht für die Berechnung eines KPI für Alkohol eignen, können die Prozessdaten jedoch als inhaltliches Kriterium für die Beurteilung der Validität, der in diesem Projekt zu erhebenden Befragungsdaten herangezogen werden. In den Absprachen mit dem Verantwortlichen des Polizeipräsidiiums Mittelfranken wurden dem Forschungsnehmer die polizeilichen Daten von Alkoholkontrollen zur Verfügung gestellt. Diese bilden die polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern ab, die infolge einer auffälligen Kontrolle des Atem- bzw. Blutalkohols registriert wurden. Die Datenlieferung kann Information zu vielen von der Polizei bei dem jeweiligen Vorgang erfassten Merkmalen liefern, darunter die Höhe der gemessenen BAK, die Angaben zur Person oder die Auskunft zu Zeitpunkt und Ort der Alkoholkontrolle (vgl. Kapitel 9).

4.1.3 Selbstreports

Die dritte Alternative zur Erhebung des KPI für Alkohol ist die Durchführung einer Befragungsstudie, in der selbstberichtetes Verhalten der Befragten als Grundlage für die Berechnung des KPI für Alkohol herangezogen wird. Die Erfassung des Fahrens unter Alkoholeinfluss erfolgt dann jedoch nicht mehr objektiv, sondern basiert auf den subjektiven Einschätzungen und Auskünften der Befragten. Einen beispielhaften Einsatz von Befragungsstudien zum selbstberichteten Verhalten im Straßenverkehr, auch zum sensiblen Thema Alkohol, zeigt die im

Bereich der Verkehrssicherheit maßgebliche und international angelegte Befragungsstudie „E-Survey of Road Users' Attitudes“ (ESRA2) (vgl. MEESMANN et al. 2021). In dieser Studie wird, neben anderen verkehrssicherheitsrelevanten Themenbereichen, das Fahren nach Alkoholkonsum in den letzten zwölf Monaten sowie das Fahren unter Alkoholeinfluss und das Fahren mit einer BAK über dem gesetzlich erlaubten Grenzwert in den letzten 30 Tagen erfasst (vgl. ACHERMANN STÜRMER, MEESMANN und BERBATOVCIC 2019). Vergleichbare Erhebungen in Kanada (vgl. VANLAAR, WOODS-FRY und ROBERTSON 2020) und den USA (WOODS-FRY et al. 2020) berichten jährlich über das Ausmaß des Fahrens unter Alkohol (vgl. dazu ebenso Kapitel 4.2). Erhebungen des Alkoholkonsums werden darüber hinaus auch in bevölkerungsweiten deutschen Befragungsstudien durchgeführt, darunter in der Studie „Gesundheit in Deutschland aktuell“ (GEDA; vgl. RKI 2017) oder im Sozioökonomischen Panel (SOEP; vgl. TNS 2016). Auch die internationale Forschungsliteratur gibt zu erkennen, dass Befragungen zum selbstberichteten Alkoholkonsum als eine verlässliche Erhebungsmethode angesehen werden (vgl. DEL BOCA und DARKES 2003; GREENFIELD und KERR 2008; CRUTZEN und GÖRITZ 2010; BLOOMFIELD, HOPE und KRAUS 2013).

4.2 Internationale Forschung zur Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss

In der internationalen Forschungsliteratur zeigen sich für verschiedene Länder unterschiedliche Prävalenzen des Fahrens unter Alkoholeinfluss. Für Norwegen werden aus zwei landesweiten Roadside Surveys⁸ aus den Jahren 2008/2009 und 2016/2017 Prävalenzen von 0,3 % bzw. 0,2 % über dem national geltenden gesetzlichen Grenzwert berichtet (vgl. GJERDE et al. 2013; FURUHAUGEN et al. 2018). DOMINGO-SALVANY et al. (2017) beziffern mittels Roadside Surveys für Spanien eine Prävalenz alkoholisierten Fahrens von 2,6 %. In Belgien wurde mit der gleichen Erhebungsmethode im Jahr 2003 eine DUI-Prävalenz von 3,3 % erfasst (vgl. VANLAAR 2005). Diese Länderunterschiede in Europa werden in den Forschungsergebnissen des

⁸ Vgl. zu diesem methodischen Ansatz Kapitel 4.1.1.

EU-Projekts DRUID nachdrücklich belegt. Hier zeigen die am Projekt beteiligten europäischen Länder im Norden und Osten geringere Prävalenzen, während aus den Ländern im Westen und vor allem im Süden Europas deutliche höhere, in Roadside Surveys erfasste Prävalenzen alkoholisierten Fahrens berichtet werden (vgl. BERNHOFT et al. 2012).

In den USA, in denen der gesetzliche Grenzwert der zulässigen BAK bei 0,8 ‰ liegt, erfolgen 1,5 % der Nachtfahrten am Wochenende mit einer höheren BAK. Für tagsüber an einem Wochentag wird dieser Anteil mit 0,4 % beziffert (vgl. BERNING, COMPTON und WOCHINGER 2015). BEIRNESS und BEASLEY (2010) berichten eine Prävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss von 8,1 % für Nachtfahrten von Mittwoch bis Samstag für die Provinz British Columbia in Kanada. Diese DUI-Prävalenz für Nachtfahrten in British Columbia ist im Jahr 2018 auf 4,9 % gesunken, wobei 0,5 % der Fahrer über dem gesetzlichen Grenzwert der BAK von 0,8 ‰ unterwegs gewesen sind (vgl. BEIRNESS 2018). In Deutschland wurde bisher lediglich ein Roadside Survey in zwei lokal begrenzten Regionen in drei Untersuchungswellen in den Jahren 1992, 1993 und 1994 durchgeführt (vgl. KRÜGER, SCHULZ und MAGERL 1996). In dieser Untersuchung ergab sich ein Anteil von 1,2 % an Fahrerinnen und Fahrern, die mit einem BAK ab 0,5 ‰ gefahren sind.

Die Ergebnisse aus den Roadside Surveys geben darüber hinaus Hinweise auf bereits aus der amtlichen Statistik für Unfälle mit Alkoholeinfluss bekannte Muster: Männer zeigen in den Roadside Surveys häufig eine höhere Prävalenz als Frauen (vgl. VANLAAR 2005; DOMINGO-SALVANY et al. 2017). Die Anzahl der Fahrten unter Alkoholeinfluss häuft sich zudem in der Nacht und hier vor allem an den Wochenenden (vgl. VANLAAR 2005; BERNING, COMPTON und WOCHINGER 2015; DOMINGO-SALVANY et al. 2017). Hinsichtlich des Alters sind die Ergebnisse jedoch weniger eindeutig. GJERDE et al. (2013), DOMINGO-SALVANY et al. (2017) und auch ALCAÑIZ, GUILLEN und SANTOLINO (2021) stellen in ihren Ergebnissen keinen nennenswerten Alterseffekt auf Fahrten unter Alkoholeinfluss fest. BEIRNESS (2018) berichtet von einer erhöhten DUI-Prävalenz bei Nachtfahrten für Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 26 bis 35 Jahren sowie über 65-Jährige.

Eine zweite Facette der Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss bildet dessen Erhebung in Befra-

gungen durch Selbstreports.⁹ Ein Beispiel für die Erhebung des alkoholisierten Fahrens mittels einer Befragungsstudie ist das ESRA-Projekt (E-Survey of Road Users' Attitudes; <https://www.esranet.eu/>), das im Jahr 2018 bis 2020 in insgesamt 48 Ländern mittels Online-Befragungen zum zweiten Mal (ESRA2) durchgeführt wurde. Nach Möglichkeit basierte die Erhebung auf einer länderspezifischen Stichprobe und hatte die Realisierung von mindestens $n = 1.000$ Befragten je Land zum Ziel (vgl. MEESMANN, TORFS und VAN DEN BERGHE 2021). Über ein Fünftel aller in ESRA2 befragten Autofahrer in Europa (20,6 %) gibt an, dass sie in den letzten 30 Tagen Auto gefahren sind, nachdem sie Alkohol getrunken hatten. Für die Befragten in Deutschland gilt dies zu 18,2 % (vgl. ACHERMANN STÜRMER, MEESMANN und BERBATOVCICI 2019: 13f). Ein subjektiv wahrgenommener geringer Kontrolldruck zeigt sich darin, dass lediglich 7,2 % der befragten deutschen Autofahrer in den letzten zwölf Monaten als Fahrer von einer polizeilichen Alkoholkontrolle berichten. Dies ist der zweitniedrigste Wert unter 20 europäischen ESRA-Ländern. Lediglich 14,0 % der befragten deutschen Autofahrer halten es für wahrscheinlich, in eine polizeiliche Alkoholkontrolle zu geraten. Nur aus dem Vereinigten Königreich und aus Dänemark werden geringere Anteile berichtet (vgl. ACHERMANN STÜRMER, MEESMANN und BERBATOVCICI 2019: 33ff).

Mit dem jährlich erhobenen „Road Safety Monitor“ in Kanada (vgl. VANLAAR, WOODS-FRY und ROBERTSON 2020) und dem „USA Road Safety Monitor“ (vgl. WOODS-FRY et al. 2020) liegen weitere Beispiele für Befragungen zur alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr vor. Beide Online-Erhebungen basieren auf zufälligen und repräsentativen Stichproben. Für das Jahr 2020 wird der Anteil an Pkw-Fahrenden, die in Kanada in den letzten 30 Tagen unter Alkoholeinfluss Auto gefahren sind, mit 11,9 % angegeben. 7,5 % geben für die letzten 30 Tage an, dass sie gefahren sind, obwohl sie dachten, dass ihr BAK über dem legalen Grenzwert liegt (vgl. VANLAAR, WOODS-FRY und ROBERTSON 2020). In den USA geben im Jahr 2020 16,6 % der befragten Fahrenden an, dass sie in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal mit einer BAK, der wahrscheinlich über dem gesetzlich erlaubten

⁹ Vgl. zu diesem methodischen Ansatz Kapitel 4.1.3.

Grenzwert lag, gefahren sind (vgl. WOODS-FRY et al. 2020).

Darüber hinaus wurden diese beiden Monitoring-Studien hinsichtlich der Frage verglichen, inwiefern sich die Corona-Pandemie auf das Fahren unter Alkoholeinfluss ausgewirkt hat (vgl. VANLAAR et al. 2021). In Kanada geben im Jahr 2020 2,4 % der befragten Autofahrer an, während der Pandemie mit höherer Wahrscheinlichkeit als in der Zeit davor, in einem Zweistundenzeitraum nach einem Alkoholkonsum, Auto gefahren zu sein. Demgegenüber stehen 75,4 % der kanadischen Autofahrer, die ihr Verhalten in Zeiten der Corona-Pandemie nicht geändert haben, und 22,1 % der Befragten, die mit niedrigerer Wahrscheinlichkeit zwei Stunden vor der Autofahrt Alkohol getrunken haben (vgl. VANLAAR et al. 2021). Ähnliche Ergebnisse werden aus den USA berichtet, wo 7,6 % der Autofahrer angeben, mit höherer Wahrscheinlichkeit zwei Stunden vor der Autofahrt Alkohol konsumiert zu haben. Weitere 68,7 % geben keine Änderung hinsichtlich des Trinkens vor einer Autofahrt in der Phase der Pandemie an und 23,7 % berichten von einer Reduzierung eines solchen Verhaltens (vgl. VANLAAR et al. 2021). Neben dem Land – hier die USA –, das sich in der multivariaten Analyse als ein Prädiktor für eine erhöhte Wahrscheinlichkeit des alkoholisierten Fahrens in der Corona-Pandemie herausstellt, sind auch das jüngere Alter der Fahrer und die erhöhte Anzahl von bereits auferlegten Bußgeldern (traffic tickets) statistisch abgesicherte Indikatoren für eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, während der Pandemie alkoholisiert gefahren zu sein (vgl. VANLAAR et al. 2021).

Auch wenn die Zahlen der aufgrund von Alkohol oder Drogen im Straßenverkehr Getöteten oder Schwerverletzten im internationalen Vergleich je nach Quelle und Erhebungsmethodik stark variieren, so verdeutlichen sie in der Gesamtschau doch, dass mit dem Konsum berauschender Mittel ein erhebliches Unfallrisiko einhergeht. Der Reduktion des Konsums berauschender Mittel wird deshalb ein großes Potenzial beigemessen, tödliche und schwere Verletzungen im Straßenverkehr zu verringern. Die EC (2018a: 81) geht von einer potenziellen jährlichen Vermeidung von 3.379 Verkehrstoten in den EU28-Ländern aus, sollten alle Verkehrsteilnehmer auf berauschende Mittel im Straßenverkehr verzichten.

4.3 Internationale Erhebungen eines KPI für Alkohol

Entsprechend der Verkehrssicherheitsstrategie „Vision Zero“ werden in mehreren europäischen Staaten bereits Anstrengungen zur Erhebung eines KPI für Alkohol unternommen, die im EU-Projekt BASELINE zusammengeführt und koordiniert aufeinander abgestimmt werden (vgl. Kapitel 1.1). Basierend auf einer Aufstellung von Forschungsansätzen in den an BASELINE beteiligten europäischen Ländern sowie auf den Befunden von FUNK, ORLOWSKI und BRAUN (2021) gibt Tabelle 4-1 einen Überblick über die Bemühungen zur Erhebung eines KPI für Alkohol in ausgewählten europäischen Ländern. Aus Tabelle 4-1 wird ersichtlich, dass nur in wenigen Ländern der KPI für Alkohol mithilfe einer Befragung oder mittels polizeilicher Daten ermittelt werden soll. Vorherrschend sind vielmehr Erhebungen, die den KPI für Alkohol mit Hilfe von Roadside Surveys erfassen wollen.

Die Darstellung in Tabelle 4-2 fokussiert sich auf Befragungen zu Alkoholfahrten in den an BASELINE teilnehmenden Ländern. Dabei wird deutlich, dass im Rahmen dieser Befragungen zumeist eine periodenbezogene Befragungstechnik¹⁰ herangezogen wird, die sich auf Fahrten unter Alkoholeinfluss im Zeitraum der letzten zwölf Monate, bezieht.

Eine weitere befragungs-basierte Erhebung des Fahrens unter Alkoholeinfluss wurde in der internationalen ESRA2-Studie umgesetzt (vgl. ACHERMANN STÜRMER, MEESMANN und BERBATOVCIC 2019). Für die Erhebung des Fahrens unter Alkoholeinfluss wurde im Fragebogen eine periodenbasierte Erhebungstechnik gewählt, auf die in BOETS et al. (2021: 16) als Mindeststandard für die Erhebung des KPI für Alkohol verwiesen wird. Dabei wird zum einen auf einen zwölfmonatigen Zeitraum abgestellt, zum anderen werden die letzten 30 Tage vor dem Befragungszeitpunkt in den Blick genommen (vgl. ACHERMANN STÜRMER, MEESMANN und BERBATOVCIC 2019: 65).

Eine ähnliche Befragungstechnik wird auch in den jährlichen Befragungsstudien des „Road Safety Mo-

¹⁰ Vgl. zur sog. Periodenprävalenz im Vergleich zur sog. Punktprävalenz Kapitel 5.4.2.

Land	Erhebungsmethode des KPI für Alkohol
Malta	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Griechenland	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Schweden	Analyse von polizeilichen Kontrolldaten
Tschechien	Analyse von polizeilichen Kontrolldaten
Lettland	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Polen	Roadside Surveys, Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher Alternative: Analyse von polizeilichen Kontrolldaten
Österreich	Befragung/selbstberichtetes Verhalten und Vergleich zu polizeilichen Kontrolldaten
Deutschland	Befragung/selbstberichtetes Verhalten
Portugal	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Niederlande	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Spanien	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Irland	Befragung/selbstberichtetes Verhalten
Zypern	Analyse von polizeilichen Kontrolldaten
Belgien	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher
Vereinigtes Königreich	Im Vereinigten Königreich als Ganzes werden keine KPIs erhoben. ¹⁾
Estland	Befragung/selbstberichtetes Verhalten und Messungen durch die Polizei
Norwegen	Roadside Survey: Beobachtungen oder Messungen durch die Polizei oder Forscher

¹⁾ In Teilen des Vereinigten Königreichs werden nach Mitteilung durch Catherine Mottram (Department for Transport) KPIs verwendet. Eine Konkretisierung dieser Information hinsichtlich eines KPI für Alkohol konnte im Bearbeitungszeitraum nicht vorgenommen werden.

Quellen: FUNK, ORLOWSKI und BRAUN (2021); persönliche Mitteilung durch Dr. Markus Schumacher (BAST); Kay Asuni, Catherine Mottram (Vereinigtes Königreich: Department for Transport)

Tab. 4-1: Erhebungsmethoden zum KPI für Alkohol in europäischen Staaten

Land	Erhebungsmethode des KPI für Alkohol	Frage bzw. Indikator/Stichprobe/ Befragungsmethode/Sonstiges
Estland	Befragung/selbstberichtetes Verhalten und Messungen durch die Polizei	Frage/Indikator: Sind Sie (innerhalb des letzten Jahres) Auto gefahren und wenn ja, wie oft sind Sie unter dem Einfluss von Alkohol oder illegalen Drogen gefahren? Stichprobe: Jährliche nationale Erhebung einer Stichprobe von n = 1.000, repräsentativ nach Alter, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, Region und bis zu einem gewissen Grad auch nach Bildungsstand und Einkommen. Befragungsmethode: Mehrthemenbefragung Sonstiges: Der Vorteil einer Umfrage ist, dass man durch die Erhebung weiterer Variablen viel mehr Informationen über das interessierende Problem erhält als nur einen Hinweis auf das richtige/falsche Verhalten.
Österreich	Befragung/selbstberichtetes Verhalten und Vergleich zu polizeilichen Kontrolldaten	Erhebung war für 2021 geplant; Frage/Indikator: nach Vorbild der ESRA2-Befragung
Deutschland	Befragung/selbstberichtetes Verhalten	Wird im vorliegenden Bericht vorgestellt.
Irland	Befragung/selbstberichtetes Verhalten	Frage/Indikator: Haben Sie in den letzten 12 Monaten ein Kraftfahrzeug geführt, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten? Stichprobe: bevölkerungsrepräsentative Stichprobe mit n = 1.000 Befragungsmethode: Onlinebefragung Sonstiges: Face-to-face-Befragungen in den Jahren 2014, 2016, 2017 und 2019

Quellen: Österreich, Irland: persönliche Mitteilung durch Dr. Markus Schumacher (BAST); Estland: persönliche Kommunikation mit Maria Pashkevich (Estonische Verkehrsbehörde)

Tab. 4-2: Ausgestaltung der Erhebungsmethode Selbstreport zum KPI für Alkohol in europäischen Staaten

nitor“ in Kanada (vgl. VANLAAR, WOODS-FRY und ROBERTSON 2020) und dem „USA Road Safety Monitor“ (vgl. WOODS-FRY et al. 2020) herangezogen (vgl. Kapitel 4.2).

4.4 Erhebung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in Deutschland

BOETS et al. (2021) präferieren zur Erhebung des KPI für Alkohol klar verdachtsunabhängige Atemalkoholkontrollen im Straßenverkehr, sog. Roadside Surveys. Dieser Feldzugang zur Erhebung des KPI für Alkohol lässt sich jedoch im hier berichteten Projekt nicht umsetzen, da in Deutschland eine verdachtsunabhängige polizeiliche Kontrolle im Straßenverkehr auf das Fahren unter Alkoholeinfluss rechtlich nicht zulässig ist (vgl. Kapitel 4.1 bzw. auch Kapitel 4.3).

Für die Datenerhebung zu einem KPI für Alkohol bieten sich damit in Deutschland zwei mögliche Erhebungsmethoden an:

- Die Nutzbarmachung von Daten aus polizeilichen Alkoholkontrollen im Straßenverkehr oder
- eine anonyme Befragung von Fahrerinnen und Fahrern mit Selbstreports zu Alkoholfahrten.

Der Rückgriff auf die Erhebungsdaten verdachtsabhängiger Polizeikontrollen wird von BOETS et al. (2021), entsprechend dem wissenschaftlichen Konsens, als am wenigsten präferierte Erhebungsmethode nur kurz angesprochen und genügt nicht den methodischen Ansprüchen für eine repräsentative Erhebung. Hier stehen Faktoren, wie eine wechselnde Kontrolldichte, Kontrollen auf Basis von Verdachtsmomenten oder die anlassbezogene Kontrolle an bestimmten Orten, den Erfordernissen einer zufallsgesteuerten Auswahl der Beobachtungen entlang bestimmter Kriterien entgegen (vgl. Kapitel 4.1.2).

Vor diesem Hintergrund und entsprechend den von der Europäischen Kommission (vgl. EC 2020: 34) bzw. dem EU-Projekt BASELINE (vgl. BOETS et al. 2021) vorgeschlagenen Datenerhebungsmethoden erweist sich eine anonyme Befragung von Fahrerinnen und Fahrern mit Selbstreports zu Alkoholfahrten als Best Practice für die Datenerhebung in Deutschland. Anonyme Selbstreports werden in der Forschungsliteratur als zweckmäßig erachtet und darüber hinaus zu vergleichbaren Themenstellungen bereits erfolgreich umgesetzt (vgl. VOLLRATH

et al. 2019; BOETS et al. 2021; DIEPENDAELE 2015).

Darüber hinaus werden diese Selbstauskünfte auch in Befragungen zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen bereits umfassend genutzt (vgl. Kapitel 4.1.3). Gleichwohl ist dabei zu berücksichtigen, dass die subjektiven Selbstreports in Befragungen – verglichen mit den objektiven Messungen durch Atemalkoholtests im Rahmen von Roadside Surveys – nicht als gleichermaßen verlässlich zu bewerten sind. Dies ist u. a. mit der sozialen Erwünschtheit bei der Erhebung sensibler Fragen (vgl. TOURANGEAU und YAN 2007), wie jener nach dem Fahren unter Alkoholeinfluss, oder einer ungenauen Erinnerung, z. B. an Fahrten in den letzten 30 Tagen, zu erklären.

5 Erhebungsdesign der Befragungsstudie

5.1 Erhebungsmethode

Ausgangspunkt der Entwicklung des Erhebungskonzeptes für das hier berichtete Forschungs- und Entwicklungsprojekt ist die Definition des KPI für „Alkohol im Straßenverkehr“ (vgl. Kapitel 2.3). Maßgeblich für die Konzeption der Erhebung sind die methodischen Leitlinien der Europäischen Kommission (vgl. EC 2020: 34 sowie Kapitel 2.3), die im EU-Projekt BASELINE durch die Expertenkommission präzisiert werden (vgl. BOETS et al. 2021).

Anonyme Selbstreports, sog. Self-Report-Studies (vgl. VOLLRATH et al. 2019), können als Roadside Interviews, Telefoninterviews oder als Onlinebefragungen umgesetzt werden. Dabei haben insbesondere Onlinebefragungen aufgrund der Erhebungssituation (soziale und technische Distanz zwischen Interviewer und Befragtem in der konkreten Befragungssituation) den Vorteil, den Effekt der sozialen Erwünschtheit in der Befragung abweichenden Verhaltens – hier: Fahren unter Alkoholeinfluss – zu reduzieren. Dieser Vorteil wird in der empirischen Dunkelfeldforschung immer wieder betont (vgl. z. B. PRÄTOR 2014). Befragungsstudien erlauben außerdem die zusätzliche Abfrage von soziodemografischen Merkmalen und Einstellungen, die gegenüber Erhebungen im Rahmen von Roadside Surveys oder Polizeikontrollen zusätzlich in die Analyse mit aufgenommen werden können. Zudem erweisen sich selbstadministrierte Webbefragungen

im Rahmen einer repräsentativen Erhebung im Vergleich zu anderen Befragungsvarianten, darunter persönliche Interviews oder telefonische Befragungen, als kostengünstig. Die Ausnutzung des letztgenannten Vorteils ist auch mit Blick auf die zukünftige Wiederholung der Erhebung des KPI für Alkohol in einem bestimmten Turnus und gegebenenfalls für andere Verkehrsbeteiligungsarten von Bedeutung.

5.2 Grundgesamtheit und Rekrutierung

Ausschlaggebend für die Grundgesamtheit der Befragung ist die Definition des KPI für Alkohol (vgl. Kapitel 2.3), die prinzipiell alle fahrenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer umfasst. Den Mindestanforderungen an die Erhebung des KPI für Alkohol (vgl. EC 2020: 34) entsprechend, stehen bei seiner Ersterhebung in Deutschland Fahrerinnen und Fahrer von Pkws im Fokus. Die Erfassung von Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder sowie von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern von Bussen oder Lkws erscheint in den Ausführungen über die Mindestanforderungen, falls umsetzbar, ebenso erstrebenswert. Radfahrende werden dort nicht thematisiert.

Davon ausgehend wurde der Fragebogen für die Selbstreports in Abstimmung mit der Auftraggeberin in erster Linie auf die Erfassung von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws, darunter auch Kleintransporter, ausgerichtet. Die Befragung erfasste zudem den KPI für Alkohol unter Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder. Von einer Erfassung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern wurde abgesehen. Deren Einbezug hätte einen eigens konzipierten Feldzugang erforderlich gemacht, um diese Verkehrsteilnehmergruppe systematisch zu erfassen und deren betrieblichen Fahrten repräsentativ abzubilden.

Überdies wurden junge Fahrerinnen und Fahrer unter 18 Jahren, z. B. im Besitz einer Fahrerlaubnis infolge der Teilnahme am Begleiteten Fahren ab 17 Jahren (vgl. hierzu FUNK und GRÜNINGER 2010; FUNK und SCHRAUTH 2018), einer AM-Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Kleinkraftrad (vgl. hierzu FUNK, SCHRAUTH und ROßNAGEL 2018) oder einer A1-Fahrerlaubnis für Leichtkrafträder, nicht in die Befragung eingeschlossen. Das Einziehen dieser Altersuntergrenze ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Fokus des KPI für Alkohol auf Pkw-Fahrenden liegt. Außerdem ist die Gruppe

der Jugendlichen unter 18 Jahren aus datenschutzrechtlichen Erwägungen in nur ungenügender Weise in Online-Access-Panels vertreten und deren Verhalten kann über den gewählten Feldzugang nicht repräsentativ abgebildet werden.

In Absprache mit der Auftraggeberin wird die Grundgesamtheit für die Befragungsstudie demnach wie folgt definiert: Personen ab 18 Jahren, die in einem bestimmten Zeitraum vor der Befragungsstudie als Fahrerinnen oder Fahrer mit einem Auto bzw. einem motorisierten Zweirad gefahren sind.

Der Zeitraum, in dem die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Befragung mindestens einmal gefahren sein müssen, um als Fahrerinnen bzw. Fahrer eines Pkw oder eines motorisierten Zweirads an der Befragung teilnehmen zu können, wurde für die Befragungsstudie auf die letzten 30 Tage vor der Befragung festgelegt.¹¹ Die zeitliche Eingrenzung folgt dabei der Absicht, dass ein möglichst hoher Anteil der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer für die in der Befragung zentrale Zufallsauswahl einer Fahrt in den letzten sieben Tagen (vgl. Kapitel 5.4.2) gültige Angaben machen kann. Beispielhaft erfasst die Definition eines Autofahrenden in der vergleichbar angelegten ESRA2-Studie Befragte, die in den letzten zwölf Monaten ein Auto mindestens ein paar Tage im Monat genutzt haben (vgl. VIAS INSTITUTE 2019).¹²

Mit dieser Eingrenzung der Grundgesamtheit wird die Studie als eine bevölkerungsbasierte Befragung zu einem bestimmten Zeitpunkt, d. h. als sog. Querschnitterhebung, angelegt, die alle in Deutschland lebenden Personen einbezieht. Zur Identifikation der für die Befragung relevanten Verkehrsteilnehmenden sind im Fragebogen entsprechende Fragen und die Programmierung einer sog. Screening-Bedingung vorgesehen (vgl. Kapitel 5.4.1 sowie die Fragen 5 und 6 in Anhang 1). Diese Screening-Bedingung qualifiziert ausschließlich diejenigen Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer für die vollständige Durchführung der Befragung, die angegeben

¹¹ Im Zuge der Vorbereitungen für die Erhebung wurde auch die Diskussion über die Ausweitung dieser Grundgesamtheit auf Fahrerinnen und Fahrer, die in den letzten zwölf Monaten Pkw oder ein motorisiertes Zweirad gefahren sind, geführt. Auf diese Diskussion wird in Kapitel 4.1 näher eingegangen.

¹² Auf mögliche Auswirkungen der Eingrenzung auf die letzten 30 Tage wird im Rahmen des Pretests zur Erhebung näher eingegangen (vgl. Kapitel 5.5).

haben, in den zurückliegenden 30 Tagen mindestens einmal als Fahrerin oder Fahrer einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad selbst gefahren zu haben.

5.3 Stichprobenziehung

Für die Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer griff der Forschungsnehmer auf das Online Access Panel der Firma Norstat Deutschland GmbH zurück. Für Deutschland umfasst dieses Panel über 100.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Aus diesem Pool wurde für die Befragungsstudie eine Zufallsauswahl gezogen und zur Befragung eingeladen. Damit entspricht die durchgeführte Erhebung der Mindestanforderung der Europäischen Kommission an das Stichprobenverfahren (vgl. EC 2020). Hinsichtlich des Stichprobenumfangs werden in diesen Mindestanforderungen keine Minimalkriterien festgelegt. BOETS et al. (2021: 15f) sprechen von mindestens 1.000 Befragten, wenn Alkoholfahrten im Sinne einer Periodenprävalenz abgeschätzt werden sollen, und von mindestens 2.500 Befragten für die Schätzung einer sog. Punktprävalenz/fahrtenbasierten Prävalenz für Alkoholfahrten.¹³

Für die statistische Berechnung des Stichprobenumfangs wurde die nachfolgende Formel für den Fall einer unbekanntenen bzw. unendlichen Grundgesamtheit herangezogen (vgl. VOLLRATH et al. 2019: 20, 34; vgl. dazu auch MOSSIG 2012):

$$n = \frac{z^2 \cdot (P \cdot (100 - P))}{\epsilon^2} \quad (1)$$

In dieser Formel sind die Parameter des tolerierten Fehlers¹⁴ (ϵ), des Konfidenzniveaus (z) und der Prävalenz (P) zu ergänzen. Auf Basis bisheriger eigener Forschungserfahrungen und methodischer Empfehlungen in der einschlägigen Literatur wird in der vorliegenden Studie mit einer Fehlertoleranz von 1 % und einem Konfidenzniveau von 95 % ge-

arbeitet. Für die Annahme der Prävalenz wurde approximativ auf die ESRA2-Studie und deren länder-spezifischen Auswertungen zurückgegriffen (vgl. VIAS INSTITUTE 2019). Im ESRA-Fragebogen findet sich die Frage „Over the last 30 days, how often did you as a CAR DRIVER drive when you may have been over the legal limit for drinking and driving?“, die auch in den methodologischen Richtlinien des EU-Projektes BASELINE als beispielhafte Frage für die Erhebung von Alkoholfahrten angesehen wird (vgl. BOETS et al. 2021: 16). Im Ergebnis ergibt sich für Deutschland aus den ESRA2-Daten eine Prävalenz von 8,9 % von Befragten, die bei Fahrten in den letzten 30 Tagen nach eigener Einschätzung das legale Alkohollimit überschritten hatten.¹⁵ D. h., entsprechend der Formulierung des KPI beträgt der Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die BAK – in Deutschland < 0.5 ‰ – gemäß der ESRA2-Erhebung 91,1 %.

Eingesetzt in die Formel (1) errechnet sich aus den getroffenen Annahmen ein Mindest-Stichprobenumfang von 3.115 realisierten Befragteninterviews für die Bereitstellung einer Häufigkeitsschätzung mit einem tolerierten Fehler von ± 1 %. Diese Größenordnung auf Basis der erhobenen Periodenprävalenz für Deutschland in VIAS INSTITUTE (2019) liegt im Bereich der empfohlenen Stichprobenumfänge bei BOETS et al. (2021: 16) oder auch VOLLRATH et al. (2019: 34).

Über den errechneten Mindest-Stichprobenumfang hinaus, entschloss sich der Forschungsnehmer eine Stichprobe im Umfang von $n = 5.000$ Personen zu realisieren. Die bewusste Übererfüllung des errechneten Stichprobenumfangs folgt der Absicht, in der erstmaligen Umsetzung der Erhebungsinstrumente eine möglichst hohe Fallzahl von Fahrten unter Alkoholeinfluss und über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze zu generieren. Die Realisierung einer nennenswerten Fallzahl erfasster Fahrten unter Alkoholeinfluss kann eine tieferegehende Analyse der Alkoholfahrten nach Merkmalen wie Wochen-

¹³ Vgl. zur sog. Periodenprävalenz im Vergleich zur sog. fahrtenbasierten oder Punktprävalenz Kapitel 5.4.2.

¹⁴ Der tolerierte Fehler gibt an, um welchen Prozentwert der ermittelte Wert in der Stichprobe vom tatsächlichen Wert abweichen darf (vgl. MOSSIG 2012: 11).

¹⁵ Diese Angabe stellt die aktuellste für Deutschland bekannte Größe für die Prävalenz des Fahrens unter Alkoholeinfluss dar. Eine frühere Studie von KRÜGER, SCHULZ und MAGERL (1996) ist über ein Vierteljahrhundert alt und überdies für das heutige Bundesgebiet nicht repräsentativ.

tag, Tageszeit oder benutzter Straßenart ermöglichen, auch wenn angesichts der Befunde in der einschlägigen Forschungsliteratur (vgl. Kapitel 4.2), insbesondere für die fahrtenbasierte Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss (vgl. hierzu Kapitel 5.4.2), lediglich eine geringe Prävalenz von nur wenigen Prozentpunkten zu erwarten ist.

Des Weiteren wird die Stichprobe nach den Kriterien Geschlecht, Alter, Region (Bundesland) und Bildungsabschluss quotiert, um eine Repräsentativität der Stichprobe hinsichtlich dieser Merkmale zu gewährleisten. Die entsprechenden Quoten werden den aktuellen Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes entnommen.¹⁶

5.4 Erhebungsinstrument: Fragebogen zur Erfassung von Alkoholfahrten

Entsprechend des in den Kapiteln 5.1 bis 5.3 explizierten Erhebungsdesigns wurde ein Erhebungsinstrument entwickelt, dessen Kern die Erfragung einer fahrtenbasierten Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss und über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze bildet.

Inhaltlich lässt sich das erarbeitete Fragenprogramm in vier Abschnitte unterteilen:

- Erfassung von Merkmalen der motorisierten Verkehrsteilnahme mit Pkw und/oder motorisiertem Zweirad (vgl. Kapitel 5.4.1),
- Erfassung des KPI für Alkohol (vgl. Kapitel 5.4.2),
- Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen (vgl. Kapitel 5.4.3) und
- Soziodemografie (vgl. Kapitel 5.4.4).

Entsprechend dieser Unterteilung werden die Inhalte des jeweiligen Fragebogenabschnitts im Folgenden vorgestellt und erläutert. Der vollständige Fragebogen, wie er für die Hauptstudie im hier berichteten Forschungs- und Entwicklungsprojekt zur Anwendung gekommen ist, wird in Anhang 1 dokumentiert. Die dortige Fassung des Fragebogens ist

bereits an die Erfordernisse einer Online-Befragung angepasst. Hierzu wurden z. B. die Fragen zu Geschlecht, Alter, Bundesland des Wohnortes und Bildungsabschluss für die Überprüfung der Stichprobenquotierung vorangestellt und Filterbedingungen formuliert.

Die Befragungsstudie wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Online Access Panel von Norstat mit dem Titel „Fahrverhalten und Regeltreue im Straßenverkehr“ vorgestellt. Der entsprechende Einleitungstext befindet sich in Anhang 1 zu Beginn des Fragebogens. Die gewählte Rahmung des Fragebogens folgt dabei der Empfehlung aus BOETS et al. (2021: 17), die Befragungsstudie für Außenstehende einerseits möglichst attraktiv zu gestalten, und andererseits mit der Wahl des Titels die Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss nicht in den Vordergrund zu stellen. Letzteres versucht, insbesondere eine Selbstselektion von Befragten, die das Thema Alkohol im Straßenverkehr abschreckt oder besonders anspricht, zu vermeiden.

5.4.1 Erfassung von Merkmalen der motorisierten Verkehrsteilnahme

Ziel dieses ersten Teils des Fragenprogrammes ist es, die Befragten hinsichtlich ihres Fahrerlaubnisbesitzes sowie der Häufigkeit des Fahrens mit dem Pkw bzw. dem motorisierten Zweirad beschreiben zu können.

- Elementar für die weitere Bearbeitung des Fragebogens sind dabei die beiden Fragen 5 und 6 (vgl. Anhang 1). Diese erheben die für die Bestimmung der Grundgesamtheit wichtigen Informationen über das Fahren eines Pkw oder eines motorisierten Zweirades in den letzten 30 Tagen. Die Bestätigung mindestens einer dieser Fragen ist Voraussetzung für die weitere Bearbeitung des Fragebogens (sog. Screening). Entsprechende Fragen im weiteren Verlauf werden dann ausschließlich für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und/oder motorisierten Zweirädern gestellt. Befragte, die im Referenzzeitraum weder einen Pkw noch ein motorisiertes Zweirad gefahren sind, gelangen direkt ans Ende des Fragebogens.
- Je zwei Fragen zielen auf die Verfügbarkeit einer Pkw-Fahrerlaubnis der Klasse B/BE und das Jahr, in dem diese erworben wurde, sowie auf das Vorliegen einer Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad und das Jahr, in dem die letzte

¹⁶ Persönliche Auskunft von Norstat Deutschland GmbH vom 10.11.2021.

Zweirad-Fahrerlaubnis erworben wurde (Fragen 7 bis 10, Anhang 1).

- Eine weitere Information im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubnisbesitz, die auch für die Bewertung der gesetzlich erlaubten Grenze für die BAK eine wichtige Rolle spielt, ist die Angabe, ob die Befragten gegenwärtig eine Fahrerlaubnis auf Probe besitzen (Frage 11, Anhang 1). Diese Variable wird für die Differenzierung der Antworten und die Einschätzung der für die befragte Person legalen Obergrenze für die BAK als Fahrzeugführer im Straßenverkehr in der Datenauswertung bedeutend werden.
- Zwei weitere Fragen erfassen die Nutzungshäufigkeit von Pkw bzw. motorisierten Zweirädern als FahrerIn oder Fahrer in den letzten 30 Tagen (Fragen 12 und 13, Anhang 1). Das Aufscheinen dieser Fragen im Online-Fragebogen ist jedoch von der vorherigen Angabe abhängig, ob in den letzten 30 Tagen überhaupt ein Pkw bzw. ein motorisiertes Zweirad gefahren wurde.

5.4.2 Erfassung des KPI für Alkohol

Kern der Erhebung ist die Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss mit einem Pkw oder einem motorisierten Zweirad. In der wissenschaftlichen Literatur zur Erhebung des Ausmaßes von Alkoholfahrten im Straßenverkehr mittels Befragungen oder Roadside Surveys wird üblicherweise zwischen den folgenden Prävalenzarten unterschieden (vgl. BOETS et al. 2021: 15):

- **Periodenprävalenz (Period Prevalence):**
Bei der Erfragung von Alkoholfahrten über Selbstreports kann es um die Prävalenz von Alkoholfahrten in einer spezifizierten Zeitspanne gehen (z. B. die letzten 30 Tage oder die letzten zwölf Monate). Bei der Messung der Periodenprävalenz wird die selbstberichtete Häufigkeit von Fahrten nach Alkoholkonsum, über einen längeren Zeitraum hinweg, häufig mit Hilfe von Bewertungsskalen (z. B. nie, manchmal, immer) erfasst.
- **Fahrtenbasierte Prävalenz (Trip-based Prevalence):**
Die einschlägige Prävalenz kann auch hinsichtlich einer bestimmten Fahrt erfragt werden. Die „fahrtenbasierte Prävalenz“ zielt darauf ab, im Rahmen von Selbstreports den Anteil der Bevölkerung zu messen, der bei einer seiner letzten Fahrten über bzw. unter der zulässigen Atem-

oder Blutalkoholkonzentration lag. Das Prinzip dieser Erhebungsweise ist die zufällige Bestimmung einer konkreten, zurückliegenden Fahrt und die Erhebung bestimmter Merkmale dieser Fahrt, darunter Straßenart, Wochentag, Uhrzeit und vorheriger Alkoholkonsum.

- **Punktprävalenz (Point Prevalence):**
Stichprobenartige Atemalkoholtests im Realverkehr (Roadside Surveys) messen den Anteil der Bevölkerung im Straßenverkehr (z. B. Pkw- oder Zweiradfahrende), der zu einem bestimmten Zeitpunkt entweder über oder unter der zulässigen Atemalkoholkonzentration liegt.

Nach BOETS et al. (2021: 15) können aus der fahrtenbasierten Prävalenz Aussagen zur Punktprävalenz getroffen werden. D. h. die Methode der fahrtenbasierten Prävalenzerhebung mittels Selbstreports in Befragungen kommt der Best Practice eines Roadside Surveys im Realverkehr (Punktprävalenz) am nächsten, da der Zustand der Trunkenheit am Steuer zu einem bestimmten Zeitpunkt (einer kürzlich erfolgten Fahrt) erfragt wird und Informationen über die Charakteristika der Fahrt oder die Art der Straße etc. mit erfragt werden können. Bei der Erfassung von Alkoholfahrten ist die Beeinträchtigung durch Alkohol jedoch nicht punktuell, im Sinne eines zeitlich begrenzten Ausschnitts während einer Fahrt, oder auf den Moment der Beobachtung begrenzt. Stattdessen wirkt sie die ganze betrachtete Fahrt über und charakterisiert deshalb – wie in der Definition des KPI für Alkohol gefordert – den (nach dem Zufallsprinzip bestimmten) Anteil der nicht alkoholisiert bzw. der alkoholisiert Fahren-

den.
Im EU-Projekt BASELINE wird empfohlen, im Fall der Erhebung der fahrtenbasierten Prävalenz zusätzlich auch eine grundlegende Frage zur Periodenprävalenz und zum Straßentyp zu stellen, um beide Betrachtungsweisen der Alkoholproblematik im Straßenverkehr abzudecken (vgl. BOETS et al. 2021: 15). Deshalb erfolgt die Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss im Fragenprogramm dieses Forschungsprojektes ebenfalls auf zwei unterschiedliche Arten:

- Zum einen durch die Erfragung der Periodenprävalenz in Anlehnung an die ESRA2-Studie (vgl. Kapitel 7.3).
- Zum anderen durch die Erhebung der nach dem Zufallsprinzip erfragten fahrtenbasierten (Trip-based) Prävalenz (vgl. Kapitel 7.4), aus der –

analog zur sog. Punktprävalenz bei Roadside Surveys – Aussagen für zufällig ausgewählte Fahrten unter Alkoholeinfluss getroffen werden können.

Periodenprävalenz: Zwölf Monats- bzw. 30 Tage-Prävalenz in Anlehnung an die ESRA2-Studie

Die Periodenprävalenz wurde bisher schon in der einschlägigen ESRA2-Befragung der Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss zugrunde gelegt (vgl. MEESMANN, TORFS und VAN DEN BERGHE 2021), und wird auf Empfehlung von BOETS et al. (2021) auch in der hier berichteten Befragung mit erhoben. Aus ESRA2 werden die Items zur Einnahme von Substanzen (Alkohol, Drogen, Medikamente) vor der Fahrt mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad in das Fragenprogramm aufgenommen (vgl. MEESMANN, TORFS und VAN DEN BERGHE 2021: 30). Dabei werden sowohl der Zeitraum für Fahrten in den letzten zwölf Monaten als auch jener für Fahrten in den letzten 30 Tagen einbezogen. Beide Fragenkomplexe werden getrennt für Fahrten mit dem Pkw bzw. mit einem motorisierten Zweirad erhoben (Fragen 14 bis 17, Anhang 1). Die entsprechende Ergebnisdarstellung erfolgt in Kapitel 7.3.

Fahrtenbasierte Prävalenz einer Fahrt in den letzten sieben Tagen

Die Erhebung einer fahrtenbasierten Prävalenz ist bisher nur aus Roadside Surveys und vereinzelt aus Befragungen zu anderen Verkehrssicherheitsthemen (z. B. Sleepiness, vgl. DIEPENDAELE 2015) bekannt. Sie liegt im besonderen Fokus der vorliegenden Studie. Das Prinzip dieser Erhebungsweise ist die genaue Bestimmung einer zurückliegenden Fahrt mit dem Pkw bzw. dem motorisierten Zweirad und die Erhebung bestimmter Merkmale dieser Fahrt, darunter Straßenart, Wochentag, Uhrzeit und vorheriger Alkoholkonsum.

Um eine interessengeleitete Auswahl einer zurückliegenden Fahrt durch die Befragten zu verhindern, wird in der Befragung für die Bestimmung der interessierenden Fahrt, für die weitere Details angegeben werden sollen, ein Zufallsmechanismus eingeführt. Für die zufällige Bestimmung und Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss wird in der Befragung im Rahmen dieses Forschungsprojektes auf den Zeitraum der letzten sieben Tage abgestellt. Aus der Erfahrung eigener Mobilitätserhebungen

(vgl. FUNK und SCHRAUTH 2018; FUNK, SCHRAUTH und ROßNAGEL 2018; FUNK und GRÜNINGER 2010) und in der Fachliteratur (vgl. NOBIS 2021; ASCHAUER et al. 2019) wird dieser Zeitraum als eine Dauer eingeschätzt, in der die Befragten sich retrospektiv an etwaige Fahrten erinnern, und in der alle Wochentage in der Erhebung berücksichtigt werden können. Somit kann auch sichergestellt werden, dass sich Wochenendfahrten, bei denen das Fahren unter Alkohol eine besondere Rolle spielt (vgl. die Kapitel 2.3 und 4.2), prinzipiell im Bereich der Zufallswahl befinden.

Dementsprechend werden die Befragten zunächst gebeten, diejenigen Tage aus der zurückliegenden Woche zu berichten, an denen sie als Fahrerin oder Fahrer mit dem Auto bzw. dem motorisierten Zweirad unterwegs waren. Aus diesen Angaben wird ein Tag zufällig ausgewählt. Für diesen Tag erfolgen danach die Angabe einzelner Fahrten und deren Startzeitpunkte. Sofern mehrere Fahrten berichtet werden, wird dann die Auswahl einer nach Tag und Uhrzeit bestimmten Fahrt wiederum per Zufallsauswahl getroffen.

Entsprechend dieses festgelegten Ablaufs für die fahrtenbasierte Erhebung werden die Tage sowie die Uhrzeiten, an denen Fahrten in den letzten sieben Tagen mit dem Pkw oder einem motorisierten Zweirad zurückgelegt worden sind, erfasst (Fragen 18 und 19, Anhang 1). Die Umstände der per Zufallsauswahl festgelegten Fahrt werden anschließend durch die folgenden Merkmale beschrieben (Fragen 20.1 bis 20.6 bzw. 23.1 bis 23.6, Anhang 1):

- Fahrzeugtyp,
- Straßenart,
- Dauer der Fahrt,
- Anwesenheit von Mitfahrerinnen oder -fahrern,
- Ziel der Fahrt und
- Alkoholkonsum vor der Fahrt.

Diese Merkmale werden einerseits in den Mindestanforderungen (für Roadside Surveys) eingefordert (vgl. BOETS et al. 2021: 4ff) und sind andererseits angelehnt an andere Erhebungen zu Fahrten unter Alkoholeinfluss (vgl. BEIRNESS 2018). Sie ergänzen diese Erhebungen inhaltlich und liefern zudem Anhaltspunkte zum Vergleich der Forschungsergebnisse.

Falls Befragte angeben, vor der zufällig ausgewählten Fahrt Alkohol getrunken zu haben, folgen die Fragen zur subjektiven Einschätzung, ob sie während dieser Fahrt, die für sie geltende gesetzlich erlaubte Grenze der BAK überschritten hatten, und zur Angabe der vor der Fahrt konsumierten alkoholischen Getränke (Fragen 20.6.1 und 20.6.2 bzw. 23.6.1 und 23.6.2, Anhang 1).

In der Erhebung der konsumierten alkoholischen Getränke folgt der Auftragnehmer der Erhebungsweise eines „getränkespezifischen Frequenz-Menge-Index getrennt nach Getränkeart“ (vgl. ATZENDORF et al. 2019: 578), wie er im „Epidemiologischen Suchtsurvey“ umgesetzt wird. Dabei wird jedoch der im dortigen Erhebungsinstrument inkludierte Zeitbezug auf die Anzahl an Tagen, an denen Alkohol konsumiert wurde, ausgelassen. In der Erhebung im hier berichteten Forschungsprojekt wird die konsumierte Alkoholmenge auf die Zeit vor der zufällig bestimmten Fahrt bezogen. Auf eine weiterführende Bestimmung der ungefähren BAK wird, wegen absehbarer Unschärfen in der Erhebung dazu notwendiger Parameter (z. B. Körpergewicht etc.) und in der darauf aufbauenden Berechnung, verzichtet.

Die mittels Befragung erhobenen Selbstreports zur fahrtenbasierten Prävalenz werden als beste Näherung an die Punktprävalenzschätzung aus Roadside Surveys angesehen und in Kapitel 7.4 vorgestellt.

Sieben Tage-Prävalenz einer ausgewählten Alkoholfahrt mit Erfassung von Wegemarken

In der Darstellung der Forschungsliteratur in Kapitel 4.2 wird bereits ersichtlich, dass in einer den Roadside Surveys vergleichbaren zufallsbasierten Befragung die Häufigkeit erfasster Fahrten unter Alkoholeinfluss absehbar gering sein wird. Es ist deshalb damit zu rechnen, dass die beabsichtigte differenzierte Beschreibung von Fahrten unter Alkoholeinfluss, aufgrund geringer Fallzahlen und trotz der Vorkehrung einer Übererfüllung des errechneten Stichprobenumfangs, gegebenenfalls nicht darstellbar ist.

Aufgrund dessen wird im Fragebogen zu diesem Forschungsprojekt nach der Erhebung der zufällig bestimmten Fahrt aus den letzten sieben Tagen, wie soeben im Kontext der fahrtenbasierten Prävalenz beschrieben, in folgender Weise nachgefasst:

- Im Fall einer zufällig bestimmten Fahrt ohne vorherigen Alkoholkonsum werden die Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer um die Angabe gebeten, ob sie in den letzten sieben Tagen vor einer anderen Fahrt mit einem Pkw oder motorisierten Zweirad Alkohol konsumiert haben (Fragen 25 bzw. 28, Anhang 1). Wird diese Frage bejaht, werden die Befragten nochmals gebeten, zu der letzten Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen die einschlägigen Wegemerkmale (Tag, Uhrzeit, Straßenart, Fahrzeugtyp, Anwesenheit von Mitfahrerinnen oder -fahrern, Ziel der Fahrt, Überschreiten der gesetzlich erlaubten Grenze der BAK, konsumierte alkoholische Getränke; Fragen 26.1 bis 26.8.2 bzw. 29.1 bis 29.8.2, Anhang 1) näher zu bestimmen.
- Im Fall einer zufällig bestimmten Fahrt unter Alkoholeinfluss erfolgt abschließend ebenfalls die Nachfrage, ob die Befragten weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss unternommen und dabei womöglich die gesetzlich erlaubte Grenze für die BAK überschritten haben (Fragen 24.1 und 24.2 bzw. 27.1 und 27.2, Anhang 1). Diese Information ist jedoch für die späteren fahrtenbasierten Auswertungen nicht mehr einschlägig.

Durch das gezielte Nachfassen von Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen resultiert diese Art der Messung einer Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in eben diesem Zeitraum. Die Erfassung der letzten Fahrt unter Alkoholeinfluss eröffnet dabei die Möglichkeit, die Merkmale von Alkoholfahrten auf einer breiteren Datenbasis zu erheben, gemeinsam mit den Angaben zur fahrtenbasierten Prävalenz zu betrachten sowie später zusammen nach Wochentag, Uhrzeit oder auch der hauptsächlich befahrenen Straßenart auszuwerten und Fahrten ohne Alkoholkonsum gegenüber zu stellen (vgl. Kapitel 7.5). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Alkoholfahrten der Sieben Tage-Prävalenz nicht zufallsbasiert ausgewählt worden sind.

5.4.3 Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen

Die Erhebung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss begleiten mehrere Fragen zu Einstellungen und Einschätzungen der Befragten zu gesetzlichen Regularien und der polizeilichen Kontrolldichte.

- In einem ersten Fragenkomplex, bestehend aus drei Items, werden die Befragten gebeten, ihre Einschätzung der aktuellen Regeln und Bußgelder bzw. Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss und deren Kontrolle abzugeben (Frage 30, Anhang 1). Die drei Items entstammen der ESRA2-Studie und wurden für die Erhebung übersetzt und angepasst (vgl. MEESMANN, TORFS und VAN DEN BERGHE 2021: 33).
- Eine zweite Frage erfasst die subjektive Einschätzung der Befragten über die Wahrscheinlichkeit, während einer typischen Fahrt mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad von der Polizei auf Alkohol oder den Konsum illegaler Drogen kontrolliert zu werden (Fragen 31.1 und 31.2, Anhang 1).
- Eine letzte Frage in diesem inhaltlichen Abschnitt erhebt das Wissen der Befragten über die gesetzliche Regelung für die Grenze der BAK. Bei dieser Frage werden einerseits die geltenden BAK-Grenzen für Personen unter 21 Jahren und Fahrerinnen und Fahrer im Besitz einer Fahrerlaubnis auf Probe sowie andererseits für Personen ab 21 Jahren und Fahrerlaubnisbesitzer außerhalb der Probezeit erfragt (Frage 32, Anhang 1).

5.4.4 Soziodemografie

Das Fragenprogramm der Ersterhebung des KPI für Alkohol wird mit der Soziodemografie der Befragten abgeschlossen. Diese Fragen umfassen

- das Geschlecht (Frage 1, Anhang 1) und
- das Alter der Befragten (Frage 2, Anhang 1),
- den höchsten Schul- bzw. Bildungsabschluss (Frage 4, Anhang 1),
- die derzeit ausgeübte Tätigkeit und daran anschließend die Frage für Erwerbstätige und Auszubildende, ob sie während ihrer beruflichen Haupttätigkeit ein Fahrzeug fahren (Fragen 33 und 34, Anhang 1),
- Angaben zur regionalen Herkunft, bestehend aus dem Bundesland des Wohnorts und der subjektiv eingeschätzten Siedlungsstruktur am Wohnort (Fragen 3 und 35, Anhang 1),
- die regelmäßige Nutzung sozialer Medien (Frage 36, Anhang 1) und

- die Selbsteinstufung der sozialen Position innerhalb der Gesellschaft (Frage 37, Anhang 1).

Die Ausarbeitung der Soziodemografie, insbesondere hinsichtlich der Art und Weise der Erfassung von Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss und derzeitiger Tätigkeit wird an die repräsentative Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) angelehnt (vgl. NOBIS und KUHNIMHOF 2018). Dieses Vorgehen eröffnet die Möglichkeit, die Daten der vorliegenden Erhebung anhand der Verteilung ausgewählter soziodemografischer Merkmale der MiD zu gewichten.

5.5 Durchführung des Pretests

5.5.1 Konzeption und Erhebungsverlauf

Das in Kapitel 5.4 entwickelte Erhebungsinstrument wurde vor der Anwendung einem Pretest unterzogen. Dabei wurde das für die Hauptstudie entwickelte Konzept der Quotierung bei der Stichprobenziehung angewendet (vgl. Kapitel 5.3). Die Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Pretest erfolgte über das Online Access Panel des Felddienstleisters Norstat Deutschland GmbH. Die Zahl zu realisierender Interviews wurde auf $n = 600$ festgelegt.

Mit dem Pretest wurden zwei Ziele verfolgt:

- Zum einen sollte die technische Funktionstüchtigkeit des Erhebungsinstrumentes – das durch Filterführungen, die Abfrage von Fahrerinnen und Fahrern von Pkw und/oder motorisierten Zweirädern sowie das Nachfassen für andere Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen eine hohe Komplexität erreicht hat – getestet und sichergestellt werden. Darunter fällt auch die korrekte Umsetzung der Zufallsauswahl von Wochentagen und Uhrzeiten, die für die zufallsgesteuerte, fahrtenbasierte Erhebung unabdinglich sind.
- Zum anderen war der Pretest vorgesehen, um die hierbei erhobenen Befunde hinsichtlich der entwickelten Instrumente für die Erhebung der Alkoholprävalenzen kritisch zu sichten.

Zusätzlich zum konzipierten Fragenprogramm (vgl. Kapitel 5.4) wurde eine im Entwicklungsprozess aufgeworfene Frage in den Pretest-Fragebogen integriert: Wie stark unterscheidet sich die im vorliegenden Forschungsprojekt gewählte Grundgesamt-

heit der Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern aus den letzten 30 Tagen von der Grundgesamtheit der ESRA2-Studie, die Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern aus den letzten zwölf Monaten in den Blick nimmt?¹⁷

Um diese Frage klären zu können, wurde die Grundgesamtheit für den Pretest auf Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern aus den letzten zwölf Monaten ausgeweitet und dazu jeweils eine zusätzliche Frage (Frage 5.1 bzw. 6.1, vgl. Bild 5-1) in den Fragebogen einbezogen sowie die Screening-Bedingung erweitert. Mit der Erweiterung der Grundgesamtheit auf Personen, die in den letzten zwölf Monaten selbst Pkw oder motorisiertes Zweirad gefahren sind, kann mit Hilfe der ergänzten Frage aus den Daten des Pretests zum einen nachvollzogen werden, wie groß die Gruppe derjenigen ist, die nicht in den letzten 30 Tagen, aber in den elf Monaten davor im Straßenverkehr gefahren ist. Zum anderen kann geklärt werden, welche sozio-

¹⁷ Diese Frage wurde in einer Projektbesprechung mit dem österreichischen BASELINE-Partner Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) am 29.09.2021 vor dem Hintergrund aufgeworfen, die in unserer Studie verwendeten ESRA2-Erhebungsinstrumente für die Alkoholprävalenz mit den einschlägigen Befunden der ESRA2-Studie vergleichen zu können.

5.1) Sind Sie in den letzten 12 Monaten mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren? [BITTE <u>EINE</u> ANTWORT AUSWÄHLEN]	
<input type="checkbox"/>	Ja [1]
<input type="checkbox"/>	Nein [2]
5.2) FALLS „1“ in FRAGE 5.1: Sind Sie auch in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren? [BITTE <u>EINE</u> ANTWORT AUSWÄHLEN]	
<input type="checkbox"/>	Ja [1]
<input type="checkbox"/>	Nein [2]
6.1) Sind Sie in den letzten 12 Monaten mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad (kein E-Scooter/E-Tretroller) gefahren? [BITTE <u>EINE</u> ANTWORT AUSWÄHLEN]	
<input type="checkbox"/>	Ja [1]
<input type="checkbox"/>	Nein [2]
6.2) FALLS „1“ in Frage 6.1: Sind Sie auch in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad (<u>kein</u> E-Scooter/E-Tretroller) gefahren? [BITTE <u>EINE</u> ANTWORT AUSWÄHLEN]	
<input type="checkbox"/>	Ja [1]
<input type="checkbox"/>	Nein [2]
SCREENING-OUT, falls nicht in den letzten 12 Monaten Auto oder motorisiertes Zweirad gefahren: FALLS „2“ in Frage 5.1 UND „2“ in Frage 6.1	

Bild 5-1: Auszug aus dem Pretest-Fragebogen für die Erfassung von Fahrten in den letzten zwölf Monaten und in den letzten 30 Tagen

demografischen Merkmale diese Gruppe aufweist und inwieweit sich die Gruppe der Fahrerinnen und Fahrer in den letzten 30 Tagen von der Gruppe der Fahrerinnen und Fahrer, die nicht in den letzten 30 Tagen, aber in den elf Monaten davor gefahren ist, unterscheidet.

In der Vorbereitung des Pretests und besonders zur Programmierung des Fragebogens waren intensive Absprachen mit dem Felddienstleister notwendig, um das Routing des Fragebogens sowie die Definition der einzelnen Filterbedingungen korrekt umzusetzen. Die Feldphase des Pretests dauerte vom 22.10.2022 bis zum 28.10.2022. Im Anschluss daran wurde dem Forschungsnehmer ein Datensatz mit 622 vollständig bearbeiteten Fragebogen bereitgestellt. Zusätzlich befanden sich in dem Datensatz 133 Fragebogen von Befragungsteilnehmern, die entsprechend der Screening-Bedingung in den letzten zwölf Monaten nicht Pkw oder motorisiertes Zweirad gefahren waren und deshalb den Fragebogen nicht vollständig bearbeiten konnten.

5.5.2 Unterschiede zwischen Fahrerinnen und Fahrern in den letzten 30 Tagen und in den letzten zwölf Monaten

Die mittlere Bearbeitungsdauer des Pretest-Fragebogens lag bei ca. acht Minuten. Von den 622 Personen, die den Fragebogen vollständig bearbeitet haben, sind 98,9 % in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal Auto und 22,3 % mindestens einmal mit einem motorisiertem Zweirad gefahren.

Tabelle 5-1 gibt einen ersten Überblick über die Unterschiede zwischen den Verkehrsbeteiligungsgruppen, die mittels des Pretest-Fragebogens anhand der abgesteckten Zeiträume identifiziert werden können. In der nachfolgenden Betrachtung

werden die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws, entsprechend der Ausrichtung der Studie, in den Vordergrund gestellt. Für diese Personengruppe zeigt sich zunächst, dass 98,9 % in den letzten zwölf Monaten ein Auto gefahren sind. 1,1 % der Befragten verbleiben deswegen im Fragebogen, weil sie in den letzten zwölf Monaten zwar keinen Pkw, dafür aber ein motorisiertes Zweirad gefahren sind.

Des Weiteren zeigt Tabelle 5-1, dass 4,2 % der Befragten nicht in den letzten 30 Tagen Pkw gefahren sind. Die Gruppe derjenigen, die nicht in den letzten 30 Tagen, dafür aber in den letzten zwölf Monaten gefahren sind, umfasst insgesamt 19 Befragte. Diese machen einen Anteil von 3,1 % an den 615 Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern im Pretest-Datensatz aus. Dieser Anteil der Befragten bildet den gesuchten Unterschied zwischen den beiden zur Diskussion stehenden Definitionen der Grundgesamtheit in ESRA2 und in der vorliegenden Studie. Die Eingrenzung auf Pkw-Fahrten in den letzten 30 Tagen, wie sie in der Befragung im hier berichteten Forschungs- und Entwicklungsprojekt definiert ist, würde eine Gruppe im Umfang von 3,1 % (n = 19) der befragten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ausschließen.

Der Vollständigkeit halber ist in Tabelle 5-1 darüber hinaus auch noch der Anteil derjenigen Befragten abgetragen, die in den letzten zwölf Monaten oder in den letzten 30 Tagen, aber nicht in den letzten sieben Tagen Pkw gefahren sind. Insgesamt betrifft dies 8,2 % aller Befragten.¹⁸

¹⁸ Analoge Betrachtungen können mit den Daten aus Tabelle 5-1 für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern angestellt werden.

Fahrten in den letzten ...		Fahrer/-in eines Pkw		Fahrer/-in eines motorisierten Zweirads	
		n	%	n	%
... zwölf Monaten	Ja	615	98,9	139	22,3
	Nein	7	1,1	483	77,7
... 30 Tagen	Ja	596	95,8	107	17,2
	Nein	26	4,2	515	82,8
... sieben Tagen	Ja	571	91,8	66	10,6
	Nein	51	8,2	556	89,4

Tab. 5-1: Angabe durchgeführter Fahrten in den letzten zwölf Monaten, den letzten 30 Tagen und den letzten sieben Tagen für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw oder motorisierten Zweirädern

Tabelle 5-2 erweitert den bisherigen Blick auf die absoluten Zahlen mit inhaltlichen Auswertungen – wiederum vorrangig für die Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Durch die Datenbereitstellung des Felddienstleisters können im Pretest-Datensatz auch Befragte identifiziert werden, die anfänglich an der Befragung teilgenommen haben, wegen ihrer Angaben, in den letzten zwölf Monaten nicht Pkw und nicht motorisiertes Zweirad gefahren zu sein, aber aus der Befragung ausgeschieden sind. Die Auswertungen der soziodemografischen Merkmale dieser Subgruppe sind in der zweiten Spalte von Tabelle 5-2 abgetragen. Des Weiteren finden sich in den weiteren Tabellenspalten die Subgruppen von tatsächlich Befragten wieder, die

- in den letzten zwölf Monaten nicht Auto, aber ein motorisiertes Zweirad gefahren sind (Spalte 3),
- nicht in den letzten 30 Tagen, aber in den elf Monaten davor Pkw gefahren sind (Spalte 4),
- nicht in den letzten sieben Tagen Pkw gefahren sind (Spalte 5).

Hinsichtlich der abgetragenen soziodemografischen Merkmale zeigt sich, dass der weibliche Anteil in diesen Subgruppen überwiegt, auch wenn der Überhang weiblicher Personen in den zeitlich enger eingegrenzten Gruppen zunehmend absinkt. Eine Ausnahme bildet die Gruppe der Befragten, die in den letzten zwölf Monaten nicht Auto, aber ein motorisiertes Zweirad gefahren sind. Hier überwiegt der Anteil der Männer und verdeutlicht damit, dass männliche Befragungsteilnehmer augenscheinlich

häufiger als weibliche Befragte ein motorisiertes Zweirad nutzen.

Mit Blick auf das Alter sind zwischen den unterschiedenen Subgruppen in Tabelle 5-2 nahezu keine Unterschiede zu finden. In allen abgegrenzten Gruppen überwiegt der Anteil an Befragten mit eher niedrigem oder eher hohem Lebensalter.

Ein ähnlicher Eindruck entsteht bei Auswertungen für den höchsten Schul- bzw. Bildungsabschluss der Befragten. Personen in den Subgruppen der Spalten zwei, drei und vier von Tabelle 5-2 zeigen durchgängig, dass dort Verkehrsteilnehmer mit niedrigem Bildungsabschluss häufiger zu finden sind. Erst bei der Betrachtung der Gruppe, die in den letzten sieben Tagen nicht Pkw gefahren ist, kommen auch Personen mit einem mittelhohen Bildungsabschluss hinzu.

Für die Siedlungsstruktur geben die Auswertungen zu erkennen, dass die Gruppen derjenigen, die nach den Angaben im Fragebogen gar nicht oder zuletzt seltener Pkw gefahren sind, häufiger in städtischen Gebieten wohnen.

Befunde hinsichtlich des alkoholisierten Fahrens eines Pkw – hier für die Erfassung mittels der Periodenprävalenz für die letzten zwölf Monate – können nur für Befragte, die mindestens einmal in den letzten zwölf Monaten Auto gefahren sind, berichtet werden. Diese Auswertungen lassen erkennen, dass sowohl die Gruppe derjenigen, die in den letzten 30 Tagen nicht Pkw gefahren ist, aber in den elf Monaten zuvor (Spalte 4), als auch die Gruppe der-

Dimension	Nicht gefahren in den letzten zwölf Monaten (Auto und motorisiertes Zweirad)	Nicht Pkw gefahren in den letzten zwölf Monaten	Nicht Pkw gefahren in den letzten 30 Tagen	Nicht Pkw gefahren in den letzten sieben Tagen
Fallzahl	n = 133	n = 7	n = 19	n = 26
Geschlecht (Anteil weiblich)	69,2 %	14,3 %	57,9 %	53,8 %
Alter*	Häufiger jüngste und älteste Alterskategorie	Häufiger jüngste und älteste Alterskategorie	Häufiger jüngste und älteste Alterskategorie	Häufiger jüngste und älteste Alterskategorie
Bildungsabschluss*	Häufiger kein oder niedriger Bildungsabschluss	Häufiger niedriger Bildungsabschluss	Häufiger niedriger Bildungsabschluss	Häufiger niedriger und mittelhoher Abschluss
Siedlungsstruktur*	–	Häufiger städtisch	Häufiger städtisch	Häufiger (groß-)städtisch
ESRA2: DUI 12 Monate**	–	–	Alle „Nie“	3,8 %

* Angabe von Ausprägungen, die im Vergleich überproportional vertreten sind.
 ** DUI = driving under the influence of alcohol; Fahrten unter Alkoholeinfluss

Tab. 5-2: Inhaltlicher Vergleich von Subgruppen anhand soziodemografischer Merkmale und der Periodenprävalenz für die letzten 12 Monate

jenigen, die in den letzten sieben Tagen nicht Pkw gefahren ist (Spalte 5), nach eigenen Angaben im Beobachtungszeitraum der letzten zwölf Monate nicht oder nur in einem geringen Umfang unter Alkoholeinfluss gefahren sind.

Die Auswertungen in Tabelle 5-1 und Tabelle 5-2 geben Auskunft darüber, wie sehr sich die Gruppe derjenigen Fahrerinnen und Fahrer, die in den letzten 30 Tagen Pkw gefahren sind, von der Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer unterscheidet, die nicht in den letzten 30 Tagen, dafür aber in den elf Monaten zuvor gefahren sind. Dabei eröffnet Tabelle 5-1 den Blick auf die Unterschiede in der absoluten Häufigkeit. Diese erscheinen gering, sodass davon ausgegangen werden kann, dass durch die in Kapitel 5.2 – im Vergleich zu ESRA2 – definierte Einschränkung der Grundgesamtheit auf Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern in den letzten 30 Tagen, die Zahl der dementsprechend für die Teilnahme an der Befragung geeigneten Personen nicht außerordentlich und methodisch bedenklich eingegrenzt wird.

Zudem zeigen die inhaltlichen Auswertungen in Tabelle 5-2, dass die einzelnen Subgruppen, die infolge des Referenzzeitraums der Grundgesamtheit ausgeschlossen werden – also alle Befragten, die in den letzten 30 Tagen nicht Pkw gefahren sind – sich in den betrachteten Kriterien nicht wesentlich von der Gruppe derjenigen unterscheiden, die auch in den letzten zwölf Monaten nicht gefahren sind. Diese Befunde lassen somit auch in inhaltlicher Hinsicht keine methodischen Bedenken aufkommen, dass durch die Eingrenzung der Grundgesamtheit in diesem Forschungsvorhaben für die Befragung relevante Personengruppen vernachlässigt werden könnten.

Damit kommt der Vorteil der vorgenommenen Definition in Kapitel 5.2 stärker zum Tragen, dass aufgrund der kürzer gewählten Zeitspanne die Wahrscheinlichkeit größer ist, im Rahmen der anvisierten Stichprobe (Alkohol-)Fahrten in den letzten sieben Tagen vor der Befragung (fahrtenbasierte Prävalenz) zu erfassen. Diese Erhebungsweise soll in der Ersterhebung des KPI für Alkohol im Vordergrund des Erkenntnisinteresses stehen.

5.5.3 Änderungen in der Fragebogenkonzeption des Pretests für die Hauptbefragung

Der Verlauf des Pretests sowie die plausiblen Befunde, insbesondere für die Erfassung der Alkoholprävalenzen¹⁹, gaben nach Ansicht des Forschungsnehmers sowie der Auftraggeberin keinen Anlass, die bestehende Fragebogenkonzeption des Pretests für die Hauptbefragung von n = 5.000 Befragten zu verändern.

Nach Abstimmung mit der Auftraggeberin wurden lediglich die entsprechend der ESRA2-Methodologie formulierten Fragen zu Fahrten mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad in den zwölf Monaten aus dem Fragebogen für die Hauptstudie entfernt und die Screening-Bedingung entsprechend modifiziert. Damit sollten in der Hauptstudie nur Befragte teilnehmen können, die in den letzten 30 Tagen als Fahrerinnen oder Fahrer einen Pkw und/oder ein motorisiertes Zweirad geführt haben. In diesem Zusammenhang wurden auch die Ausprägungen der Fragen 12 und 13 (Anhang 1) zur Nutzungshäufigkeit des entsprechenden Verkehrsmittels in den letzten 30 Tagen angepasst.

Eine weitere Änderung des Fragebogens für die Hauptstudie betrifft die Aufnahme einer zusätzlichen Frage nach dem Kenntnisstand der Befragten über die in Deutschland geltende Grenze der BAK für die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr (Frage 32, Anhang 1). Diese Frage wurde in Abstimmung mit der Auftraggeberin dem Fragenprogramm hinzugefügt.

¹⁹ Konkrete Werte für die DUI-Prävalenzen aus dem Pretest werden in diesem Bericht nicht dokumentiert, um die Aufmerksamkeit voll auf den im Rahmen der Hauptstudie errechneten KPI für Alkohol zu konzentrieren.

6 Erhebungsverlauf und Datenaufbereitung

6.1 Erhebungsverlauf

Die Hauptstudie im hier berichteten Forschungs- und Entwicklungsprojekt startete am 10. November 2021 mit der Einladung zur Befragung an zufällig ausgewählte Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Online Access Panels von Norstat Deutschland GmbH. Die Feldphase zur Erreichung der festgelegten Anzahl vollständig beantworteter Fragebogen dauerte bis zum 26. November 2021. Damit konnte die Feldphase, wie auch in den Mindestanforderungen der Europäischen Kommission gefordert, noch im Herbst erfolgreich durchgeführt werden. Dies war in der Umsetzung der Befragungsstudie eine wichtige Prämisse. Allerdings muss in diesem Zusammenhang auf zwei Entwicklungen hingewiesen werden, die Einfluss auf die inhaltlichen Aspekte der erhobenen Daten haben können:

- Der Ablauf der Projektarbeiten hatte eine jahreszeitlich frühere Terminierung der Befragung nicht ermöglicht. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass zu diesem Zeitpunkt im Jahresgang witterungsbedingt bereits auf Fahrten mit motorisierten Zweirädern verzichtet wurde. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass Fahrten mit dem Pkw oder mit dem motorisierten Zweirad zum Zweck der Freizeitgestaltung und des geselligen Beisammenseins im Freien aufgrund des fortgeschrittenen Erhebungszeitpunktes in der Studie weniger ausgeprägt sein könnten.
- Zudem hat die Corona-Pandemie den privaten und beruflichen Lebensalltag, und damit auch das Mobilitätsverhalten vieler Menschen kurzfristig stark verändert: Reisewarnungen und Lockdowns haben die Mobilität generell eingeschränkt. Darüber hinaus haben das Arbeiten im Homeoffice und das Online-Shopping den Pendelverkehr und die Freizeitmobilität verringert und soziale Kontakte reduziert (vgl. NOBIS 2021; NOBIS et al. 2021). Hinsichtlich des Alkoholkonsums während Corona lässt sich beobachten, dass temporäre Schließungen von Restaurants, Bars und Kneipen, die Absage von Großveranstaltungen und Festen sowie lokal und zeitlich begrenzte Ausschank- und Konsumverbote im öffentlichen Raum zu einer Reduzierung von Trinkanlässen geführt haben. Als Folge wird angenommen, dass viele Personen in die-

ser Zeit eher weniger Alkohol getrunken haben. Umgekehrt lässt sich aber für bestimmte Personengruppen, die hinsichtlich ihres sozioökonomischen Status oder ihrer Trinkgewohnheiten vor der Pandemie besonders vulnerabel waren, auch feststellen, dass sie Corona-bedingt eher mehr getrunken haben (vgl. MANTHEY et al. 2021: 56). Daten aus Kanada und den USA deuten darauf hin, dass während der Corona-Pandemie eher seltener alkoholisiert Auto gefahren wurde (vgl. Kapitel 4.2 sowie VANLAAR et al. 2021).

Der finale Datensatz der Hauptuntersuchung enthält 5.032 vollständig bearbeitete Fragebogen. Weitere 1.407 Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer hatten den Fragebogen begonnen, wurden aber wegen fehlender Fahrten als Fahrerin oder Fahrer eines Pkw oder eines motorisierten Zweirads in den letzten 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt nicht zur weiteren Bearbeitung des Fragebogens zugelassen. Des Weiteren hatten 504 Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer den Fragebogen begonnen und dessen Beantwortung im Lauf der Befragung abgebrochen. Darunter haben 279 Personen lediglich den Fragebogen-Link angeklickt und diesen bereits vor der ersten Frage wieder verlassen. Dem Forschungsnehmer wurden die Daten aller vollständig und unvollständig beantworteten Fragebogen zur Verfügung gestellt.

Die Bearbeitungsdauer des Fragebogens betrug bei vollständiger Beantwortung im Durchschnitt 11,4 Minuten (Standardabweichung = 35,7 Minuten²⁰). Im Vergleich dazu lag die mittlere Bearbeitungszeit im Pretest bei knapp unter 8 Minuten²¹, wobei hier zwei inhaltliche Fragen weniger zu beantworten waren.

²⁰ Die hohe Standardabweichung wird durch die große Spannweite der gemessenen Bearbeitungsdauern beeinflusst. Das Minimum der Bearbeitungsdauern liegt bei einer Minute und 38 Sekunden und das Maximum bei 22 Stunden und 45 Minuten.

²¹ Information durch den Felddienstleister per E-Mail am 29.10.2021.

6.2 Datenaufbereitung und Sicherung der Datenqualität

Die Projektarbeiten in der Phase der Datenaufbereitung umfassten zum einen die Arbeiten zur Umbenennung und Rekodierung der Variablen in den Befragungsdaten für die anschließende Datenauswertung und zum anderen die Begutachtung und Sicherung der Datenqualität. Diese Arbeiten sind insbesondere bei Befragungsdaten, erhoben über Online Access Panels, bedeutsam. Der Einsatz von Online Access Panels in den Sozialwissenschaften wird breit diskutiert, da er zwar Vorteile, aber auch einige Einschränkungen mit sich bringt (vgl. COUPER 2017). Als Einschränkungen für die Datenqualität gilt das Antwortverhalten der Panelteilnehmer, darunter das sog. Straightlining, das als ein strategisches Verhalten von Befragten, auf alle Items innerhalb einer Itematterie ungeachtet der Frageninhalte durchgängig die gleiche Antwort zu geben, definiert wird. Diese Auffälligkeit wurde bereits in anderen Befragungsstudien zur Bewertung der Datenqualität herangezogen (vgl. SCHRAUTH et al. 2020; MEESMANN, TORFS und VAN DEN BERGHE 2021). Dieses problematische Antwortverhalten, das unter anderem auf der Anreizorientierung oder der Professionalisierung der Teilnehmer beruhen kann, kann einerseits durch Maßnahmen während der Feldphase bzw. der Befragung und andererseits in der Datenaufbereitung adressiert werden.

Folgende Maßnahmen zur Sicherung der Datenqualität wurden während der Feldphase getroffen:

- Es wurde eine Mindestbearbeitungszeit des Fragebogens von 90 Sekunden definiert. Diese zeitliche Untergrenze musste auch der Möglichkeit Rechnung tragen, dass Personen, die keine Angaben zu Fahrten in den letzten sieben Tagen machen konnten, den Fragebogen schnell beenden konnten.
- Als weitere Qualitätssicherungsmaßnahme wurden sog. Trick-Fragen²² im Fragebogen einge-

setzt. Diese sind ein Instrument, um unüberlegtes Antwortverhalten der Befragten zu identifizieren. Im gesamten Fragebogenverlauf wurden drei Trick-Fragen platziert, davon zwei im vorderen Teil des Fragebogens – in den Filterverläufen für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws (nach Frage 14, Anhang 1) und für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern (nach Frage 15, Anhang 1) – und eine Frage am Ende des Fragebogens (nach Frage 30, Anhang 1). Befragte, die zwei dieser Trick-Fragen falsch beantwortet haben, wurden in der Erhebungsphase nicht weiter berücksichtigt.²³

Neben diesen Vorkehrungen in der Feldphase hat der Forschungsnehmer weitere Kriterien zur Sicherung der Datenqualität aufgestellt. Diese orientieren sich auch an der inhaltlichen Plausibilität der gespeicherten Antworten und greifen in der Phase der Datenaufbereitung. Zu diesen Kriterien gehören die folgenden Regelungen:

- Nach Durchsicht der Beantwortungsdauer wurden Befragte mit außergewöhnlich kurzen Dauern aus dem Datensatz ausgeschlossen. Der Schwellenwert für die Mindestbefragungsdauer wurde von 90 Sekunden auf drei Minuten ausgeweitet. Durch diese Maßnahme wurden $n = 71$ Datensätze ausgeschlossen.
- Als weiteres inhaltliches Kriterium wurde das Vorliegen einer Fahrerlaubnis berücksichtigt. Die Notwendigkeit des Fahrerlaubnisbesitzes ergibt sich aus den Eingangsfragen der Befragungsstudie. Zugang zur weiteren Bearbeitung des Fragebogens erhielten ausschließlich Personen, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FahrerIn oder FahrerIn einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad gefahren haben. Im weiteren Fragebogenverlauf haben allerdings $n = 142$ Personen angegeben, weder eine Fahrerlaubnis der Klasse B/BE noch eine Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, AM oder AM15 zu besitzen. Auch diese Datensätze wurden aus dem Datensatz gelöscht.

²² Darunter werden einfache Kontroll- oder Rechenaufgaben verstanden, die die Aufmerksamkeit der Befragungsteilnehmer überprüfen und einem unüberlegten Antwortverhalten entgegenwirken sollen. Im Fragebogen wurde dieser Fragentyp in Itembatterien mit Likert-Skalen platziert und lautete z. B. wie folgt: „Bitte klicken Sie auf die Antwort „Nie“.“

²³ Drei Datensätze mit zwei falschen Antworten auf die Kontrollfragen wurden in der Phase der Datenaufbereitung nachträglich gelöscht.

- In den ESRA-Fragen zur Erhebung des Substanzkonsums vor Fahrten in den letzten zwölf Monaten bzw. 30 Tagen beziehen sich zwei Items auf das Fahren unter Alkoholeinfluss (vgl. Kapitel 4.3 und Fragen 14 bis 17, Anhang 1). Ein erstes Item zu jeder dieser Fragen erhebt das Ausmaß von Fahrten unter Alkoholeinfluss im besagten Zeitraum, ein zweites Item Fahrten im gleichen Zeitabschnitt, bei denen die gesetzlich erlaubte BAK-Grenze nach subjektiver Einschätzung überschritten worden war. Die verfügbaren Antwortkategorien für beide Items reichen von 1 = „Nie“ bis 5 = „(Fast) immer“.
 - Plausiblerweise dürfen die Antworten auf das Item „[...] ... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten“ keine größere Häufigkeit indizieren als die Antworten auf das Item „[...] ... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten“. Darauf aufbauend wurden alle Datensätze identifiziert und von der weiteren Datenauswertung ausgeschlossen, die die Antwort 1 = „Nie“ für Fahrten unter Alkoholeinfluss angegeben haben und gleichzeitig nach eigenem Bekunden Fahrten absolviert hatten, bei denen die gesetzlich erlaubte Grenze für die BAK überschritten worden war.
 - Des Weiteren wurden Datensätze von Befragten identifiziert und ausgeschlossen, deren Antworten auf das Item „[...] ... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten“ um zwei oder mehr Antwortskalenpunkte über der Antwort auf das Item „[...] ... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten“ lagen.
 - Dieses unplausible Antwortverhalten, das sowohl für Fahrten in den letzten zwölf Monaten sowie in den letzten 30 Tagen als auch für die Fahrten mit dem Pkw und mit einem motorisierten Zweirad untersucht wurde, zeigten die Datensätze von insgesamt $n = 24$ Befragten.
 - Als ein weiteres Kriterium zur Prüfung der Datenqualität wurde das bereits erwähnte Phänomen des Straightlining herangezogen (vgl. MEESMANN, TORFS und VAN DEN BERGHE 2021). Dieses Antwortmuster wird zumeist in Itembatterien erkennbar, die für die Antwortmöglichkeiten eine Likert-Skala anbieten. Im vorliegenden Fragebogen bieten die Fragen zur Periodenprävalenz für das Fahren unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss (Fragen 14 und 17, Anhang 1) sowie die Itembatterie zur Messung von Einstellungen über die Ahndung und Bestrafung von Alkoholdelikten im Straßenverkehr (Fragen 30, 31.1 und 31.2, Anhang 1) die Gelegenheit, ein Straightlining zu identifizieren.
 - In den vier Itembatterien zur Messung der Periodenprävalenz (Fragen 14 bis 17, Anhang 1) wurde das Straightlining für die Antwortkategorien drei, vier und fünf als inhaltlich unplausibles Antwortverhalten gewertet. Befragten, denen in mindestens zwei der Item-Batterien ein solches Antwortmuster nachgewiesen werden konnte, wurden von der weiteren Datenauswertung ausgeschlossen ($n = 25$).
 - In der Itembatterie der Frage 30 (vgl. Anhang 1) wurden zur Identifikation des Straightlinings sowohl die drei inhaltlichen Fragen als auch die zusätzlich eingefügte Trick-Frage einbezogen. Befragte, die in allen vier Fragen die gleiche Antwort gegeben hatten und gleichzeitig die Trick-Frage falsch beantwortet hatten, wurden hier als Straightliner identifiziert und in der weiteren Auswertung nicht berücksichtigt ($n = 64$).
 - Bei der Überprüfung auf doppelte Fälle wurde eine mutmaßliche Dublette identifiziert. Hierbei wurde der zeitlich spätere Fragebogen aus dem Datensatz entfernt.
- Die Anwendung dieser mit der Auftraggeberin abgesprochenen Kriterien führte zum Ausschluss von $n = 302$ Befragten. Der Datensatz umfasst nach der Datenbereinigung $n = 4.730$ Datensätze von Befragten, die in die anschließenden Schritte der Datenaufbereitung und -auswertung einbezogen wurden.

6.3 Datengewichtung und Repräsentativität

Die nach der Datenbereinigung im Datensatz verbliebene Anzahl von $n = 4.730$ Befragten-Datensätzen bildet die Grundlage für die in diesem Kapitel vorgenommene Beurteilung der Repräsentativität und die Gewichtung der Befragungsdaten.

Der vorliegende Datensatz ist, entsprechend dem vorgegebenen Stichprobenkonzept (vgl. Kapitel 5.3), nach den Kriterien Geschlecht, Alter in vorab definierten sechs Kategorien, Bundesland sowie

dem höchsten Bildungsabschluss quotiert. Dabei wurde der höchste Bildungsabschluss als sog. Soft-Quote umgesetzt, bei der eine gewisse Abweichung bei der Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer zulässig ist. Maßgabe für die Schichtungskriterien bilden die Bevölkerungsstatistiken des Statistischen Bundesamtes für Personen in Deutschland ab 18 Jahren.

Der Abgleich der relativen Häufigkeiten zwischen den amtlichen Statistiken für die Bevölkerung in Deutschland (Spalte „DESTATIS“) und den Daten der IfeS-Befragungsstudie im hier berichteten Forschungsprojekt ist für das Geschlecht in Tabelle 6-1, für das Alter in Tabelle 6-2 und für das Bundesland in Tabelle 6-3 abgetragen. Auffällige Abweichungen sind bei den drei soziodemografischen Vergleichsgrößen nicht zu erkennen. Damit zeigt der Abgleich der jeweiligen Häufigkeitsverteilungen, dass die Daten der Befragungsstudie nach der Datenbereinigung die bundesdeutschen Verhältnisse (DESTATIS) hinsichtlich des Geschlechts, des Alters und der regionalen Herkunft adäquat wiedergeben.

Über die Bewertung der Repräsentativität der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol für Personen ab 18 Jahren in Deutschland hinaus (Vergleich zwischen DESTATIS und Befragungsstudie in Tabelle 6-1 bis Tabelle 6-3), wurde des Weiteren die Not-

wendigkeit einer Gewichtung nach Eigenschaften von Verkehrsteilnehmenden geprüft (vgl. VOLL-RATH et al. 2019: 34f). Als Basis dieser Gewichtung wurden Personen ab 18 Jahren in Deutschland, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind²⁴, definiert. Die repräsentative Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD; vgl. NOBIS und KUHNIMHOF 2018) kann hierfür die entsprechenden Vergleichsdaten liefern und wurde deshalb für die Berechnung einer Gewichtung als Grundlage herangezogen (vgl. Spalte „MiD“ in Tabelle 6-1 bis Tabelle 6-3). Die Durchführung statistischer Tests ergab zwischen den relativen Häufigkeiten der Befragungsdaten und den Daten der MiD signifikante Unterschiede, und verwies damit auf die Notwendigkeit einer Gewichtung. Deren Berechnung folgte dem Prinzip der Redressment-Gewichtung (vgl. DIEKMANN 2009: 427f), bei der die Verteilung der Befragungsdaten nach der Erhebung an die tatsächliche Verteilung angepasst werden. Die Gewichte werden durch eine Soll-/Ist-Anpassung berechnet. Dabei wird die bekannte Häufigkeit der Merkmalskombinationen aus den MiD-Daten durch die in der Befragung resultierende absolute Häufigkeit der Merkmalskombinationen dividiert.

Die Gewichtung der Befragungsdaten nach der 18-jährigen und älteren Bevölkerung mit Fahrerlaubnisbesitz aus der MiD wird anhand der drei Kriterien Geschlecht²⁵, Alter in den Kategorien in

²⁴ Die Operationalisierung des Fahrerlaubnisbesitzes in der MiD 2017 lautet: „Besitzen Sie einen Führerschein?“ (vgl. NOBIS und KÖHLER 2018: 8).

²⁵ Aufgrund fehlender Vergleichszahlen in der MiD werden Personen mit der Geschlechtsangabe „Divers“ nicht in die Berechnung der Gewichtung einbezogen. Sie erhalten stattdessen den Wert 1 und gehen ungewichtet in die Auswertungen ein.

Geschlecht	DESTATIS ^{a)}		Befragungsstudie KPI für Alkohol		MiD ^{b)}	
	n	%	n	%	n	%
Männlich	33.963.124	48,9	2.358	49,9	71.087	51,7
Weiblich	35.447.963	51,1	2.367	50,0	66.444	48,3
Divers ^{c)}	–	–	5	0,1	–	–
Gesamt	69.411.087	100,0	4.730	100,0	137.531	100,0

^{a)} Eigene Berechnung nach Statistisches Bundesamt (DESTATIS), Datenbank GENESIS-Online, Tabelle 12411-0013, <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>, heruntergeladen am 08.02.2022.

^{b)} Eigene Berechnung aus dem Personendatensatz der MiD 2017 (vgl. NOBIS und KUHNIMHOF 2018).

^{c)} Sowohl in den amtlichen Bevölkerungsstatistiken (DESTATIS) als auch in der MiD werden keine Häufigkeiten für Personen mit der Geschlechtsangabe „Divers“ berichtet.

Tab. 6-1: Häufigkeitsverteilung von Personen ab 18 Jahren in Deutschland für das Geschlecht – nach der amtlichen Bevölkerungsstatistik, den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol und der Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“

Tabelle 6-2 und Bundesland durchgeführt. Im Ergebnis streuen die berechneten Gewichte von einem Minimum = 0,19 bis zum Maximum = 4,39. Da-

bei haben lediglich n = 43 Personen einen Gewichtungsfaktor $\leq 0,40$ und n = 70 Personen einen Gewichtungsfaktor von $\geq 2,00$. Mit der Gewichtung

Alter	DESTATIS ^{a)}		Befragungsstudie KPI für Alkohol		MiD ^{b)}	
	n	%	n	%	n	%
18 bis 24 Jahre	6.161.121	8,9	427	9,0	9.541	6,9
25 bis 34 Jahre	10.494.027	15,1	713	15,1	22.345	16,2
35 bis 44 Jahre	10.325.764	14,9	708	15,0	22.716	16,5
45 bis 54 Jahre	11.523.084	16,6	798	16,9	30.913	22,5
55 bis 64 Jahre	12.635.455	18,2	899	19,0	23.820	17,3
65 Jahre und älter	18.271.636	26,3	1.185	25,1	28.295	20,6
Gesamt	69.411.087	100,0	4.730	100,0	137.531	100,0

a) Eigene Berechnung nach DESTATIS, Datenbank GENESIS-Online, Tabelle 12411-0013, <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>, heruntergeladen am 11.02.2022.
b) Eigene Berechnung aus dem Personendatensatz der MiD 2017 (vgl. NOBIS und KUHNIMHOF 2018).

Tab. 6-2: Häufigkeitsverteilung von Personen ab 18 Jahren in Deutschland für das Alter – nach der amtlichen Bevölkerungsstatistik, den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol und der Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“

Bundesland	DESTATIS ^{a)}		Befragungsstudie KPI für Alkohol		MiD ^{b)}	
	n	%	n	%	n	%
Baden-Württemberg	9.217.386	13,3	594	12,6	18.737	13,6
Bayern	10.963.901	15,8	762	16,1	22.619	16,4
Berlin	3.053.901	4,4	196	4,1	5.538	4,0
Brandenburg	2.127.910	3,1	149	3,2	3.964	2,9
Bremen	568.005	0,8	25	0,5	941	0,7
Hamburg	1.538.987	2,2	103	2,2	2.549	1,9
Hessen	5.233.596	7,5	335	7,1	10.445	7,6
Mecklenburg-Vorpommern	1.364.516	2,0	95	2,0	2.587	1,9
Niedersachsen	6.665.934	9,6	421	8,9	12.929	9,4
Nordrhein-Westfalen	14.907.734	21,5	1.022	21,6	29.984	21,8
Rheinland-Pfalz	3.428.032	4,9	318	6,7	6.937	5,0
Saarland	837.729	1,2	63	1,3	1.645	1,2
Sachsen	3.410.663	4,9	239	5,1	6.427	4,7
Sachsen-Anhalt	1.858.023	2,7	111	2,3	3.514	2,6
Schleswig-Holstein	2.438.442	3,5	174	3,7	5.134	3,7
Thüringen	1.796.363	2,6	123	2,6	3.583	2,6
Gesamt	69.411.087	100,0	4.730	100,0	137.531	100,0

a) Eigene Berechnung nach DESTATIS, Datenbank GENESIS-Online, Tabelle 12411-0012, <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>, heruntergeladen am 11.02.2022.
b) Eigene Berechnung aus dem Personendatensatz der MiD 2017

Tab. 6-3: Häufigkeitsverteilung von Personen ab 18 Jahren in Deutschland für das Bundesland – nach der amtlichen Bevölkerungsstatistik (DESTATIS), den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol und der Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD)

werden die in den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol vorgefundenen relativen Häufigkeiten für das Geschlecht, das in sechs Kategorien unterteilte Alter und das Bundesland an die Verhältnisse in der MiD angepasst.^{26 27}

7 Ergebnisse der Befragung zum KPI für Alkohol

7.1 Vorgehen bei der statistischen Datenanalyse

In der Berichterstattung der Befragungsergebnisse werden univariate und auch bivariate Auswertungsergebnisse dokumentiert. Einer bivariaten Analyse werden die Ergebnisse in den Kapiteln 7.2, 7.4 sowie 7.5 unterzogen. Die dort dargestellten Verhaltensweisen und Einstellungen der Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern werden dann als sog. abhängige Variablen bezeichnet. Ihre Häufigkeitsverteilungen werden in Subgruppenanalysen mithilfe von sog. unabhängigen Variablen differenziert (vgl. BORTZ und SCHUSTER 2010: 7). Unter diesen unabhängigen Variablen verstehen BORTZ und SCHUSTER (2010: 7) Merkmale, deren Auswirkungen auf die inhaltlich interessierenden Merkmale – also die sog. abhängigen Variablen – überprüft werden sollen.

In sozialwissenschaftlichen Untersuchungen werden häufig soziodemografische Merkmale der Befragten als unabhängige Variablen gewählt. Im Rahmen der Verkehrssicherheits- und Fahranfängerforschung haben sich darüber hinaus weitere Merkmale zur Unterscheidung des Mobilitätsverhaltens als zielführend erwiesen (vgl. z. B. FUNK und SCHRAUTH 2018; FUNK, SCHRAUTH und ROßNAGEL 2018; FUNK et al. 2012; FUNK und GRÜNINGER 2010), darunter der Status als Fahranfängerin oder Fahranfänger, der auch in dieser Studie einen Erkenntnisgewinn verspricht.

Demzufolge werden folgende Variablen für die bivariate Analyse der Befragungsergebnisse verwendet:

- Geschlecht mit den Ausprägungen „weiblich“, „männlich“ und „divers“²⁸,
- Alter der Befragten in sechs Kategorien und
- Fahranfängerstatus gemäß der Definition in § 24c StVG: Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber unter 21 Jahre oder innerhalb der Probezeit.

Unterschiede zwischen den Subgruppen in den unabhängigen Variablen werden im Bericht tabellarisch dargestellt und inferenzstatistisch überprüft. Die Tabellen werden in Anhang 2 dokumentiert und im Fließtext wird der entsprechende Verweis geführt.

Die bivariate Analyse der fahrtenspezifischen Ergebnisse für Fahrten unter Alkoholeinfluss bzw. ohne vorherigen Alkoholkonsum in Kapitel 7.5 wird für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer bzw. Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder eigens für die jeweiligen Eigenschaften der Fahrten durchgeführt und folgt deshalb nicht dem dargestellten Schema für die bivariate Auswertung.

Zur Prüfung der zulässigen Übertragbarkeit der bivariaten Auswertungsergebnisse aus der Befragtenstichprobe auf die Grundgesamtheit wird folgendes Vorgehen gewählt (vgl. WITTENBERG, CRAMER und VICARI 2014: 196):

- Bei Zusammenhängen zwischen einer nominal skalierten abhängigen Variablen und unabhängigen Variablen mit mindestens zwei Kategorien findet der Chi²-Test Verwendung. Bei einer geringen Zellbesetzung in den Kreuztabellen kommt Fisher's Exakter Test zur Anwendung, der sich gegen etwaige geringe Zellenbesetzungen unter einem $n = 5$ robust erweist (vgl. BORTZ, LIENERT und BOEHNKE 2008: 110ff).

²⁶ Vgl. dazu die Ergebnisse zur Soziodemografie in Kapitel 7.2.2.

²⁷ Aufgrund dieser Gewichtung kann es in den absoluten und relativen Häufigkeiten der Berechnungen zu Rundungsfehlern kommen, die sich in den Tabellen und Bildern im Bericht niederschlagen.

²⁸ In der bivariaten Analyse wird die Ausprägung „divers“ tabellarisch dargestellt, aufgrund der geringen Fallzahl jedoch nicht in die Interpretation einbezogen. Für bivariate Auswertungen innerhalb der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder gilt zu berücksichtigen, dass in dieser Teilgruppe keine Person das eigene Geschlecht als divers angegeben hat.

- Mittelwertunterschiede zwischen zwei Gruppen einer unabhängigen Variablen auf einer annähernd normalverteilten intervallskalierten abhängigen Variablen werden mit dem t-Test bzw. als nicht-parametrische Alternative dem sog. Mann-Whitney-U-Test untersucht.
- Für Varianzunterschiede einer annähernd normalverteilten abhängigen Variablen in Subgruppen unabhängiger Variablen findet der F-Test Verwendung. Im Falle nicht normalverteilter abhängiger Variablen kommt die Rangvarianzanalyse nach Kruskal und Wallis zum Einsatz.

Die Beurteilung der Signifikanz statistischer Berechnungen orientiert sich in der vorliegenden Studie an einem Signifikanzniveau von $\alpha = 0,95$. Wenn die konkret errechnete Irrtumswahrscheinlichkeit $p < 0,05$ beträgt, wird von einem statistisch signifikanten oder verallgemeinerbaren Ergebnis gesprochen. Statistisch signifikante Ergebnisse werden in den entsprechenden Tabellen mit einer Grauschattierung hervorgehoben.

Für die Berechnung des KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren wird in den Vorgaben der EU-Kommission zudem die Angabe von Konfidenzintervallen eingefordert. Diese werden in den Tabellen in Kapitel 8 entsprechend ausgewiesen. In Anlehnung an VOLLRATH et al. (2019: 20 und 33) und entsprechend den Annahmen für die Berechnung des Stichprobenumfangs wird für den Vertrauensbereich ein Konfidenzniveau von 95 % gewählt. Die Konfidenzintervalle für die Anteilswerte werden mit der Formel für Wilson-Intervalle berechnet (vgl. BROWN, CAI und DASGUPTA 2001). Mit dieser Formel können durch die Angabe des aus der Befragung resultierenden Anteilswertes und der Anzahl der Befragten in der jeweiligen Teilstichprobe eine untere und eine obere Grenze für das Konfidenzintervall berechnet werden. Das berechnete Konfidenzintervall zeigt damit den Bereich an, in dem bei einer erneuten Ziehung der Stichprobe mit einer Sicherheit von 95 % der entsprechende Anteilswert zu erwarten ist.

7.2 Charakteristika der Befragten

7.2.1 Verkehrsdemografie

Eine zentrale Unterscheidung für die Ergebnisse der Befragung spielt die Differenzierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer nach Fahre-

rinnen und Fahrern von Pkws oder Kleintransportern bzw. von motorisierten Zweirädern. Grundlegend für diese Differenzierung ist das Ziel des Forschungsprojektes, die Prävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss sowohl für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws oder Kleintransportern als auch für jene von motorisierten Zweirädern zu untersuchen und separat darstellen zu können. Auch der Aufbau des Fragebogens, wie in Kapitel 5.4 beschrieben, orientierte sich an diesem Forschungsziel.

Bild 7-1 (vgl. dazu auch Tabelle 7A-1) gibt einen Überblick über die genutzten Verkehrsmittel der Befragten in den letzten 30 Tagen vor der Teilnahme an der Befragung. So berichten 99,2 % der Befragten, dass sie in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FahrerIn oder Fahrer mit einem Pkw oder Kleintransporter (nachfolgend zusammengefasst: Pkw) gefahren sind. Hinsichtlich der Nutzung eines motorisierten Zweirads geben 14,6 % der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer an, in den letzten 30 Tagen vor der Befragung ein Motorrad, einen Motorroller, ein Moped oder ein Mofa gefahren zu sein.

Die Ergebnisse in Bild 7-1 bilden in den nachfolgenden Auswertungen die Basis für die Unterscheidung von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und von motorisierten Zweirädern in den letzten 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt. So bildet der Anteil von 99,2 % der Befragten, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FahrerIn oder Fahrer mit einem Pkw²⁹ gefahren sind, die Gruppe der „Pkw-Fahrer/-innen“. Gleichmaßen definiert der Anteil von 14,6 % der Befragten, die im Referenzzeitraum vor der Befragung mindestens einmal als FahrerIn oder Fahrer ein motorisiertes Zweirad³⁰ gefahren sind, die Gruppe der „Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder“.

Diese getrennte Darstellung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass Befragte in den 30 Tagen vor der Befragung auch beide erhobenen Verkehrs-

²⁹ In der Befragung wurde die Frage nach Fahrten mit einem Pkw oder Kleintransporter wie folgt definiert: „Sind Sie in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?“ (vgl. Anhang 1, Frage 5).

³⁰ Die Frage nach Fahrten mit einem motorisierten Zweirad lautete wie folgt: „Sind Sie in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad (kein E-Scooter/E-Tretroller) gefahren?“ (vgl. Anhang 1, Frage 6).

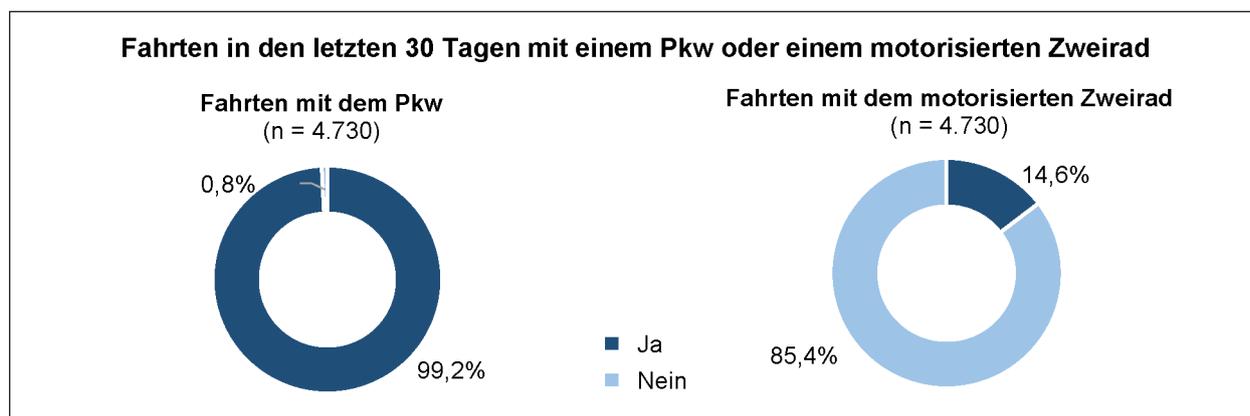


Bild 7-1: Fahrten in den letzten 30 Tagen mit einem Pkw oder einem motorisierten Zweirad

Nutzung der erhobenen Verkehrsmittel in den letzten 30 Tagen	n	%
Ausschließlich Pkw	4.040	85,4
Pkw und motorisiertes Zweirad	653	13,8
Ausschließlich motorisiertes Zweirad	38	0,8
Gesamt	4.730	100,0

Tab. 7-1: Nutzung von Pkw und motorisierten Zweirädern in den letzten 30 Tagen

mittel genutzt haben können. So sind 85,4 % der Befragten in den letzten 30 Tagen als FahrerIn oder Fahrer ausschließlich Pkw gefahren (vgl. Tabelle 7-1). 13,8 % geben an, zusätzlich zum Pkw auch ein motorisiertes Zweirad gefahren zu sein und 0,8 % aller Befragten sind in den 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt ausschließlich ein motorisiertes Zweirad gefahren.

Über die bisherige Bestätigung der Nutzung eines Pkws oder eines motorisierten Zweirads hinaus, gehen die Angaben zur Nutzungshäufigkeit dieser Verkehrsmittel in den 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt (vgl. Bild 7-2 und Tabelle 7A-2). Über die Hälfte (51,3 %) der befragten Autofahrerinnen und -fahrer haben dieses Verkehrsmittel im besagten Zeitraum (fast) täglich genutzt. Weitere 28,5 % nutzten das Fahrzeug mehrmals pro Woche. Die Nutzung motorisierter Zweiräder zeigt eine gänzlich andere Verteilung: Nur 9,3 % der Fahrerinnen und -Fahrer von Kraffrädern sind in den vergangenen 30 Tagen (fast) täglich damit gefahren, und 21,0 % berichten von Fahrten mit dem Kraffrad mehrmals pro Woche. Zusammengerechnet berichten etwa sieben von zehn Fahrerinnen und -fahrern

motorisierter Zweiräder (69,7 %), mehrmals im Monat oder seltener damit gefahren zu sein.³¹ Somit erweist sich das Auto als das im Alltag mit Abstand häufiger genutzte – und in dieser Studie berücksichtigte – Verkehrsmittel der Befragten.

Als weitere Eigenschaft der Verkehrsdemografie wurde in der Befragungsstudie das Vorliegen eines Führerscheins für die Fahrerlaubnisklasse B/BE sowie für die Fahrerlaubnisklassen AM, A1, A2, A und andere Fahrerlaubnisklassen zur Berechtigung des Führens eines motorisierten Zweirads erhoben. Dabei berichten 99,7 % der Befragten von einer Fahrerlaubnisklasse B/BE (vgl. Tabelle 7A-3). Fahrerinnen und Fahrer eines Pkw in den 30 Tagen vor der Befragung sind zu 100,0 % im Besitz einer entsprechenden Fahrerlaubnis.³² Unter den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder besitzen 98,2 % eine B/BE-Fahrerlaubnis.

Die Ergebnisse für den Besitz einer Fahrerlaubnis für motorisierte Zweiräder dokumentiert Tabelle 7-2. Die nahezu vollständige Verfügbarkeit der Fahrerlaubnisbesitzklasse AM unter den Befragten, wie sie in der Tabelle durchwegs zu erkennen ist, ist mit dem Einschluss dieser Fahrerlaubnisklasse in die

³¹ Bei der Interpretation der Nutzungshäufigkeit motorisierter Zweiräder muss der Befragungszeitraum beachtet werden, der vom 10. bis 26. November 2021 dauerte und einen wetterbedingten Einfluss ausüben kann.

³² In der Datenaufbereitung wurden Befragte, die angegeben haben, in den 30 letzten Tagen als FahrerIn oder Fahrer einen Pkw gefahren zu sein, und nach eigenen Angaben keine Fahrerlaubnis der Klasse B/BE zu besitzen, von der weiteren Datenauswertung wegen fehlender Plausibilität der Antworten ausgeschlossen (vgl. Kapitel 6.2).

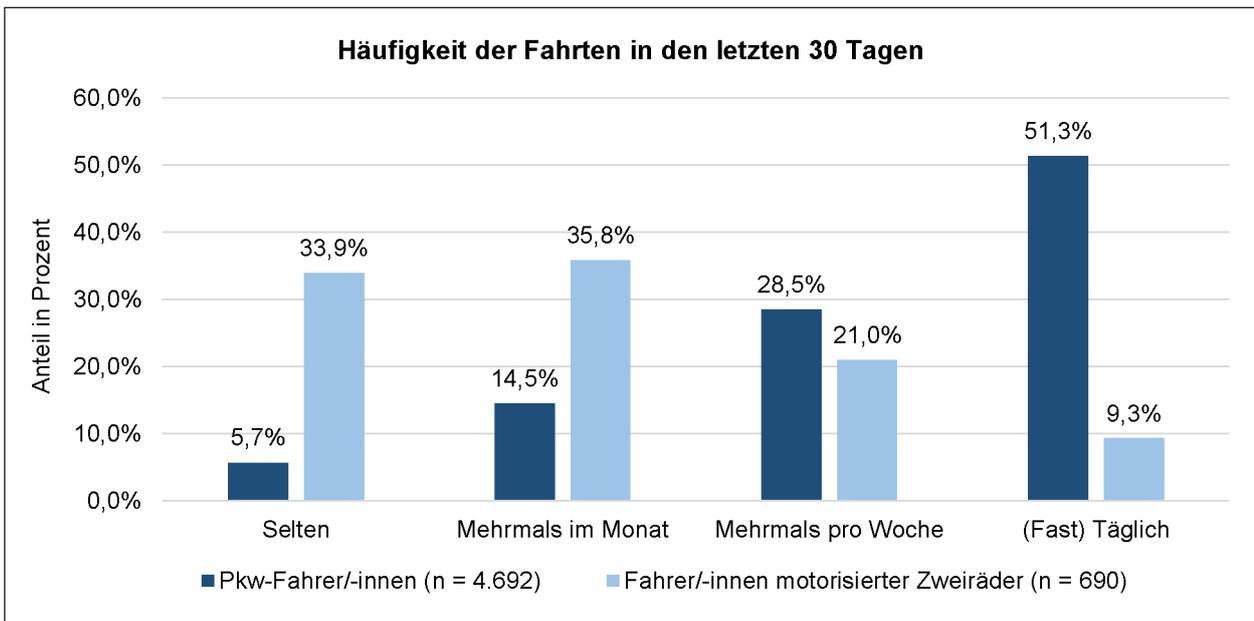


Bild 7-2: Häufigkeit der Fahrten in den letzten 30 Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrerlaubnisbesitz für motorisierte Zweiräder (Mehrfachnennungen möglich)	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	% ^{a)}	n	% ^{a)}	n	% ^{a)}
AM	4.726	99,9	4.692	100,0	686	99,4
A1	974	20,6	965	20,6	288	41,8
A2	478	10,1	473	10,1	169	24,4
A	846	17,9	843	18,0	254	36,9
Andere	188	4,0	185	3,9	28	4,1
Nein	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gesamt	7.212	152,5	7.158	152,5	1.426	206,6

^{a)} Prozentangaben entsprechen dem Anteil an der Gesamtzahl der Befragten. Anzahl der Befragten für „Gesamt“: n = 4.730, für „Pkw-Fahrer/-innen“: n = 4.692 und für „Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder“: n = 690.

Tab. 7-2: Besitz einer Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder (Mehrfachnennungen möglich)

Probezeit	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
Ja	129	2,7	125	2,7	51	7,4
Nein	4.601	97,3	4.567	97,3	639	92,6
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

Tab. 7-3: Fahrerlaubnisbesitz auf Probe – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrerlaubnisklasse B/BE zu erklären. Unter den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern sind darüber hinaus die Fahrerlaubnisklassen A1 (20,6 %), A (17,9 %) und A2 (10,1 %) häufiger vertreten. 41,8 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer berichten des Weiteren über den Besitz einer Fahrerlaubnis für die Klasse A1, weitere 36,9 % besitzen die Fahrerlaubnis für die Klasse A. Im Besitz einer A2-Fahrerlaubnis ist knapp ein Viertel der Befragten (24,4 %), die in den 30 Tagen zuvor ein Kraftrad gefahren sind.

Eine elementare Information für spätere Auswertungen – und zudem verbunden mit Auswirkungen auf die gesetzlich erlaubte Blutalkoholkonzentration im Straßenverkehr – bildet die Angabe zum Probezeitstatus.³³ Insgesamt befinden sich nach eigenen Angaben 2,7 % der Befragten in der Probezeit (vgl. Tabelle 7-3). Für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw beträgt dieser Anteil ebenso 2,7 %, unter Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder liegt dieser Anteil deutlich höher bei 7,4 %.

7.2.2 Soziodemografie

Durch die vorgenommene Gewichtung der Daten werden die Häufigkeitsverteilungen für das Geschlecht, das Alter – dargestellt in sechs Kategorien – und die regionale Herkunft in Form des Bundeslandes an die Verteilung in der MiD 2017 für Besitzer einer Fahrerlaubnis ab 18 Jahren angepasst (vgl. dazu Kapitel 6.3). Bild 7-3, Bild 7-4 und Tabelle 7-5 geben Auskunft über die Verteilung dieser drei Personenmerkmale in der Befragungsstichprobe. Dabei sind im Datensatz die Angaben von 48,2 % Frauen und 51,7 % Männer enthalten. In der Zusammensetzung der Geschlechter werden deutliche Unterschiede zwischen den Gruppen der beiden Verkehrsmittel ersichtlich (vgl. Bild 7-3 und Tabelle 7A-4).

Das Alter der Befragten ist in sechs Kategorien abgetragen (vgl. Bild 7-4 und Tabelle 7A-5). Über alle Befragten hinweg, bildet die Kategorie der 45- bis 54-Jährigen die größte Altersgruppe (22,5 %), gefolgt von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern im Alter von 65 Jahren und älter (20,6 %). Die kleinste Gruppe bilden 18- bis 25-Jährige (7,0 %). Für die befragten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ergibt sich in etwa die gleiche Altersverteilung wie für die Befragten insgesamt, während bei den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder die Kategorien der Altersspanne von 18 bis 54 Jahren zum Teil deutlich stärker und jene der älteren Befragten deutlich schwächer besetzt sind.

³³ Gemäß § 2a StVG wird die Fahrerlaubnis bei erstmaligem Erwerb auf Probe erteilt. Diese Probezeit dauert zwei Jahre vom Zeitpunkt der Erteilung an. In § 24c StVG wird das Fahren unter Alkoholeinfluss für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in der Probezeit sowie vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Ordnungswidrigkeit definiert.

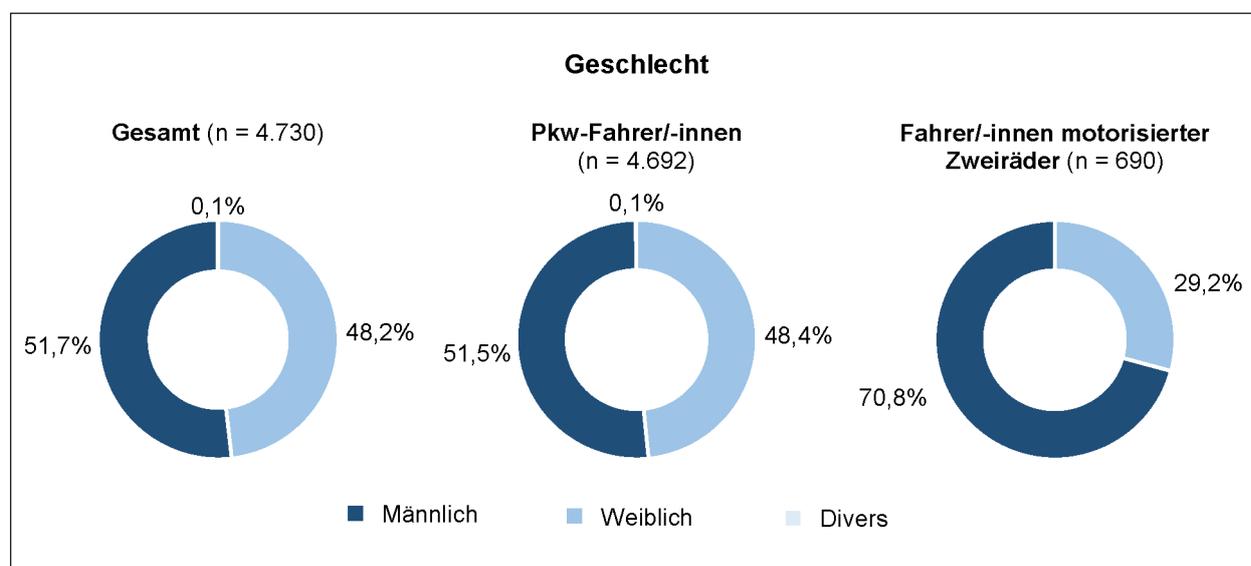


Bild 7-3: Geschlecht der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Für weitere Auswertungen, insbesondere zum KPI für Alkohol (vgl. Kapitel 8), wurde aus dem Alter der Befragten und der Angabe zur Probezeit (vgl. Kapitel 7.2.1) eine Fahranfänger-Variable gebildet. Hierzu wurden alle Befragten unter 21 Jahren oder Personen in der Probezeit als Fahranfängerinnen und Fahranfänger gewertet. Diese Festlegung folgt den gesetzlichen Vorschriften in § 24c StVG für das Fahren unter Alkoholeinfluss für Personen unter 21 Jahren oder in der Probezeit. Für diese Personengruppe gilt ein absolutes Alkoholverbot als Fahrzeugführende im Straßenverkehr.

Die nach den beschriebenen Kriterien gebildete Variable gibt zu erkennen, dass unter allen Befragten 3,8 % als Fahranfänger bezeichnet werden können (vgl. Tabelle 7-4). Unter den befragten Pkw-Fahrenden befindet sich ein Anteil von 3,7 % Fahranfängerinnen und Fahranfänger in der Befragungsstudie, unter den Fahrerinnen und Fahrern von Kraftfahrzeugen sind 9,5 % Führerscheinneulinge. Dieser

Überhang an zumeist jungen Fahranfängerinnen und Fahranfängern von motorisierten Zweirädern trägt auch der Altersverteilung der motorisierten Zweiradfahrenden Rechnung, die im Vergleich zu den Pkw-Fahrenden häufiger jüngere Fahrerinnen und Fahrer ausweist (vgl. Bild 7-4).

Hinsichtlich des Bundeslandes stechen die Anteile der bevölkerungsreichsten Bundesländer Nordrhein-Westfalen (21,8 %), Bayern (16,4 %) und Baden-Württemberg (13,6 %) heraus (vgl. Tabelle 7-5). Die niedrigsten Befragtenanteile verzeichnen die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg mit je 1,9 %, das Saarland (1,2 %) und Bremen (0,6 %). In der Gruppe der Fahrerinnen und Fahrer der motorisierten Zweiräder sind zwar geringe Abweichungen zur Gruppe „Gesamt“ bzw. zur Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zu erkennen, diese signalisieren jedoch keine nennenswerten regionalen Verschiebungen.

Fahranfänger	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
Fahranfänger	180	3,8	174	3,7	65	9,5
Keine Fahranfänger	4.550	96,2	4.518	96,3	625	90,5
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

Tab. 7-4: Fahranfängerstatus der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

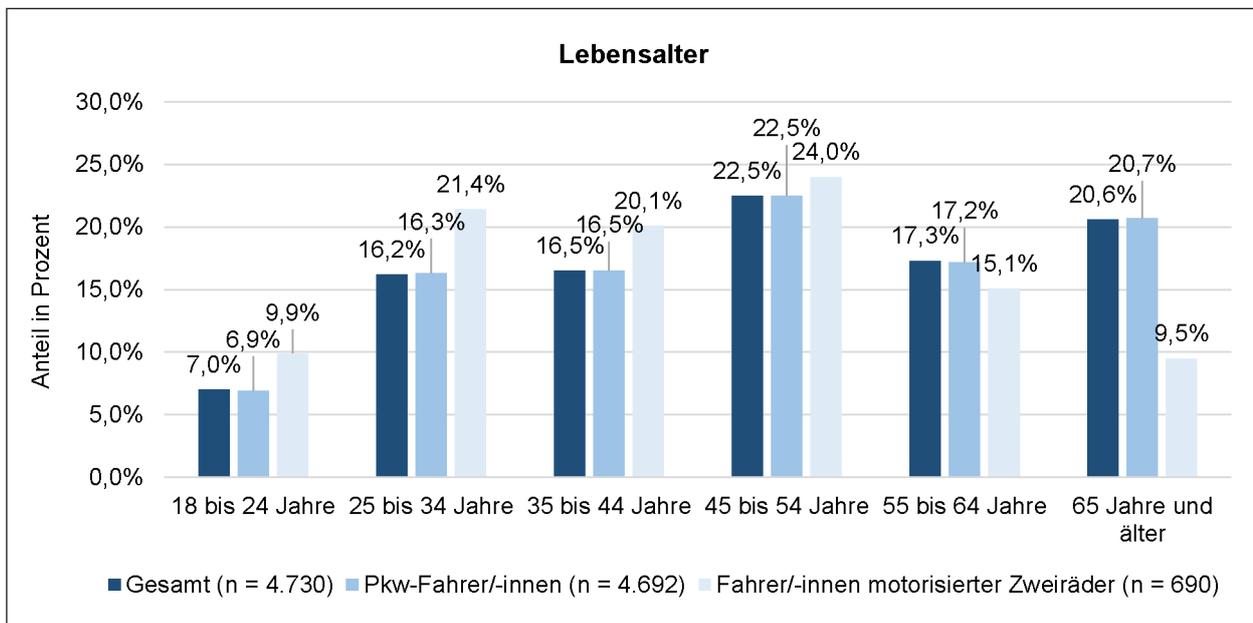


Bild 7-4: Lebensalter der Befragten in sechs Kategorien – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Als weitere Dimension der regionalen Herkunft der Befragten wurde im Fragebogen überdies die Siedlungsstruktur am Wohnort der Befragten erhoben (vgl. Tabelle 7-6).³⁴ Unter allen Befragten sehen

sich die meisten Personen in einer städtischen oder kleinstädtischen Region (37,4 %) beheimatet. Mehr als ein Viertel der Befragten (26,0 %) wohnt in einem ländlichen Dorf und 22,8 % in einer Großstadt. Weitere 12,2 % leben in einem Vorort oder dem Außenbezirk einer Großstadt. Unter den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder sind hierbei Verschiebungen vom ländlichen Dorf und in Teilen aus der (Klein-)Stadt hin zur Großstadt zu erkennen.

³⁴ Die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zur subjektiven Einschätzung der Siedlungsstruktur am Wohnort folgen der entsprechenden Frage in der Mobilitätsstudie MiD 2017.

Bundesland	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	n	%	n
Baden-Württemberg	644	13,6	643	13,7	81	11,7
Bayern	778	16,4	773	16,5	121	17,5
Berlin	190	4,0	189	4,0	36	5,2
Brandenburg	136	2,9	134	2,9	19	2,8
Bremen	28	0,6	28	0,6	2	0,2
Hamburg	88	1,9	87	1,8	15	2,1
Hessen	359	7,6	355	7,6	44	6,4
Mecklenburg-Vorpommern	88	1,9	87	1,8	17	2,4
Niedersachsen	446	9,4	442	9,4	55	8,0
Nordrhein-Westfalen	1.033	21,8	1.021	21,8	165	23,9
Rheinland-Pfalz	238	5,0	237	5,1	36	5,2
Saarland	57	1,2	55	1,2	5	0,7
Sachsen	222	4,7	220	4,7	34	5,0
Sachsen-Anhalt	121	2,6	121	2,6	12	1,8
Schleswig-Holstein	177	3,7	177	3,8	25	3,6
Thüringen	124	2,6	124	2,6	23	3,4
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

Tab. 7-5: Regionale Herkunft der Befragten: Bundesland – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Siedlungsstruktur am Wohnort	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	n	%	n
Großstadt	1.080	22,8	1.074	22,9	208	30,1
Vorort oder Außenbezirk einer Großstadt	575	12,2	571	12,2	85	12,3
Stadt oder Kleinstadt	1.770	37,4	1.756	37,4	236	34,1
Ländliches Dorf	1.231	26,0	1.220	26,0	149	21,6
Bauernhof oder Haus auf dem Land	74	1,6	72	1,5	13	1,9
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	697	100,0

Tab. 7-6: Siedlungsstruktur am Wohnort der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Auch hinsichtlich des höchsten Bildungsabschlusses sind sich die relativen Anteile für den Gesamtdatensatz und die Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer in Bild 7-5 (vgl. dazu auch Tabelle 7A-6) weitgehend ähnlich. In der Gesamtschau besitzen die meisten Befragten (34,1 %) den Bildungsabschluss der Mittleren Reife bzw. einen Abschluss, der der Mittleren Reife vergleichbar ist. 31,3 % besitzen einen Volks- oder Hauptschulabschluss bzw. haben die polytechnische Oberschule mit der achten Klasse abgeschlossen. Insgesamt 33,5 % der Befragten haben eine mit einer (Fach-)Hochschulreife vergleichbaren Ausbildung oder einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss.

Von der Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer unterscheiden sich die Befragten, die in letzter Zeit ein motorisiertes Zweirad gefahren sind, in der Nennung der Kategorie „Volks- oder Hauptschule, Polytechnische Oberschule 8. Klasse“ sowie bei der Angabe der Kategorien „Mittlere Reife, Realschulabschluss, Polytechnische Oberschule 10. Klasse“ und „Fachhochschulreife, Abitur, Erweiterte Oberschule 12. Klasse, Berufsausbildung mit Abitur“ nennenswert voneinander. Hier lässt sich eine leicht

te Verschiebung hin zu den beiden höheren Bildungsabschlüssen erkennen.

Mit Blick auf die zum Befragungszeitpunkt ausgeübte Tätigkeit ist festzuhalten, dass nahezu jede bzw. jeder zweite Befragte in Vollzeit erwerbstätig (47,5 %) ist (vgl. Tabelle 7-7). Weitere große Gruppen bilden Befragte in Rente oder in Pension (19,9 %) sowie Teilzeiterwerbstätige (14,2 %). Nahezu identisch hierzu zeigt sich die relative Verteilung der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Bei den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder sind Befragte deutlich häufiger in einer Vollzeittätigkeit beschäftigt (62,4 %). Diese Abweichung ist vor allem durch die geringere Häufigkeit von Personen in Rente und Pension, aber auch durch weniger Teilzeiterwerbstätige zu erklären.

Von allen Personen, die zum Befragungszeitpunkt in Vollzeit, Teilzeit oder als Auszubildende erwerbstätig waren, wurde zusätzlich erfragt, ob sie während ihrer beruflichen Tätigkeit ein Fahrzeug nutzen. Von diesen Personen sind 5,7 % als Berufskraftfahrende etc. tätig und 10,5 % benötigen ein Fahrzeug zur Berufsausübung (vgl. Tabelle 7-8).

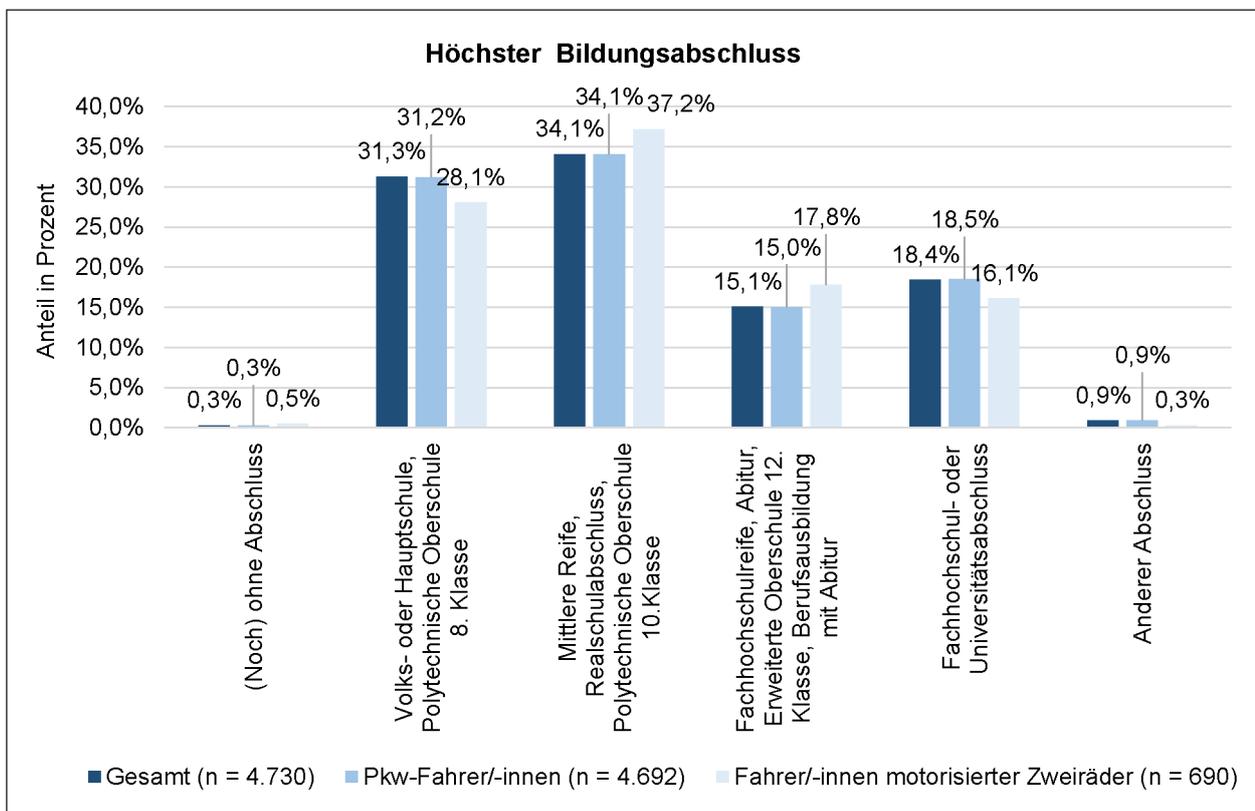


Bild 7-5: Höchster Bildungsabschluss der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Dahingehend unterschieden sich die Gruppen der Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern: Nutzerinnen und Nutzer motorisierter Zweiräder sind deutlich häufiger bei ihrer beruflichen Tätigkeit auf ein Fahrzeug angewiesen.

Die Information über die Selbsteinstufung der sozialen Stellung in der Gesellschaft bildet die abschließende Angabe zur Soziodemografie (vgl. Bild 7-6 und Tabelle 7A-7). Auf einer Skala der gesellschaftlichen Positionen von „ganz unten“ bis „an der Spitze“ der Gesellschaft stufen sich zusammengerechnet mehr als die Hälfte der Befragten (53,0 %) auf eine der beiden Stufen fünf oder sechs in der Mitte der Gesellschaft ein. Knapp ein Drittel der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer (32,7 %) stuft sich höher ein und vergibt die Ausprägungen

sieben, acht, neun oder zehn. Demgegenüber stehen 14,4 % der Befragten, die ihren sozialen Status auf den Stufen eins, zwei, drei oder vier einordnen. Im Vergleich zu den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern schätzen sich motorisierte Zweiradfahrerinnen und -fahrer geringfügig gesellschaftlich höher ein.

Tätigkeit	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
Vollzeit erwerbstätig	2.247	47,5	2.236	47,6	431	62,4
Teilzeit erwerbstätig	670	14,2	666	14,2	74	10,8
Auszubildende/-r	63	1,3	61	1,3	7	1,0
Schüler/in	16	0,3	15	0,3	3	0,5
Student/in	189	4,0	184	3,9	39	5,6
Hausfrau/-mann	295	6,2	290	6,2	32	4,6
Zurzeit arbeitslos	214	4,5	211	4,5	24	3,5
Rentner/in, Pensionär/in	941	19,9	935	19,9	71	10,3
Etwas anderes	96	2,0	95	2,0	9	1,3
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

Tab. 7-7: Aktuelle Tätigkeit der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Nutzung eines Fahrzeugs während beruflicher Tätigkeit	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	n	%	n
Berufskraftfahrer/in, Taxifahrer/in, Busfahrer/in, Lkw-Fahrer/in	169	5,7	169	5,7	45	8,8
Kurier/in, Postbote/-botin, Lieferant/in, Kunden- oder Außendienst, Hausbesuche bei Patienten	312	10,5	311	10,6	71	14,0
Kein/e berufliche/r Fahrer/in	2.479	83,8	2.462	83,7	395	77,3
Gesamt	2.959	100,0	2.942	100,0	512	100,0

Tab. 7-8: Nutzung eines Fahrzeugs während der beruflichen Tätigkeit von Erwerbstätigen in Vollzeit und Teilzeit sowie von Auszubildenden – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

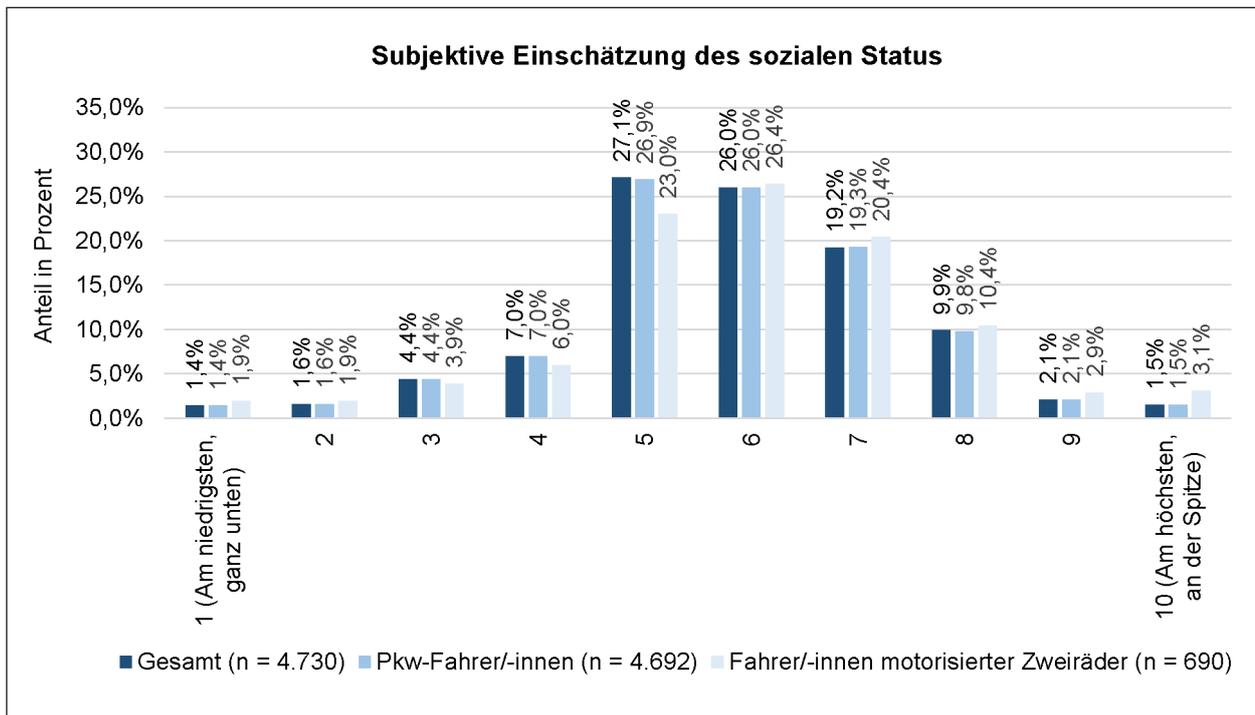


Bild 7-6: Subjektive Selbsteinschätzung des sozialen Status – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

7.3 Periodenprävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss

Im Rahmen einer Befragung erfasst die Messung einer Periodenprävalenz Fahrten unter Alkoholeinfluss in einem vorab definierten Zeitraum. In der ES-RA2-Studie, der das in der vorliegenden Befragungsstudie verwendete Erhebungsinstrument entnommen ist, werden die Zeiträume der letzten zwölf Monate und der letzten 30 Tage erhoben (vgl. die Kapitel 4.2 und 4.4). Dabei werden ein oder mehrere Fahrten mit Hilfe von Likert-Skalen – hier von 1 „Nie“ bis 5 „(Fast) immer“ – gemessen, womit jedoch die fahrtenspezifische Rekonstruktion einer Alkoholfahrt durch die Angabe der Fahrtumstände nicht möglich wird. Mit der Aufnahme dieses Erhebungsinstrumentes in die Befragung zum KPI für Alkohol folgt der Forschungsnehmer den methodologischen Empfehlungen aus dem EU-Projekt BASELINE, die Periodenprävalenz als Mindeststandard in entsprechende Erhebungen mit aufzunehmen (vgl. BOETS et al. 2021: 15).

In der entsprechenden Fragenbatterie, die Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern gleichermaßen vorgelegt wurde, erhoben vier Items die Prävalenz für Fahrten mit vorherigem Alkoholkonsum und für Fahrten, bei der die Befragten nach subjektiver Einschätzung die für die

eigene Person geltende Grenze der Blutalkoholkonzentration überschritten hatten. Diese beiden Fragen wurden um Angaben zum Drogenkonsum bis zu einer Stunde vor der Fahrt und zur Einnahme von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können, ergänzt.

7.3.1 Fahrerinnen und Fahrer von Pkw

Bild 7-7 präsentiert die Ergebnisse für die befragten Fahrerinnen und Fahrer von Pkw. Im oberen Bildteil ist die Periodenprävalenz für den Zeitraum von zwölf Monaten vor dem Befragungszeitpunkt abgetragen, im unteren Bildteil die Prävalenz für 30 Tage vor der Befragung. Für die dortige Darstellung sind die Antwortkategorien kondensiert auf zwei Kategorien: Personen, die im besagten Zeitraum nie gefahren sind, nachdem sie Alkohol getrunken haben, und Personen, die mindestens einmal nach dem Konsum von Alkohol gefahren sind.³⁵ Demnach berichten 82,7 % der befragten Fahrerinnen und Fahrer von Pkws, in den vergangenen zwölf Monaten

³⁵ Vgl. dazu Tabelle 7A-8 bis Tab 7A-11 in Anhang 2. Dort werden die absolute und die relative Häufigkeitsverteilung der vier abgefragten Statements mit allen Antwortmöglichkeiten tabellarisch dargestellt – für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern.

nie unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein. 17,3 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer berichten hingegen davon, in dieser Zeit mindestens einmal nach dem Konsum von Alkohol gefahren zu sein. 94,8 % aller befragten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer geben des Weiteren an, in den vergangenen zwölf Monaten – trotz gegebenenfalls vorherigen Alkoholkonsums – nach eigener Einschätzung nicht mit einer BAK über dem für sie geltenden Grenzwert gefahren zu sein. Damit berichtet aber auch jede bzw. jeder zwanzigste befragte Pkw-Fahrerin und -Fahrer (5,1 %) von einer (wahrscheinlichen) Übertretung der geltenden Straßenverkehrsregeln für die BAK bei mindestens einer Autofahrt in den vergangenen zwölf Monaten.

Neben der Dokumentation über das Fahren unter Alkoholeinfluss gibt Bild 7-7 auch Auskunft über das Fahren nach dem Konsum von Drogen oder unter Einfluss von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten. 96,6 % der Befragten berichten davon, nie vor einer Pkw-Fahrt Drogen konsumiert zu haben. Genau davon berichten jedoch 3,3 % der befragten Fahrerinnen und Fahrer von Pkws: Sie haben in den zwölf Monaten vor der Befragung vor mindestens einer Autofahrt Drogen konsumiert und damit die einschlägigen Verkehrsregeln³⁶ gebrochen. Des Weiteren haben nach eigenen Angaben 89,3 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer in den letzten zwölf Monaten vor der Fahrt keine Medikamente eingenommen, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten. 10,7 % der Befragten halten jedoch fest, bei mindestens einer Fahrt im zwölfmonatigen Referenzzeitraum unter Einfluss von Medikamenten gestanden zu haben, die ihre Fahrtüchtigkeit beeinflusst haben könnten.

Im unteren Teil von Bild 7-7 werden die Angaben der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zu Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten in den letzten 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt dokumentiert. Für diesen Zeitraum berichten 86,5 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, keinen Alkohol vor einer Fahrt konsumiert zu haben. 13,4 % halten demgegenüber fest, mindestens eine Autofahrt unter Alkoholeinfluss unternommen zu haben. Für den 30-Tage-Referenzzeitraum zeigen aber auch 96,4 % der Autofahrerinnen und -fahrer an, nach eigener Einschätzung die gesetz-

lich geltende BAK-Grenze nicht überschritten zu haben. 3,6 % der befragten Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer gehen hingegen davon aus, die legale Grenze für die BAK im Referenzzeitraum bei mindestens einer Autofahrt überschritten zu haben.

Im Zeitraum der letzten 30 Tage vor dem Befragungszeitpunkt haben darüber hinaus 97,5 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer unmittelbar vor Fahrtantritt keine Drogen genommen. Von der Einnahme von Drogen vor den Fahrten berichten hingegen 2,5 %. Unter dem Einfluss von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten, standen – bei mindestens einer Pkw-Fahrt in den letzten 30 Tagen – 8,3 % der Fahrerinnen und Fahrer, 91,7 % berichten von keiner entsprechenden Medikation vor Autofahrten. Für Pkw-Fahrten in den letzten 30 Tagen berichten die betroffenen Befragten – gemäß des kürzeren Referenzzeitraums im Vergleich zu den letzten zwölf Monaten – durchgängig geringere Anteile für Fahrten unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss.

Die Periodenprävalenz kann nach personenbezogenen Merkmalen getrennt ausgewertet und analysiert werden. Die bivariaten Auswertungen der erfragten Prävalenzen in den letzten zwölf Monaten und in den letzten 30 Tagen sind in Tabelle 7-A8 und Tabelle 7-A9 im Anhang 2 abgetragen. Gemessen an den statistischen Resultaten sind die bivariaten Ergebnisse für die beiden Referenzzeiträume jedoch nahezu identisch: Sowohl für den Zeitraum der letzten zwölf Monate als auch für jenen der letzten 30 Tage unterscheiden sich die Befunde zu allen vier Items des Fahrens unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinflusses nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahranfängerstatus signifikant. Eine Ausnahme bildet lediglich das Item „... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten“, bei dem sich das Antwortverhalten von Männern und Frauen nicht statistisch signifikant unterscheidet.

Die Auswertungen für das Geschlecht signalisieren – unter Berücksichtigung der vorangegangenen Einschränkung –, dass durchgängig die Pkw-Fahrer zu einem höheren Anteil als die Fahrerinnen mindestens einmal unter dem Einfluss von Alkohol – und dabei nach eigenem Empfinden auch bei Überschreitung der BAK-Grenze –, oder von Drogen gefahren sind. Hinsichtlich des Alters berichten die Pkw-Fahrenden mit zunehmendem Alter eine geringere Prävalenz von Fahrten unter dem Ein-

³⁶ Vgl. § 24a StVG: Ordnungswidriges Verhalten durch das Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter der Wirkung eines berauschenden Mittels.

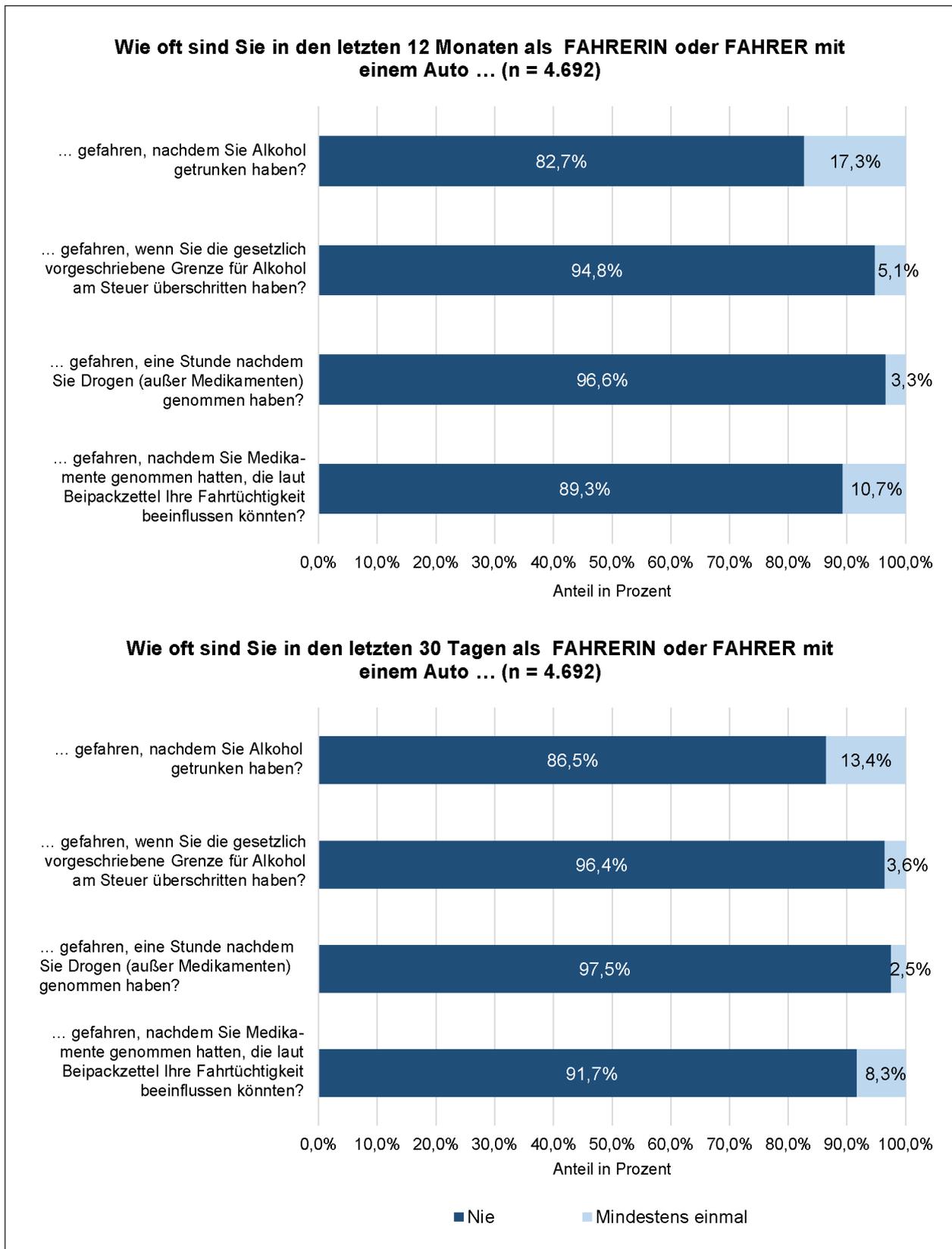


Bild 7-7: Prävalenz von Fahrten von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss für den Zeitraum der letzten zwölf Monate und der letzten 30 Tage

fluss einer der abgefragten Substanzen. Auch geben ältere Personen häufiger an, die BAK-Grenze nach eigener Einschätzung nicht überschritten zu haben. Bei der Differenzierung der Ergebnisse nach dem Fahranfängerstatus treten die Unterschiede nochmals deutlicher hervor: Fahranfängerinnen und Fahranfänger berichten wesentlich häufiger von Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten und auch davon, offensichtlich gegen die gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkohol verstoßen zu haben.

Anhand der länderspezifischen Auswertung der ESRA2-Studie, der die hier analysierten vier Statements entstammen, können die hier berichteten Resultate mit den Ergebnissen der ESRA2-Studie verglichen werden. Dort wird für Deutschland ein Anteil von 18,2 % an Fahrerinnen und Fahrern von Pkw berichtet, der in den letzten 30 Tagen unter Alkoholeinfluss gefahren ist (vgl. VIAS INSTITUTE 2019). 8,9 % der Befragten dokumentieren zudem, bei mindestens einer Fahrt womöglich die gesetzlich erlaubte Grenze für die BAK überschritten zu haben. In der ESRA2-Studie geben überdies 3,7 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zu erkennen, im Zeitraum der letzten 30 Tage mindestens eine Fahrt nach dem unmittelbaren Konsum von Drogen absolviert zu haben. Die Einnahme von Medikamenten mit einer möglicherweise negativen Auswirkung auf die Fahrtüchtigkeit halten 13,0 % der Pkw-Fahrerinnen und Fahrer fest.

Die Gegenüberstellung der Ergebnisse der ESRA2-Studie für Deutschland zeigt für die vorliegende Befragungsstudie insgesamt eine geringere Prävalenz von Fahrten unter Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss in Deutschland, für die Periode der letzten 30 Tage vor der Befragung. Ein Erklärungsansatz für die in der aktuellen Befragungsstudie durchwegs geringere Prävalenz für Fahrerinnen und Fahrer, die im untersuchten Zeitraum mindestens einmal unter Alkohol- oder Drogeneinfluss gefahren sind, nimmt die unterschiedlichen Befragungszeitpunkte in den Blick. Während die ESRA2-Studie im Jahr 2018 durchgeführt wurde, fiel der Erhebungszeitraum der aktuellen Studie in die Phase der Corona-Pandemie, bei der Kontaktbeschränkungen und Regulierungen für den Zugang zu Restaurants, Bars und Clubs in der Bundesrepublik vorherrschten. Darüber hinaus zeigen die länderspezifischen Resultate aus der ESRA2-Studie und der vorliegenden Befragungsstudie jedoch starke Ähnlichkeiten hinsichtlich der Pkw-Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten.

7.3.2 Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Wie die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws berichteten auch die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer von einem möglichen Konsum von Alkohol, Drogen oder die Fahrtüchtigkeit einschränkenden Medikamenten in den letzten zwölf Monaten und in den letzten 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt.

In den zwölf Monaten vor der Befragung haben nach eigener Auskunft 86,5 % der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder keinen Alkohol vor einer Fahrt getrunken (vgl. Bild 7-8). Demgegenüber stehen 13,6 % Fahrerinnen und Fahrer von Motorrädern, Motorrollern oder auch Mofas, die vor mindestens einer Fahrt Alkohol konsumiert haben. Hinsichtlich der Selbsteinschätzung, Fahrten mit einer BAK absolviert zu haben, die vermutlich über dem gesetzlich erlaubten Grenzwert lag, geben 90,8 % der Befragten keine Fahrt unter solchen Bedingungen an. Ein Anteil von 9,2 % der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder gibt nach eigener Einschätzung hingegen an, bei mindestens einer Fahrt im letzten Jahr die geltenden gesetzlichen Regeln zur BAK gebrochen zu haben. Den Konsum von Drogen in der Stunde vor einer Fahrt mit dem motorisierten Zweirad verneinen 91,1 % der Befragten. Ein Anteil von 8,9 % gibt bei dieser Frage zu erkennen, vor mindestens einer Fahrt mit dem motorisierten Zweirad Drogen eingenommen zu haben. Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten, haben überdies 13,0 % der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder vor der Fahrt eingenommen, während 87,0 % keine Einnahme entsprechender Arzneimittel dokumentieren.

Die untere Hälfte von Bild 7-8 zeigt die Selbstreports der befragten Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder über den Konsum von Alkohol, Drogen und Medikamenten vor Fahrten mit einem Kraftrad in den letzten 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt im November 2021. Für diesen Zeitraum berichten 88,5 % der Kraftradfahrerinnen und -fahrer keinen Alkoholkonsum und 11,4 % der Befragten, mindestens einmal Alkohol vor Fahrten mit dem motorisierten Zweirad getrunken zu haben. Ein Anteil von 92,7 % gibt überdies nach subjektiver Einschätzung an, bei motorisierten Zweiradfahrten die gesetzliche Grenze für die BAK nicht überschritten zu haben. Dem stehen 7,3 % der Befragten gegenüber, die eben dies von mindestens einer Fahrt berichten. Mit Blick auf Fahrten unter dem Einfluss von Drogen halten 92,6 % der Fahrerinnen und

Fahrer motorisierter Zweiräder fest, keine Fahrt un- mittelbar nach dem Konsum derartiger Substanzen un- ternommen zu haben. 7,5 % allerdings räumen

mindestens eine Fahrt unter dem Einfluss berau- schender Mittel ein. Medikamente mit einem mögli- chen negativen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit ha-

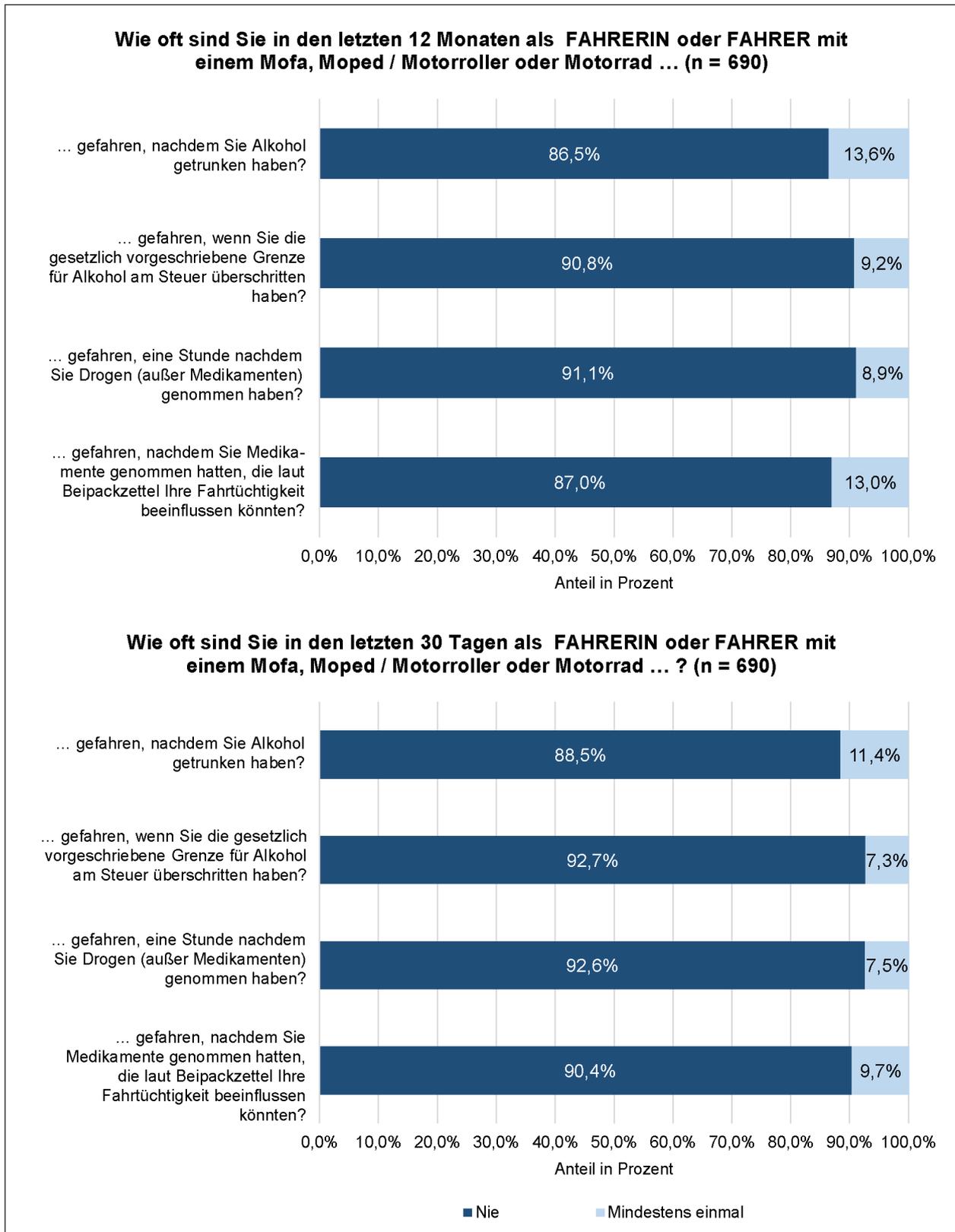


Bild 7-8: Prävalenz von Fahrten von Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss für den Zeitraum der letzten zwölf Monate und der letzten 30 Tage

ben nach eigenen Angaben 9,7 % der befragten motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer vor mindestens einer Fahrt in den 30 Tagen vor der Befragung eingenommen, 90,4 % der Befragten verneinen dies für ihre Person.

Im Abgleich der Periodenprävalenzen für motorisierte Zweiradfahrerinnen und -fahrer zeigt sich für den Alkoholkonsum eine den Pkw-Fahrerinnen und Fahrern ähnliche Entwicklung: Der Anteil von Fahrten unter Alkoholeinfluss ist im kürzeren Referenzzeitraum erwartungsgemäß geringer. Jedoch zeigt sich für die Fahrten mit motorisierten Zweirädern ein größerer Anteil an Fahrenden, die mindestens einmal unter Alkoholeinfluss gefahren sind und dabei auch die zulässige Grenze der BAK wohl überschritten haben. Auch bei der Einnahme von Drogen oder Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten, lassen Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder eine vergleichsweise erhöhte Prävalenz erkennen.

Die differenzierte Betrachtung der vier abgefragten Items, getrennt nach dem Geschlecht, den Alterskategorien und dem Fahranfängerstatus ist in Tabelle 7A-10 und Tabelle 7A-11 in Anhang 2 dokumentiert. Dabei zeigen sich, ebenso wie in der univariaten Auswertung, weitgehend parallele Ergebnisse zu den Resultaten bei den Pkw-Fahrenden. Zudem lassen sich nahezu identische Muster für die beiden erhobenen Zeiträume für Fahrten mit motorisierten Zweirädern aus den letzten zwölf Monaten und den letzten 30 Tagen erkennen.

In der bivariaten Auswertung erweisen sich die gefundenen Unterschiede zwischen den Ausprägungen des Alters und des Fahranfängerstatus für alle vier Items als statistisch signifikant. Die Differenzierungen nach dem Geschlecht ergeben nur für den Konsum von Alkohol vor der Fahrt im Zeitraum der letzten zwölf Monate einen statistisch nachweisbaren Unterschied zwischen männlichen und weiblichen Kraffradfahrenden.

Wie schon zuvor bei den Pkw-Fahrenden, berichten auch unter den Kraffradfahrenden männliche Fahrer signifikant häufiger als ihre weiblichen Pendanten von Fahrten unter Alkoholeinfluss. Bei der Häufigkeit von Fahrten über der BAK-Grenze sowie unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss sind die gefundenen Unterschiede statistisch zwar nicht eindeutig, zeigen jedoch ebenfalls in der Tendenz häufiger solche Fahrten unter männlichen Kraffradfahrenden. Außerdem dokumentieren die jüngeren Fahre-

rinnen und Fahrer, und dabei insbesondere die Gruppe der 25- bis 34-Jährigen, häufiger als ältere motorisierte Zweiradfahrende, mindestens einmal im benannten Zeitraum Alkohol, Drogen oder die Fahrtüchtigkeit beeinflussende Medikamente vor der Fahrt konsumiert bzw. eingenommen zu haben. Von mehr Fahrten mit dem motorisierten Zweirad unter dem Einfluss der abgefragten Substanzen berichten auch die Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Vergleich zu Personen, die bereits länger die Fahrerlaubnis besitzen bzw. das 21. Lebensjahr vollendet haben. Die Unterschiede hinsichtlich des Fahranfängerstatus erweisen sich als besonders markant und signalisieren, dass in beiden betrachteten Referenzzeiträumen ein großer Anteil der Fahranfängerinnen und Fahranfänger alkoholisiert Kraffrad gefahren ist. Dabei wurde die BAK-Grenze nach subjektiver Einschätzung in den letzten zwölf Monaten von fast vier von zehn, und in den letzten 30 Tagen von etwa drei von zehn Fahranfängerinnen und Fahranfängern überschritten. Des Weiteren hat jeweils etwa ein Drittel der Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf Fahrten mit dem motorisierten Zweirad unter dem Einfluss berauschender oder die Fahrtüchtigkeit beeinflussender Substanzen (Drogen oder Medikamente) gestanden.

In den länderspezifischen Auswertungen der ESRA2-Studie liegen für die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder lediglich Ergebnisse für das Fahren mit einer BAK, die nach eigener Einschätzung über der gesetzlich erlaubten Grenze lag, vor. In Deutschland berichten in der ESRA2-Studie für den Zeitraum der letzten 30 Tage 18,0 % der befragten Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder von mindestens einer solchen Fahrt im besagten Zeitraum (vgl. VIAS INSTITUTE 2019). Dieser Anteil liegt deutlich höher als die in dieser Befragungsstudie erfasste Prävalenz von 7,3 %.

7.4 Fahrtenbasierte Prävalenz für Fahrten unter Alkoholeinfluss

Im Unterschied zur Periodenprävalenz, wie sie im Kapitel 7.3 berichtet wurde, wird mit der Erhebung einer fahrtenbasierten Prävalenz das Ziel verfolgt, den Anteil der Straßenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu bemessen, der zu einem bestimmten Zeitpunkt unter bzw. über der gesetzlichen Promillegrenze gefahren ist. Hierfür wurde eine bestimmte Fahrt zufällig ausgewählt. Als Referenzzeitraum für die fahrtenbasierte Prävalenz dienen in dieser Studie die letzten sieben Tage (vgl. Kapitel 5.4.2).

Ausgangspunkt für die Zufallsauswahl einer bestimmten Fahrt ist die Angabe, an welchen der vergangenen sieben Tage die Befragten einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad selbst gefahren sind. Hierzu geben 95,0 % der Pkw- sowie 50,0 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer mindestens einen Tag an, an dem sie selbst gefahren sind (vgl. Tabelle 7-9).

Die zufällige Auswahl des Tages sowie eine weitere zufällige Auswahl aus den Fahrten, die für den ausgewählten Tag berichtet werden, legen die konkrete Fahrt fest, zu der im Fragebogen fahrtenspezifische Angaben erfasst wurden. Neben der Erhebung von Straßenart, Mitfahrenden und dem Fahrtziel wurde dabei auch die Angabe erbeten, ob vor dieser zufällig ausgewählten Fahrt Alkohol konsumiert worden ist.

Diese Frage bejahen 0,7 % der Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und auch 3,5 % der Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern (vgl. Bild 7-9 und Bild 7-10 sowie Tabelle 7A-12 und Tabelle 7A-13). 99,3 % der Befragten mit Pkw-Fahrten in den letzten sieben Tagen und 96,5 % der entspre-

chenden Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder waren bei der zufällig ausgewählten Fahrt dagegen nüchtern unterwegs.

Infolge des Alkoholkonsums vor der ausgewählten Fahrt schätzen 42,9 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, dass nach ihrem subjektiven Empfinden ihre BAK während dieser Fahrt über der gesetzlich erlaubten Grenze gelegen hat. 57,1 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer mit vorherigem Alkoholkonsum sind der Meinung, die für sie zulässige Promillegrenze dabei nicht überschritten zu haben (vgl. Bild 7-9 und Tabelle 7A-13). Unter den Fahrerinnen und Fahrern motorisierten Zweiräder, die eine Fahrt unter Alkoholeinfluss dokumentieren, geht nach eigener Einschätzung fast ein Viertel der Befragten (23,3 %) davon aus, dabei die BAK-Grenze überschritten zu haben. Diese Einschätzung verneinen mehr als drei Viertel der Kraffradfahrenden, die vor der Fahrt Alkohol getrunken hatten (76,7 %; vgl. Bild 7-10 und Tabelle 7A-13). Somit haben 0,3 % der Pkw-Fahrenden und 0,9 % der Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern mit mindestens einer Fahrt in den letzten sieben Tagen nach eigener Auskunft bei der zufällig ausgewählten

In den letzten sieben Tagen gefahren	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja	4.459	95,0	343	50,0
Nein	233	5,0	343	50,0
Gesamt	4.691	100,0	686	100,0

Tab. 7-9: Angabe von Fahrten in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

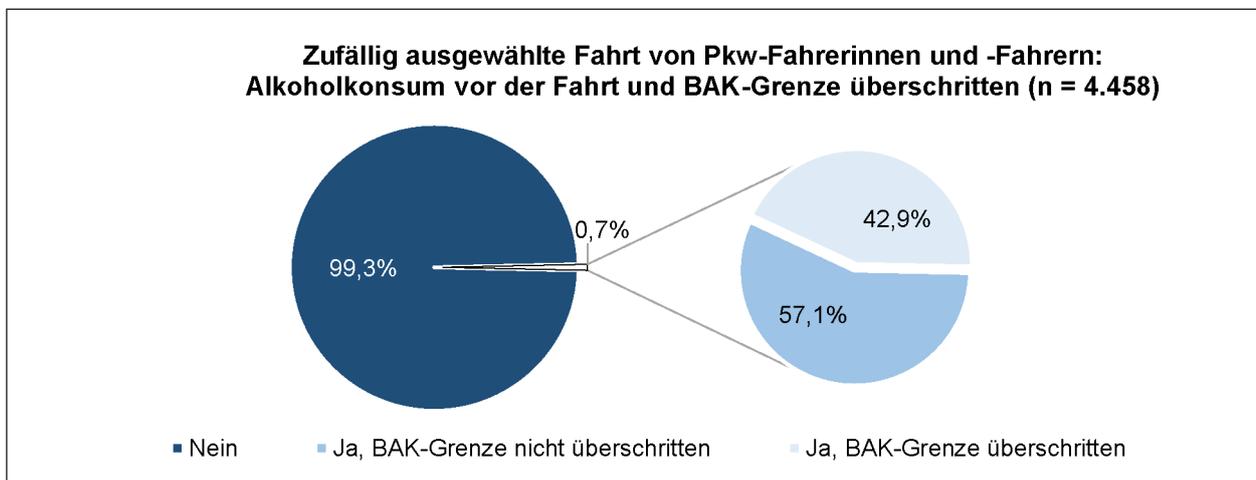


Bild 7-9: Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer: Fahrt unter Alkoholkonsum und subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei der zufällig ausgewählten Fahrt

Fahrt den für sie geltenden BAK-Grenzwert überschritten.

Die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern, die nach eigener Angabe vor der zufällig ausgewählten Fahrt Alkohol getrunken haben, geben auch Auskunft darüber, ob sie in den letzten sieben Tagen weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss unternommen haben. Unter den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern bestätigt dies ein Anteil von insgesamt 46,5 % und hält damit fest, neben der zufällig ausgewählten Fahrt auch bei mindestens ei-

ner weiteren Autofahrt unter Alkoholeinfluss gestanden zu haben (vgl. Tabelle 7-10). 53,5 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die zuvor von einer Fahrt unter Alkoholeinfluss berichtet haben, geben hingegen an, in den letzten sieben Tagen keine weiteren Alkoholfahrten unternommen zu haben. Etwa zwei Drittel (67,7 %) derjenigen Befragten, die in den letzten sieben Tagen wiederholt alkoholisiert Pkw gefahren sind, geben zudem zu erkennen, nach subjektiver Einschätzung bei mindestens einer dieser weiteren Fahrten die für sie zulässige Grenze der BAK überschritten zu haben (vgl. Tabelle 7-11).

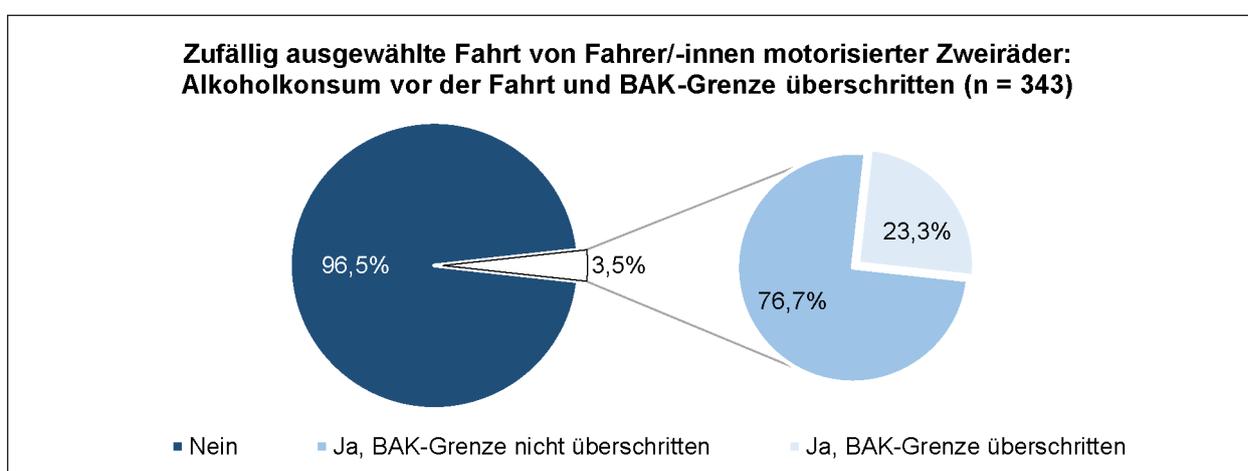


Bild 7-10: Fahrerinnen und -Fahrer motorisierter Zweiräder: Fahrt unter Alkoholkonsum und subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei der zufällig ausgewählten Fahrt

Weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja, vor einer weiteren Fahrt	3	10,2	4	36,4
Ja, vor 2 weiteren Fahrten	6	20,1	3	26,0
Ja, vor 3 weiteren Fahrten	4	14,6	1	6,8
Ja, vor 4 und mehr weiteren Fahrten	0	1,6	1	7,3
Nein	16	53,5	3	23,4
Gesamt	30	100,0	12	100,0

Tab. 7-10: Zusätzliche Fahrten unter Alkoholeinfluss – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Weitere Fahrten: BAK-Grenze überschritten	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja	10	67,7	7	76,7
Nein	5	32,3	2	23,3
Gesamt	14	100,0	690	100,0

Tab. 7-11: Subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei weiteren Fahrten – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Auch die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder, die bereits zuvor den Konsum von Alkohol berichtet haben, dokumentieren in den vergangenen sieben Tagen weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss. Wie in Tabelle 7-10 zu erkennen ist, geben über drei Viertel (76,5 %) dieser – zahlenmäßig wenigen – Befragten an, häufiger unter Alkoholeinfluss Kraftrad gefahren zu sein. 23,4 % der Kraftradfahrenden, die zuvor von einer Fahrt unter Alkoholeinfluss berichtet haben, haben in den letzten sieben Tagen keine weitere Fahrt mit dem motorisierten Zweirad unternommen, nachdem sie Alkohol getrunken hatten.

Drei Viertel (76,7 %) der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer, die neben der zufällig berichteten Fahrt weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss unternommen haben, haben dabei nach eigener Einschätzung die Promillegrenze überschritten (vgl. Tabelle 7-11).

Wie die Befunde in Bild 7-9 und Bild 7-10 zu erkennen geben, haben 99,3 % der Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und 96,5 % der Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern die zufällig ausgewählte Fahrt zurückgelegt, ohne vorher Alkohol getrunken zu haben. Für diesen Personenkreis sieht das Befragungsinstrument ein Nachfassen vor und bittet die Befragten, anzugeben, ob in den letzten sieben Tagen vor anderen Fahrten Alkohol konsumiert worden ist. Die Ergebnisse dieses Nachfassens sind für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern in Tabelle 7-12 abgetragen.

Für Pkw-Fahrten ist dabei zu erkennen, dass 94,3 % der befragten Fahrerinnen und Fahrer, die bei der zufällig ausgewählten Fahrt nüchtern unterwegs waren, in den letzten sieben Tagen auch keinen Alkohol vor anderen Fahrten mit dem Auto oder

dem Kleintransporter getrunken haben. Demgegenüber stehen 5,7 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die angeben, vor mindestens einer anderen Fahrt als der zufällig Ausgewählten, Alkohol konsumiert zu haben. Davon berichten 4,4 % von einer anderen Fahrt unter Alkoholeinfluss, 0,9 % von zwei anderen Fahrten und je 0,2 % von drei bzw. vier und mehr Fahrten mit vorherigem Alkoholkonsum.

Auch Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder dokumentieren in der Befragung, zwar nicht vor der zufällig ausgewählten Fahrt aber vor anderen Fahrten in den letzten sieben Tagen, Alkohol getrunken zu haben: 7,3 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer, die im Referenzzeitraum gefahren sind und vor der zufällig ausgewählten Fahrt keinen Alkohol getrunken haben, geben an, vor anderen Fahrten Alkohol getrunken zu haben (vgl. Tabelle 7-12). Davon sind 2,8 % der Fahrerinnen und Fahrer während einer anderen Fahrt, 2,7 % während zwei, 1,1 % während drei und 0,7 % während vier und mehr anderen Fahrten alkoholisiert gewesen. Ein Anteil von 92,7 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer mit Fahrten in den letzten sieben Tagen gibt hingegen an, über die zufällig ausgewählte Fahrt hinaus, auch bei allen anderen Fahrten nicht unter Alkoholeinfluss gestanden zu haben.

Mit Blick auf diese durch das Nachfassen erfasste Fahrt unter Alkoholeinfluss schätzen 10,0 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer sowie 17,4 % der Kraftradfahrenden, dass sie durch den vorherigen Alkoholkonsum während dieser Fahrt die BAK-Grenze überschritten und gegen die gesetzlichen Regelungen verstoßen haben (vgl. Tabelle 7-13).

In der Befragung wurden dann alle Befragten, die eine andere als die zufällig ausgewählte Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berich-

Andere Fahrt unter Alkoholeinfluss	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja, vor einer Fahrt	196	4,4	9	2,8
Ja, vor 2 Fahrten	39	0,9	9	2,7
Ja, vor 3 Fahrten	9	0,2	4	1,1
Ja, vor 4 und mehr Fahrten	9	0,2	2	0,7
Nein	4.176	94,3	311	92,7
Gesamt	4.429	100,0	335	100,0

Tab. 7-12: Andere Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Andere Fahrten: BAK-Grenze überschritten	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja	25	10,0	4	17,4
Nein	227	90,0	20	82,6
Gesamt	252	100,0	24	100,0

Tab. 7-13: Subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei einer anderen Fahrt in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

tet haben, gebeten, Fragen zu fahrtenspezifischen Details über die einzige bzw. letzte absolvierte Fahrt unter Alkoholeinfluss aus dem Zeitraum der letzten sieben Tage zu beantworten. Diese nachgelagerte Erhebung der fahrtenspezifischen Details erfolgte analog zu den Angaben, die die Befragten bereits zur zufällig ausgewählten Fahrt abgegeben hatten. Durch dieses Nachfassen konnte eine breitere Datenbasis für die Auswertung fahrtenspezifischer Ergebnisse generiert werden (vgl. Kapitel 7.5).

7.5 Fahrtenspezifische Ergebnisse für Fahrten unter Alkoholeinfluss bzw. ohne Alkoholeinfluss

Insgesamt wurden durch die Erhebung der zufällig ausgewählten Fahrten und durch das Nachfassen von Fahrten unter Alkoholeinfluss fahrtenspezifische Informationen für Fahrten von – ungewichtet – 265 Pkw-Fahrenden und 32 Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder aus dem Zeitraum der sieben Tage vor dem Befragungszeitpunkt erfasst, die nach eigenen Angaben vor der dokumentierten Fahrt Alkohol getrunken hatten. Diesen erhobenen Fahrten unter Alkoholeinfluss werden in den nachfolgenden Analysen in Kapitel 7.5 Fahrten gegenübergestellt, die nicht unter Alkoholeinfluss absolviert und ausschließlich über die Zufallsauswahl einer Fahrt in den letzten sieben Tagen erfasst wurden.³⁷ Bei der hier gewählten Gegenüberstellung ist zu beachten, dass die über das Nachfassen erhobenen Alkoholfahrten keine durch eine Zufallsauswahl erzielten Ergebnisse widerspiegeln, sondern

durch den Rückgriff auf die einzige bzw. auf die letzte Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen generiert wurden. Damit unterliegen diese Angaben der Tendenz, bestehende Muster über Alkoholfahrten im Straßenverkehr (vgl. Kapitel 4.2) zu verstärken und im Vergleich mit den zufällig ausgewählten Fahrten unter Alkoholeinfluss besonders kontrastreich zu erscheinen.

7.5.1 Informationen zur Person

Tabelle 7-14 stellt die Auswertungen für Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Geschlecht getrennt für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern vor. Durch diese Darstellung wird für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ein deutlicher Überhang an männlichen Fahrenden sichtbar, die nach eigenen Angaben auf mindestens einer Fahrt in den letzten sieben Tagen alkoholisiert gewesen sind. Während die relativen Anteile zwischen männlichen und weiblichen Pkw-Fahrenden für Fahrten ohne Alkoholeinfluss nahezu identisch sind, werden Fahrten mit vorherigem Alkoholkonsum in den letzten sieben Tagen zu 68,9 % von männlichen Befragten berichtet. Der sichtbare Unterschied zeigt sich auch statistisch signifikant, wie die graue Schattierung in Tabelle 7-14 verdeutlicht. Diese deutliche Verschiebung ist für die Gruppe der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder nicht zu erkennen. Hier entsprechen sich die relativen Anteile der Geschlechter für Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss.

Eindeutige Ergebnisse werden auch in der fahrtenspezifischen Auswertung nach dem Alter deutlich (vgl. Tabelle 7-15). Im Vergleich der dokumentierten Pkw-Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum stechen die Pkw-Fahrenden im Alter von 18 bis 44 Jahren mit häufigeren Alkoholfahrten hervor. Besonders ausgeprägt ist der Unterschied für die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen, die bereits ein Drittel der Befragten mit einer Alkoholfahrt in den

³⁷ Diese Daten zu nicht-alkoholisierten Fahrten stellen einen Querschnitt über das durchschnittliche Mobilitätsverhalten bei privaten Fahrten mit dem Pkw und motorisierten Zweirädern in einer Woche dar, und damit einen inhaltlich plausiblen Vergleichspunkt für die zufällig ausgewählten und nicht-zufällig benannten Fahrten unter Alkoholeinfluss.

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Geschlecht	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Männlich	195	68,9	2.111	50,6	26	72,2	230	74,9
Weiblich	88	31,1	2.061	49,4	10	27,8	77	25,1
Gesamt	283	100,0	4.175	100,0	36	100,0	307	100,0

Aufgrund niedriger Fallzahlen ist die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht berücksichtigt.
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-14: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach Geschlecht – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Alter	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
18 bis 24 Jahre	35	12,3	246	5,9	9	25,0	23	7,5
25 bis 34 Jahre	95	33,5	623	14,9	8	22,2	52	17,0
35 bis 44 Jahre	58	20,4	691	16,6	10	27,8	62	20,3
45 bis 54 Jahre	52	18,3	958	23,0	7	19,4	84	27,5
55 bis 64 Jahre	17	6,0	752	18,0	1	2,8	56	18,3
65 Jahre und älter	27	9,5	904	21,7	1	2,8	29	9,5
Gesamt	284	100,0	4.174	100,0	36	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-15: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Lebensalter – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

letzten sieben Tagen stellen (33,5 %). Ein Signifikanztest weist die erkennbaren Unterschiede zudem als statistisch belastbar aus.

Eine ähnliche Beobachtung, die sich ebenso statistisch absichern lässt, ist unter den Kraffradfahrern vorzufinden. Auch hier sind die berichteten Fahrten unter Alkoholeinfluss deutlich häufiger von den drei jüngeren Altersgruppen absolviert worden. Dabei fällt insbesondere die jüngste Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer ins Auge, die im Vergleich zu ihren Pendanten ohne Alkoholfahrt deutlich überrepräsentiert sind und ein Viertel (25,0 %) der befragten Zweiradfahrenden mit einer Alkoholfahrt in den letzten sieben Tagen ausmachen. Umgekehrt fallen die älteren Zweiradfahrenden weniger durch Alkoholfahrten auf.

Hinsichtlich der Charakterisierung der Personen, die unter Alkoholeinfluss Pkw oder ein motorisiertes

Zweirad fahren, wird als weiteres soziodemografisches Merkmal der höchste zertifizierte Bildungsabschluss in den Blick genommen (vgl. Tabelle 7-16). Im Vergleich der Pkw-Fahrenden mit und ohne Fahrt unter Alkoholeinfluss werden Unterschiede deutlich, die sich als statistisch signifikant erweisen. Diese machen deutlich, dass Befragte, die vor der erfragten Fahrt alkoholische Getränke getrunken haben, häufiger höheren Bildungsschichten zuzuordnen sind. Unter den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern ohne vorherigen Alkoholkonsum beträgt der Anteil an Personen mit einem, dem Volks- oder Hauptschulabschluss vergleichbaren Bildungsabschluss 31,9 %, während er unter den Personen mit einer Fahrt unter Alkoholeinfluss bei lediglich 21,2 % liegt. Bei den höheren Bildungsabschlüssen übersteigen die Anteile unter den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern mit vorherigem Alkoholkonsum die relativen Häufigkeiten aus der Gruppe der Pkw-Fahrenden, die für die letzten sieben Tagen keine Fahrt unter Alkoholeinfluss berichten.

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Höchster Bildungsabschluss	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
(Noch) ohne Abschluss	0	0	11	0,3	0	0	2	0,7
Volks- oder Hauptschule, Poly- technische Oberschule 8. Klasse	60	21,2	1.330	31,9	12	33,3	99	32,2
Mittlere Reife, Realschul- abschluss, Polytechnische Oberschule 10. Klasse	103	36,4	1.444	34,6	7	19,4	104	33,9
Fachhochschulreife, Abitur, Erweiterte Oberschule 12. Klasse, Berufsausbildung mit Abitur	53	18,7	587	14,1	9	25,0	44	14,3
Fachhochschul- oder Universitätsabschluss	65	23,0	762	18,3	8	22,2	58	18,9
Anderer Abschluss	2	0,7	41	1,0	0	0	0	0
Gesamt	283	100,0	4.175	100,0	36	100,0	307	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-16: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem höchsten Bildungsabschluss – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Siedlungsstruktur am Wohnort	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Eine Großstadt	76	26,9	921	22,1	13	36,1	95	31,0
Ein Vorort oder Außenbezirk einer Großstadt	37	13,1	502	12,0	11	30,6	37	12,1
Eine Stadt oder Kleinstadt	93	32,9	1.586	38,0	9	25,0	104	34,0
Ein ländliches Dorf	75	26,5	1.099	26,3	2	5,6	66	21,6
Ein Bauernhof oder ein Haus auf dem Land	2	0,7	66	1,6	1	2,8	4	1,3
Gesamt	283	100,0	4.174	100,0	36	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-17: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Siedlungsstruktur am Wohnort – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Unter den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder hingegen, ist der Anteil der Personen mit einem Volks- oder Hauptschulabschluss bzw. dem Erreichen der 8. Klasse der polytechnischen Oberschule unter Fahrerinnen und Fahrern, die vor der Fahrt Alkohol konsumiert haben, geringfügig größer als unter ihren nüchtern gefahrenen Pendanten. Auch bei den Kraftradfahrenden zeigt der Blick auf die beiden höchsten Bildungsabschlüsse, dass diese Personen häufiger von einer Alkoholfahrt in den letzten sieben Tagen berichten. Der Anteil an Personen mit Mittlerer Reife oder einem ähnlichen Ab-

schluss ist unter den Befragten mit Kraftradfahrten unter Alkoholeinfluss geringer als unter Befragten mit ausschließlich nüchternen Fahrten. Allerdings erweisen sich diese Unterschiede nicht als statistisch signifikant.

Weitere Informationen über die soziodemografischen Merkmale von Personen, die Fahrten unter Alkoholeinfluss aus den letzten sieben Tagen berichten, enthält die Auswertung nach der Siedlungsstruktur am Wohnort (vgl. Tabelle 7-17). Der Vergleich von Pkw-Fahrenden mit und ohne Angabe

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Fahranfängerinnen und Fahranfänger	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Fahranfänger	21	7,4	129	3,1	15	40,5	23	7,5
Kein Fahranfänger	262	92,6	4.046	96,9	22	59,5	283	92,5
Gesamt	283	100,0	4.175	100,0	37	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-18: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Status als Fahranfängerin bzw. Fahranfänger – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

einer Alkoholfahrt zeigt sich jedoch weitgehend unauffällig. Unter den motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrern weist die Gegenüberstellung bemerkenswerte und statistisch signifikante Unterschiede auf, die in erster Linie Personen aus Vororten oder Außenbezirken einer Großstadt und aus einem ländlichen Dorf betreffen. Kraffradfahrende, die von einer Alkoholfahrt berichten, sind häufiger in einem Vorort oder Außenbezirk einer Großstadt zuhause (30,6 %) als ihre Pendants ohne Alkoholfahrten in den letzten sieben Tagen (12,1 %). Dieses Verhältnis kehrt sich beim Vergleich der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder in einem ländlichen Dorf um: Hier stehen 21,6 % der Kraffradfahrenden ohne Alkoholfahrten einem Anteil von 5,6 % motorisierter Zweiradfahrerinnen und -fahrer mit mindestens einer berichteten Alkoholfahrt gegenüber.

Tabelle 7-18 berichtet die Anteile der Fahranfängerinnen und Fahranfänger unter den in der Befragung erfassten Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss. Unter den erhobenen Pkw-Fahrten mit Alkoholeinfluss beträgt der Anteil der Fahranfängerinnen und Fahranfänger 7,4 % und ist damit mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der Fahranfängerinnen und Fahranfänger ohne Fahrt unter Alkoholeinfluss (3,1 %).

Unter den befragten Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder ist dieser Unterschied überdeutlich: Vier von zehn Fahrten mit dem Kraffrad unter Alkoholeinfluss (40,5 %) wurden von Fahranfängerinnen und Fahranfängern unternommen. Unter den nüchternen Kraffradfahrenden stellen die Fahranfängerinnen und Fahranfänger stattdessen einen Anteil von lediglich 7,5 %. Für beide unterschiedenen Verkehrsmittel sind die dargestellten Unterschiede statistisch signifikant. Damit erweisen sich Fahranfängerinnen und Fahranfänger als ausgesprochene Problemgruppe für Alkoholfahrten.

7.5.2 Informationen zum Fahrtzeitpunkt

Neben der Frage, wer unter Alkoholeinfluss fährt, ist die Frage, wann diese Fahrten erfolgen, in der Erforschung des Fahrens unter Alkoholeinfluss zentral. Auch hierauf können die Daten aus der Befragungsstudie Antworten liefern.

Tabelle 7-19 listet die Wochentage und deren absoluten und relativen Häufigkeiten an Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss auf. Für die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws machen die Auswertungsergebnisse deutlich, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss besonders häufig am Freitag oder Samstag berichtet werden. An diesen beiden Tagen zeigt der Abgleich der berichteten Pkw-Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss einen höheren Anteil von Alkoholfahrten (Freitag: 19,5 % und Samstag 22,0 %). Wesentlich geringer ist die Häufigkeit von Alkoholfahrten am Montag. Hier überwiegt im Vergleich der Anteil der Fahrten, die nicht unter Alkoholeinfluss erfolgen, am deutlichsten. Die sichtbaren Unterschiede zwischen den Pkw-Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss erweisen sich überdies als statistisch signifikant.

Eine solche Tendenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss hin zum Wochenende existiert unter den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder nicht, vielmehr ist eine – statistisch gesicherte – Tendenz hin zu den Tagen unter der Woche zu erkennen. Am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag übersteigen die Anteile der Fahrten, die unter Alkoholeinfluss erfolgten, die relativen Häufigkeiten, die von Personen berichtet werden, die nicht unter Alkoholeinfluss Kraffrad gefahren sind.

Die tageszeitliche Verortung der in der Befragungsstudie erfassten Pkw-Fahrten mit und ohne Alkoholkonsum zeichnet ein abermals eindeutiges und statistisch signifikantes Bild (vgl. Tabelle 7-20): Mehr

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Wochentag	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Montag	16	5,7	701	16,8	4	10,8	36	11,8
Dienstag	36	12,8	607	14,5	6	16,2	26	8,5
Mittwoch	39	13,8	592	14,2	9	24,3	47	15,4
Donnerstag	41	14,5	633	15,2	9	24,3	31	10,1
Freitag	55	19,5	706	16,9	4	10,8	42	13,7
Samstag	62	22,0	563	13,5	4	10,8	65	21,2
Sonntag	33	11,7	373	8,9	1	2,7	59	19,3
Gesamt	282	100,0	4.175	100,0	37	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-19: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach den Wochentagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Uhrzeit	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
4:00 Uhr bis 9:59 Uhr	20	7,3	1.387	33,6	9	29,0	67	21,9
10:00 Uhr bis 15:59 Uhr	50	18,3	1.849	44,8	14	45,2	161	52,6
16:00 Uhr bis 21:59 Uhr	140	51,3	753	18,3	2	6,5	66	21,6
22:00 Uhr bis 03:59 Uhr	63	23,1	137	3,3	6	19,4	12	3,9
Gesamt	273	100,0	4.126	100,0	31	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-20: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Uhrzeit – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

als drei Viertel aller Pkw-Fahrten ohne vorherigen Alkoholkonsum sind zwischen 04:00 Uhr früh und 15:59 Uhr nachmittags absolviert worden (78,4 %).³⁸ In diesem Zeitraum erfolgten nur ein Viertel der berichteten Alkoholfahrten (25,6 %). Vice versa werden knapp drei Viertel der Fahrten unter Alkoholeinfluss (74,4 %) in der Zeit zwischen 16:00 Uhr und 3:59 Uhr am Folgetag unternommen. Alkoholfahrten im Pkw stellen also vor allem spätnachmittags, abends und nachts ein Problem dar.

Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder haben die Fahrten unter Alkoholeinfluss um ein Viel-

faches häufiger als ihre Pendanten, die keinen Alkohol vor der Fahrt konsumiert haben, von 22:00 Uhr bis 03:59 Uhr am Folgetag absolviert (Fahrten mit Alkohol: 19,4 %; Fahrten ohne Alkohol: 3,9 %) und deutlich seltener in der Zeit zwischen 16:00 Uhr und 21:59 Uhr (Fahrten mit Alkohol: 6,5 %; Fahrten ohne Alkohol: 21,6 %). Diese Unterschiede erweisen sich in der statistischen Analyse als signifikant. Alkoholfahrten auf motorisierten Zweirädern scheinen vor allem nachts ein Problem darzustellen.

Die bisherigen Ergebnisse zum Wochentag und zur Uhrzeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss finden in Kombination Ausdruck in der Einteilung in Wochenabschnitte (vgl. Tabelle 7-21) und in der Darstellung des Wochenverlaufs (vgl. Bild 7-11). Entsprechend den Vorgaben von BOETS et al. (2021: 6) werden die Wochentage und Tageszeiten nach folgendem

³⁸ Die Schneidung der Kategorien zur Darstellung der Uhrzeit und der davon abhängigen Einteilung von Wochenabschnitten folgt der Vorgabe von BOETS et al. (2022: 6).

Schema in die gelisteten Wochenabschnitte zusammengefasst:

- Wochentags: Montag bis Donnerstag von 04:00 Uhr bis 21:59 Uhr, Freitag von 4:00 Uhr bis 15:59 Uhr (dieser Wochenabschnitt umfasst 84 Zeitstunden),
- Nachts in der Woche: Montag bis Donnerstag von 22:00 Uhr bis 03:59 Uhr des Folgetages (in der Summe 24 Zeitstunden),
- Tagsüber am Wochenende: Freitag von 16:00 Uhr bis 21:59 Uhr sowie Samstag und Sonntag jeweils von 04:00 Uhr bis 21:59 Uhr (zusammen 42 Zeitstunden),
- Nachts am Wochenende: Freitag, Samstag und Sonntag jeweils von 22:00 Uhr bis 03:59 Uhr des Folgetages (in der Summe 18 Zeitstunden).

Im Ergebnis der Gegenüberstellung von Pkw-Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss wird in Tabelle 7-21 deutlich, dass Alkoholfahrten im Vergleich häufiger nachts und am Wochenende absolviert werden. Die Anteile für Fahrten der befragten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer mit vorherigem Alkoholkonsum sind für die nächtlichen Abschnitte an Wochentagen und am Wochenende aber auch tagsüber am Wochenende höher als die entsprechenden Anteile für Fahrten von Pkw-Fahrenden, die keinen Alkoholkonsum berichten.

Für die in der Befragungsstudie erfassten Fahrten von motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrern ergibt sich ein anderes Bild. Fahrten unter Alkoholeinfluss werden gegenüber Fahrten, die von Kraftfahrzeugfahrenden ohne Angabe einer Alkoholfahrt dokumentiert werden, häufiger für Wochentage – tagsüber (64,5 %) und nachts (16,1 %) – berichtet. Für die dargestellten Unterschiede zwischen Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss kann für beide erhobenen Verkehrsmittel eine statistische Signifikanz nachgewiesen werden.

Für Pkw-Fahrten kann die Gegenüberstellung der Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum in einem Wochenverlauf dargestellt werden.³⁹ Bild 7-11 trägt die erfassten Fahrten von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern nach dem Wochenverlauf getrennt für Fahrten ohne und mit vorherigem Alkoholkonsum ab. Die dargestellten Zeiteinheiten folgen dabei den bereits beschriebenen Vorgaben und vertiefen damit den Einblick in das zeitliche Muster von Fahrten unter Alkoholeinfluss, wie es in Tabelle 7-21 bereits ersichtlich wird.

³⁹ Für Fahrten mit dem motorisierten Zweirad sind die auch in der zusammengefassten Prävalenz erfassten Fahrten mit Alkoholeinfluss für eine aussagekräftige Darstellung nicht ausreichend.

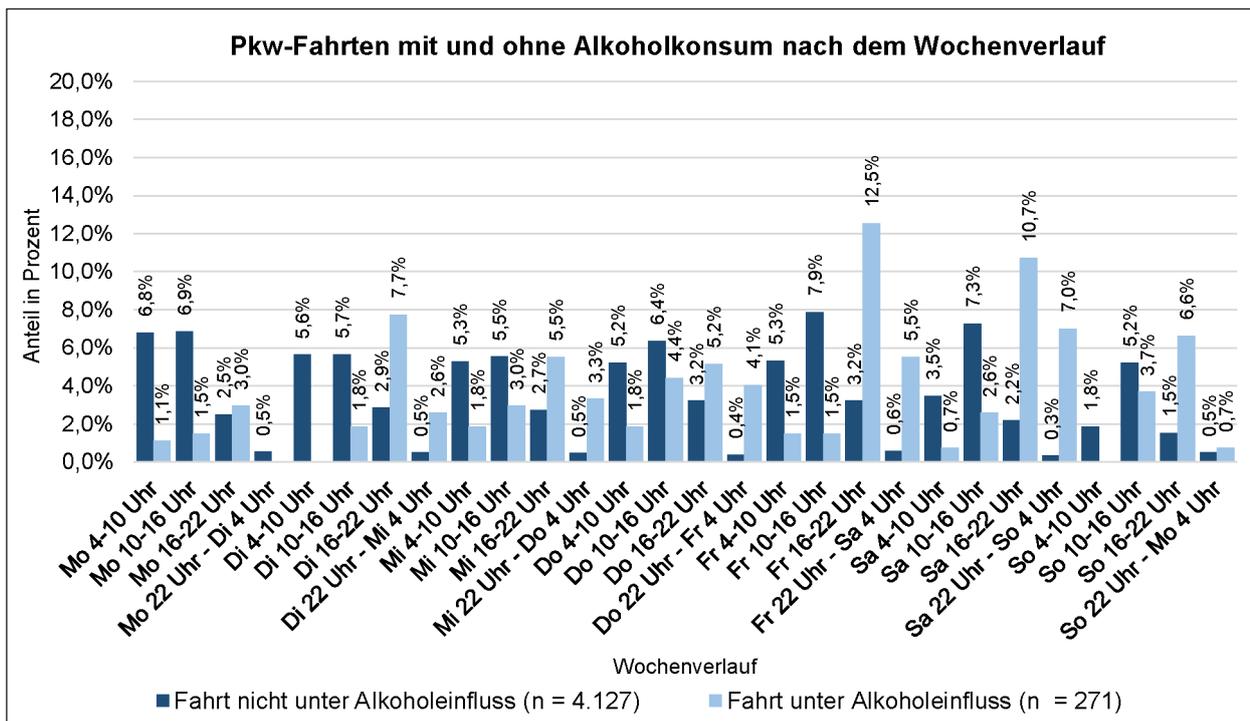


Bild 7-11: Pkw-Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Wochenverlauf

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Wochenabschnitt	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Wochentags	111	40,8	2.969	71,9	20	64,5	169	55,4
Nachts in der Woche	27	9,9	78	1,9	5	16,1	5	1,6
Tagsüber am Wochenende	99	36,4	1.021	24,7	5	16,1	124	40,7
Nachts am Wochenende	35	12,9	59	1,4	1	3,2	7	2,3
Gesamt	272	100,0	4.140	100,0	31	100,0	305	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-21: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach Wochenabschnitten – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

In der Darstellung des Wochenverlaufs ist erkennen, dass sich die Fahrten ohne vorherigen Alkoholkonsum über die Wochentage, insbesondere die Werkstage nahezu gleichförmig verteilen. Montag bis Freitag von 04:00 Uhr bis 16:00 Uhr bewegen sich die Anteile von Fahrten ohne Alkoholeinfluss durchgehend im Bereich von fünf bis sieben Prozentpunkten. Die Fahrten am Spätnachmittag, Abend und in der Nacht, also von 16:00 Uhr bis 04:00 Uhr am Folgetag, sind entsprechend seltener. An Donnerstagen und ausgeprägter noch an Freitagen ist auffällig, dass sich Fahrten ohne vorherigen Alkoholkonsum von 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr häufen. Dieser Zeitslot nimmt auch an Samstagen und Sonntagen die größten Anteile entsprechender Fahrten ein.

Die Fahrten, zu denen ein vorheriger Alkoholkonsum berichtet wird, zeigen ein davon statistisch signifikantes unterschiedliches Muster hinsichtlich der Verteilung über den Wochenverlauf. An den Tagen von Montag bis Mittwoch ereignen sich Fahrten unter Alkoholeinfluss in geringerem Ausmaß tagsüber und sichtlich häufiger im zwischen 16:00 Uhr und 22:00 Uhr, bis sich die Fahrten unter Alkoholeinfluss in der Zeit von 22:00 Uhr abends bis 04:00 Uhr früh wieder reduzieren. An Donnerstagen nimmt der Anteil von Alkoholfahrten bereits im zwischen 10:00 Uhr und 16:00 Uhr zu. Wie zu erwarten, sind hohe Prozentanteile von Fahrten unter Alkoholeinfluss dann an Freitagen und Samstagen vor allem von 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr, aber auch von 22:00 Uhr bis 04:00 Uhr am Folgetag, zu erkennen. An Sonntagen reduziert sich der Anteil von Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss, ist aber im Zeitraum von 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr erneut spürbar ausgeprägt.

7.5.3 Informationen zur Fahrt

Zur detaillierten Beschreibung der Fahrten unter Alkoholeinfluss werden in diesem Kapitel Ergebnisse über die Dauer der Fahrt, das Fahrtziel, die befahrene Straßenart, den Fahrzeugtyp und die Anwesenheit von Mitfahrenden berichtet und in der gleichen Weise wie zuvor den in der Studie erfassten Fahrten ohne Alkoholeinfluss gegenübergestellt.

Tabelle 7-22 gibt zunächst einen Überblick über die Dauer von Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum in den letzten sieben Tagen. Der Vergleich der Pkw-Fahrten mit und ohne Alkoholkonsum verdeutlicht, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss – statistisch signifikant – häufiger kürzer andauern. Etwas weniger als ein Fünftel der Pkw-Fahrten, die unter Alkoholeinfluss erfolgten (19,1 %), dauerten nur bis zu fünf Minuten. Pkw-Fahrten ohne Alkoholeinfluss mit der gleichen Fahrdauer decken einen Anteil von 7,1 % ab. Ab einer Fahrdauer von mehr als 15 Minuten zeigen sich in jeder Antwortkategorie für Fahrten unter Alkoholeinfluss geringere Antwortanteile als für nüchterne Fahrten.

Bei den Fahrten mit einem motorisierten Zweirad unterscheiden sich die Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss insbesondere bei einer Fahrdauer zwischen 15 und 30 Minuten. Diese Fahrdauer wird deutlich häufiger für Alkoholfahrten mit motorisierten Zweirädern genannt (47,2 %) als für Fahrten ohne Alkoholeinfluss (26,5 %). Insbesondere für längere Fahrten mit dem Kraftrad werden seltener Fahrten unter Alkoholeinfluss berichtet als Fahrten ohne Alkoholkonsum. Die kategorisierten Dauern der berichteten Zweiradfahrten mit und ohne Alkoholeinfluss unterscheiden sich nicht signifikant.

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Dauer der Fahrt	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Bis fünf Minuten	54	19,1	296	7,1	3	8,3	28	9,2
Bis zu einer Viertelstunde	103	36,4	1.525	36,5	10	27,8	89	28,4
Bis zu einer halben Stunde	96	33,9	1.519	36,4	17	47,2	81	26,5
Bis zu einer Stunde	24	8,5	581	13,9	4	11,1	59	19,3
Bis zu zwei Stunden	4	1,4	144	3,4	1	2,8	34	11,1
Mehr als zwei Stunden	2	0,7	110	2,6	1	2,8	17	5,6
Gesamt	283	100,0	4.175	100,0	36	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-22: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Fahrdauer – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Fahrtziel	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Zuhause	164	58,0	701	16,8	8	21,6	30	9,8
Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	21	7,4	607	14,5	3	8,1	48	15,7
Besorgung, Arztbesuch etc.	24	8,5	592	14,2	9	24,3	79	25,8
Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	35	12,4	633	15,2	9	24,3	63	20,6
Restaurant	18	6,4	706	16,9	3	8,1	11	3,6
Bar, Kneipe oder Diskothek	10	3,5	563	13,5	5	13,5	2	0,7
Sport- oder Freizeitaktivitäten	4	1,4	373	8,9	0	0	73	23,9
Anderes Ziel	7	2,5	0	0	0	0	0	0
Gesamt	283	100,0	4.175	100,0	37	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-23: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Fahrtziel – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss lassen sich neben ihrer Fahrdauer auch durch ihr Fahrtziel charakterisieren, wie die Befunde in Tabelle 7-23 zeigen. Nahezu sechs von zehn Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss (58,0 %) sind Heimwege (Fahrtziel „Zuhause“). Fahrten ohne Alkoholeinfluss haben nur zu 16,8 % das Zuhause als Fahrtziel. Umgekehrt sind die relativen Anteile für die Pkw-Fahrten ohne Alkoholeinfluss für die anderen Fahrtziele stets größer als die vergleichbaren Prozentwerte für Fahrten unter Alkoholeinfluss. Diese Unterschiede erweisen sich in der Analyse als statistisch signifikant.

Unter den Fahrten mit dem motorisierten Zweirad sind die Verhältnisse weniger eindeutig und die Fahrtziele für Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss sind sich ähnlicher. Dennoch zeigen sich signifikante Unterschiede: So ist auch hier unter den Fahrten mit vorherigem Alkoholkonsum häufiger als in der Gruppe der Fahrten ohne Alkoholeinfluss das Zuhause als Fahrtziel zu finden (Fahrten mit Alkohol: 21,6 %; Fahrten ohne Alkohol: 9,8 %). Auch die Bar, die Kneipe oder die Diskothek (13,5 %) sowie die Wohnung eines Freundes bzw. einer Freundin, von Bekannten oder Verwandten (24,3 %) sind häufiger das Ziel für Kraftradfahrten, die unter Alkoholein-

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Straßenart	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Straße innerorts	170	60,1	2.350	56,3	16	45,7	185	60,3
Straße außerorts	94	33,2	1.444	34,6	17	48,6	112	36,5
Autobahn	19	6,7	381	9,1	2	5,7	10	3,3
Gesamt	285	100,0	4.188	100,0	35	100,0	307	100,0

Tab. 7-24: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach Art der befahrenen Straße – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

fluss stattfinden. Unter den Fahrten ohne Alkoholeinfluss stechen Fahrten für Sport- oder Freizeitaktivitäten (23,9 %) deutlich heraus. Hierunter finden sich mutmaßlich auch freizeitleiche (Wochenend-) Ausfahrten mit dem motorisierten Zweirad.

Auf den dokumentierten Fahrten werden mit dem Pkw am häufigsten innerörtliche Straßen befahren (vgl. Tabelle 7-24). Sie machen bei Fahrten mit Alkoholeinfluss einen Anteil von 60,1 % und bei Fahrten ohne Alkoholeinfluss einen Anteil von 56,3 % aus, und weichen kaum nennenswert voneinander ab. Auch die Anteile der weiteren Straßenarten unterscheiden sich zwischen den Pkw-Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum kaum. Zwischen den befahrenen Straßenarten für Fahrten mit dem motorisierten Zweirad mit und ohne Alkohol treten stärkere Verschiebungen zutage. Fahrerinnen und Fahrer von Krafträdern berichten häufiger Fahrten unter Alkoholeinfluss, die hauptsächlich auf außerörtlichen Straßen erfolgten (Fahrten mit Alkohol: 48,6 %; Fahrten ohne Alkohol: 36,5 %) und seltener Fahrten mit vorherigem Alkoholkonsum auf Straßen innerorts (Fahrten mit Alkohol: 45,7 %; Fahrten ohne Alkohol: 60,3 %).

Bei den sog. Pkw-Fahrten wurde von den Befragten in nahezu allen Fällen tatsächlich ein Pkw genutzt (vgl. Tabelle 7-25). Bei den Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss liegen die entsprechenden Anteile mit 95,8 % der Fahrten mit Alkoholeinfluss und 97,9 % ohne vorherigem Alkoholkonsum nahe beieinander. Dennoch erscheint der Unterschied hinsichtlich der Nutzung von Kleintransportern bemerkenswert. Bei 4,2 % der Fahrten unter Alkoholeinfluss werden Kleintransporter gefahren, gegenüber lediglich 1,8 % der Fahrten ohne Alkoholeinfluss.

Die Fahrzeugtypen motorisierter Zweiräder sind, allerdings auch verbunden mit unterschiedlichen

Fahrerlaubnisklassen, deutlich variantenreicher. Fahrten unter Alkoholeinfluss wurden am häufigsten mit einem Mofa (36,8 %) durchgeführt. Bei je knapp einem Viertel der Fahrten mit Alkoholeinfluss wurde ein Motorroller (23,7 %) oder ein Motorrad (23,7 %) genutzt, seltener das Moped (13,2 %) oder das Leichtkraftrad (2,6 %). Die in der Befragung dokumentierten Fahrten ohne Alkoholeinfluss erfolgten dagegen am häufigsten mit einem Motorroller (37,0 %) oder einem Motorrad (29,0 %); jedoch deutlich seltener mit einem Mofa (12,5 %), Moped (10,3 %) oder einem Leichtkraftrad (8,7 %). In dieser Nutzung der Fahrzeugtypen unterscheiden sich die Kraftradfahrten ohne Alkoholeinfluss signifikant von den Fahrten mit Alkoholeinfluss.

Eine letzte Information über die Gegebenheiten von Fahrten unter Alkohol – im Unterschied zu Fahrten ohne Alkohol – bildet die Anwesenheit von Mitfahrenden bei der entsprechenden Fahrt (vgl. Tabelle 7-26). Drei Viertel der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (75,2 %) berichten, dass bei der Fahrt, vor der sie Alkohol getrunken hatten, keine Mitfahrenden im Pkw anwesend waren. Für ca. jede vierte Pkw-Fahrt unter Alkoholeinfluss (24,8 %) wird hingegen von Fahrzeugpassagieren berichtet. Diese Anteile entsprechen annähernd den relativen Häufigkeiten wie sie auch für Pkw-Fahrten ohne Alkoholeinfluss dokumentiert werden. Während für den Abgleich der Pkw-Fahrten kaum Unterschiede erkennbar werden, zeigt die Gegenüberstellung der Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum für die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer eine sichtliche statistisch gesicherte Diskrepanz. Für 38,9 % der Fahrten mit Alkoholeinfluss wird eine mitfahrende Person berichtet. Bei Fahrten ohne Alkoholeinfluss sind nach den Selbstreports der motorisierten Zweiradfahrenden nur 5,6 % mit einer mitfahrenden Person unterwegs gewesen.

Die Anzahl der Mitfahrenden auf Fahrten mit dem Pkw wird in Tabelle 7-27 differenziert dargestellt. Hierbei zeigt sich, dass während der Fahrten unter Alkoholeinfluss tendenziell häufiger zwei oder drei und mehr Mitfahrende im Pkw anwesend waren.

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Fahrzeugtyp	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%
Pkw-Fahrer/-innen				
Pkw	273	95,8	4.100	97,9
Kleintransporter bis unter 3,5 t	12	4,2	77	1,8
Anderes Fahrzeug, und zwar:	0	0	11	0,3
Gesamt	285	100,0	4.188	100,0
Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder				
Mofa	14	36,8	39	12,5
Moped, Mokick	5	13,2	32	10,3
Motorroller	9	23,7	115	37,0
Leichtkraftrad	1	2,6	27	8,7
Motorrad	9	23,7	92	29,6
Anderes Fahrzeug, und zwar:	0	0	6	1,9
Gesamt	38	100,0	311	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-25: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Fahrzeugtyp – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Anwesenheit von Mitfahrenden	Pkw-Fahrer/-innen				Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder			
	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss		Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Keine Mitfahrenden anwesend	212	75,2	3.049	73,0	22	61,1	289	94,4
Mitfahrende anwesend	70	24,8	1.126	27,0	14	38,9	17	5,6
Gesamt	282	100,0	4.175	100,0	36	100,0	306	100,0

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 7-26: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Anwesenheit von Mitfahrenden – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Anzahl der Mitfahrenden im Pkw	Fahrt unter Alkoholeinfluss		Keine Fahrt unter Alkoholeinfluss	
	n	%	n	%
Ein oder eine Mitfahrende	48	68,6	854	75,9
Zwei Mitfahrende	14	20,0	185	16,4
Drei und mehr Mitfahrende	8	11,4	86	7,7
Gesamt	70	100,0	1.125	100,0

Tab. 7-27: Pkw-Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Anzahl der Mitfahrenden

7.5.4 Konsum alkoholhaltiger Getränke vor der Fahrt

Als weiteres Detail zur Beschreibung der Fahrten unter Alkoholeinfluss wurden von Befragten, die von einer Fahrt unter Alkoholeinfluss berichtet haben, auch die alkoholischen Getränke erfragt, die sie vor der Fahrt getrunken hatten. Diese wurden nach den Getränkearten Bier, Wein oder Sekt, Spirituosen (z. B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör) und alkoholische Mixgetränke (z. B. Alkopops, Longdrinks, Cocktails oder Bowle) getrennt erhoben.

Tabelle 7-28 gibt das Ausmaß alkoholischer bierhaltiger Getränke an, die vor der Fahrt von den betroffenen Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern konsumiert wurden. Unter den Autofahrenden geben 60,8 % der Personen, die eine Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichtet haben, zu erkennen, dabei vor der Fahrt mindestens ein Glas, eine Flasche oder eine Dose Bier getrunken zu haben. Überwiegend berichten die Pkw-Fahrenden dabei von einer

(Einheit 0,2 bis 0,33 Liter: 60,1 % bzw. Einheit 0,4 bis 0,5 Liter: 64,2 %) oder zwei (Einheit 0,2 bis 0,33 Liter: 24,7 % bzw. Einheit 0,4 bis 0,5 Liter: 16,9 %) Einheiten Bier. Dennoch halten Anteile von 15,2 % bzw. 19,0 % der Pkw-Fahrenden mit einem entsprechenden Bierkonsum fest, vor der Fahrt mehr als zwei der jeweiligen Biereinheiten getrunken zu haben.

Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder, die von einer Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichtet haben, dokumentieren zu 66,1 %, vor der ausgewählten Fahrt ein Glas, eine Flasche oder eine Dose Bier getrunken zu haben. Aufgrund der niedrigen Fallzahlen wird hier und in den folgenden Tabellen von einer detaillierten Beschreibung der angegebenen Getränkeeinheiten für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder abgesehen. Dennoch deuten die Selbstreports der Kraffradfahrenden darauf hin, dass sie im Vergleich zu den Pkw-Fahrenden häufiger mehr als ein Glas, eine Flasche oder eine Dose Bier vor der Fahrt konsumiert haben.

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Angaben zum Konsum alkoholischer Getränken vor der Fahrt: Bier	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Bier getrunken				
Kein Bier getrunken	111	39,2	24	33,9
Bier getrunken	172	60,8	12	66,1
Gesamt	283	100,0	36	100,0
Anzahl Gläser/Dosen/Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter)				
Eine Einheit	63	60,1	4	43,6
Zwei Einheiten	26	24,7	1	11,6
Drei Einheiten	7	6,5	1	10,7
Vier Einheiten	3	2,4	1	17,8
Fünf und mehr Einheiten	7	6,3	1	16,3
Gesamt	106	100,0	8	100,0
Anzahl Gläser/Dosen/Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter)				
Eine Einheit	58	64,2	5	52,5
Zwei Einheiten	15	16,9	1	9,2
Drei Einheiten	9	10,0	0	0
Vier Einheiten	5	5,6	0	0
Fünf und mehr Einheiten	3	3,4	4	38,3
Gesamt	90	100,0	10	100,0

Tab. 7-28: Konsum von Bier vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Angaben zum Konsum alkoholischer Getränken vor der Fahrt: Wein oder Sekt	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Wein oder Sekt getrunken				
Kein Wein oder Sekt getrunken	216	76,5	29	78,9
Wein oder Sekt getrunken	66	23,5	8	21,1
Gesamt	283	100,0	36	100,0
Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 l)				
Ein Glas Wein oder Sekt	41	62,4	4	49,5
Zwei Gläser Wein oder Sekt	16	24,0	1	19,2
Drei Gläser Wein oder Sekt	6	9,3	0	0
Vier Gläser Wein oder Sekt	2	3,0	0	0
Fünf und mehr Gläser Wein oder Sekt	1	1,3	2	31,2
Gesamt	66	100,0	8	100,0

Tab. 7-29: Konsum von Wein oder Sekt vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Angaben zum Konsum alkoholischer Getränken vor der Fahrt: Spirituosen	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Spirituosen (z. B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör) getrunken				
Keine Spirituosen getrunken	252	89,3	32	88,0
Spirituosen getrunken	30	10,7	4	12,0
Gesamt	283	100,0	36	100,0
Anzahl „Einfacher“ (= 0,02 Liter)				
Eine Einheit	15	70,0	2	79,9
Zwei Einheiten	4	18,6	0	0
Drei Einheiten	2	7,2	0	0
Vier Einheiten	0	0	0	0
Fünf und mehr Einheiten	1	4,2	0	20,1
Gesamt	21	100,0	2	100,0
Anzahl „Doppelter“ (= 0,04 Liter)				
Eine Einheit	6	61,7	2	82,1
Zwei Einheiten	1	13,5	0	0
Drei Einheiten	0	0	0	0
Vier Einheiten	1	15,0	0	0
Fünf und mehr Einheiten	1	9,9	0	17,9
Gesamt	9	100,0	2	100,0

Tab. 7-30: Konsum von Spirituosen vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrtenspezifisches Ergebnis: Angaben zum Konsum alkoholischer Getränken vor der Fahrt: alkoholisches Mixgetränk	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Alkoholische Mixgetränke (z. B. Alkopops, Longdrinks, Cocktails oder Bowle) getrunken				
Kein alkoholisches Mixgetränk getrunken	261	92,4	27	74,9
Alkoholisches Mixgetränk getrunken	22	7,6	9	25,1
Gesamt	283	100,0	36	100,0
Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter)				
Eine Einheit	12	54,8	3	34,8
Zwei Einheiten	2	10,5	6	60,2
Drei Einheiten	2	7,8	0	0
Vier Einheiten	2	9,1	0	0
Fünf und mehr Einheiten	4	17,8	0	5,0
Gesamt	22	100,0	9	100,0

Tab. 7-31: Konsum von alkoholischen Mixgetränken vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Der Konsum von Wein oder Sekt vor der Fahrt wird von Fahrerinnen und Fahrern, die in den letzten sieben Tagen eine Alkoholfahrt unternommen haben, von 23,5 % der Pkw-Fahrenden bzw. 21,1 % der Kraftradfahrenden angegeben (vgl. Tabelle 7-29). Unter den entsprechenden Pkw-Fahrenden berichtet wiederum der Großteil von ein bis zwei Gläsern Wein oder Sekt (86,4 %) – ähnlich viele wie unter den motorisierten Zweiradfahrenden (68,7 %).

Als weiteres alkoholisches Getränk wurde in der Befragung der Konsum von Spirituosen, darunter z. B. Schnaps oder Whiskey, erfasst (vgl. Tabelle 7-30). Mit 10,7 % bzw. 12,0 % sind sich die relativen Anteile der Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern, die vor der Fahrt Schnaps oder Vergleichbares getrunken haben, ähnlich. Unter den Nutzerinnen und Nutzern von Pkws, die vor der Fahrt Spirituosen getrunken haben, berichtet die Mehrheit von einem bis zwei „Einfachen“ bzw. „Doppelten“ (88,6 % bzw. 75,2 %). Für die wenigen Kraftradfahrenden, die vor der Fahrt Schnaps getrunken haben, wird ebenso mehrheitlich nur je ein „Einfacher“ bzw. „Doppelter“ erfasst.

Während sich die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern in der Angabe, ob eines der bisher beschriebenen alkoholischen Getränke vor der Fahrt konsumiert worden sei, bis dato weitgehend ähnlich erscheinen, divergieren die Aussagen zum Konsum alkoholischer Mixgetränke, wie z. B. Cocktails, Longdrinks oder Bowle, deutlich

zwischen den beiden Verkehrsmittelgruppen (vgl. Tabelle 7-31). Von den Pkw-Fahrerinnen und Fahrern, die in der letzten Woche mindestens eine Alkoholfahrt unternommen haben, äußern 7,6 %, zuvor ein solches alkoholisches Getränk konsumiert zu haben. Unter den motorisierten Zweiradfahrenden macht dieser Anteil hingegen 25,1 % aus. In der Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die ein alkoholisches Mixgetränk vor mindestens einer Fahrt in den letzten sieben Tagen getrunken haben, haben zusammengerechnet knapp zwei Drittel der Befragten (65,3 %) ein oder zwei Einheiten an alkoholischen Mixgetränken zu sich genommen. Etwa ein Drittel der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer (34,7 %), die einen Cocktail o. ä. getrunken haben, berichtet somit den Konsum von mehr als zwei Einheiten alkoholischer Mixgetränke. Für motorisierte Zweiradfahrerinnen und -fahrer werden nahezu ausschließlich ein bis zwei vor Fahrtbeginn konsumierte Mixgetränke festgehalten.

7.6 Einschätzungen zu gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss

Die amtlichen Statistiken belegen, dass das Fahren unter Alkoholeinfluss einen wesentlichen Faktor für das Unfallgeschehen im Straßenverkehr darstellt (vgl. Kapitel 3.2). Die Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen, bei denen Unfallbeteiligte alkoholi-

siert gewesen sind, bildet deshalb ein zentrales Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit. Hinsichtlich möglicher Verschärfungen der Verkehrsregeln oder auch der Kontrolldichte äußern die in der hier vorgestellten Studie befragten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dahingehend eine recht eindeutige Meinung.

7.6.1 Einstellungen zu den geltenden gesetzlichen Regelungen

Dem Item „Die aktuellen Regelungen für das Fahren unter Alkoholeinfluss sollten strenger sein“ stimmen 46,8 % der Befragten „voll und ganz“ zu und weitere 24,2 % bringen ihre einfache Zustimmung zum Ausdruck. Damit plädieren 71,0 % der Befragten für eine stärkere Regulierung der erlaubten BAK für das Führen eines Fahrzeugs. Dieser Mehrheit stehen lediglich 11,1 % an Befragten gegenüber, die strengere Regeln für das Fahren unter Alkoholeinfluss ablehnen. 18,0 % antworten mit „Weder noch“ und sehen damit bei den aktuell geltenden Gesetzen ebenso keinen Änderungsbedarf (vgl. Bild 7-12).

Die bivariate Analyse der Antworthäufigkeiten nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahranfängerstatus ergibt für alle drei Differenzierungen statistisch signifikante Ergebnisse (vgl. Tabelle 7A-14 in Anhang 2). Bivariate Auswertungen für das Ge-

schlecht belegen, dass Verkehrsteilnehmerinnen (52,6 %) diesem Item häufiger „voll und ganz“ zustimmen und somit öfter als ihre männlichen Pendants (41,3 %) für strengere Regelungen plädieren. Die Einstellung für strengere Regelungen vertreten auch häufiger ältere Befragte. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil derer, die diesem Statement „voll und ganz“ zustimmen, von 28,8 % bei den 18- bis 24-Jährigen auf 55,6 % bei den 55- bis 64-Jährigen. Auch 65-Jährige und Ältere bringen zur Hälfte (50,2 %) ihre „volle und ganze“ Zustimmung zum in Frage stehenden Item zum Ausdruck. In der Gegenüberstellung der Fahranfängerinnen und Fahranfänger mit den übrigen Fahrenden von Pkws und motorisierten Zweirädern zeigen die jüngsten Fahrenden bzw. diejenigen in der Probezeit eine geringere Zustimmung zu einer Verschärfung von Regelungen für das Fahren unter Alkoholeinfluss.

Die Durchsetzung der Verkehrsregeln für das Fahren unter Alkoholeinfluss ist gegenwärtig von polizeilichen Kontrollen abhängig. Diese Alkoholkontrollen der Polizei könnten nach Meinung von nahezu sieben von zehn Befragten (69,4 %) noch ausgebaut und die Kontrolldichte zur Ahndung von Alkoholverstößen erhöht werden. Personen, die einen Ausbau der Kontrolldichte ablehnen (10,7 %) oder keine eindeutige Meinung hierzu äußern (20,0 %), stellen erneut den kleineren Teil der befragten Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern (vgl. Bild 7-12).

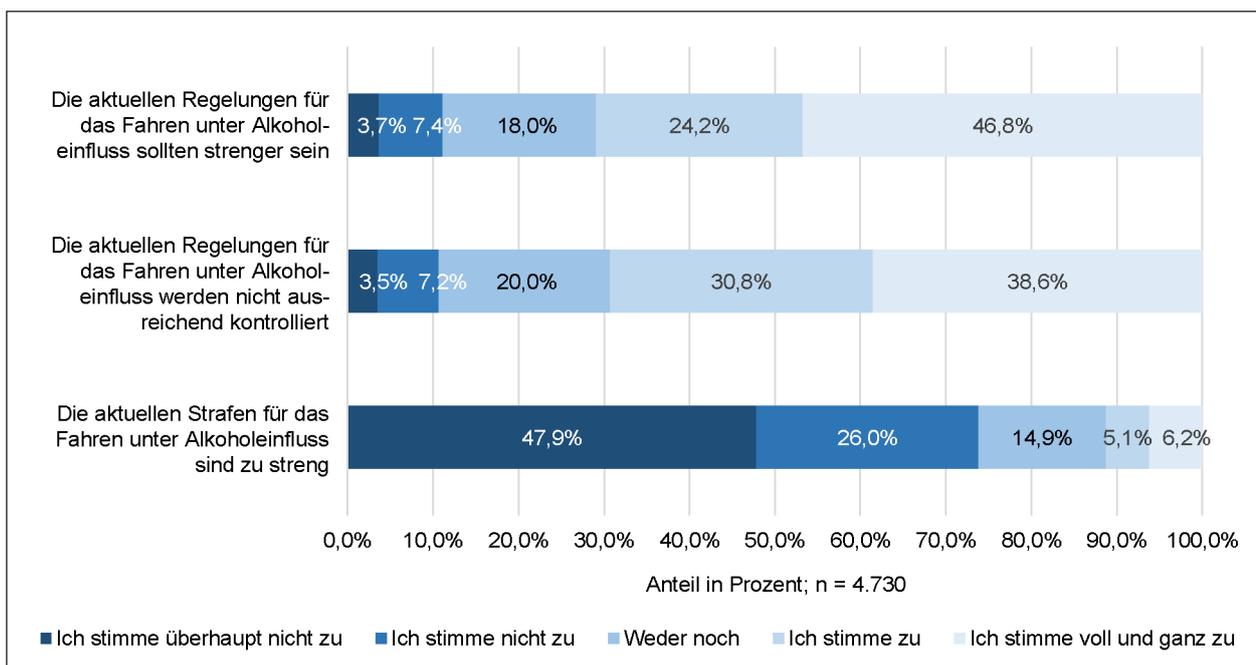


Bild 7-12: Einstellungen zu gesetzlichen Regelungen und zur Kontrolle von Fahrten unter Alkoholeinfluss

Diese Meinung unterscheidet sich in der differenzierten Auswertung nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahranfängerstatus, stets statistisch signifikant (vgl. Tabelle 7A-14 in Anhang 2). Weibliche Befragte (74,1 %) stimmen dem Statement, dass nicht ausreichend kontrolliert werde, insgesamt häufiger zu als die männlichen Befragten (65,1 %). Größere Zustimmung findet dieses Item auch unter den älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern im Vergleich zu den Jüngeren. Mit insgesamt 73,4 % bei den 65-Jährigen und Älteren ist die Zustimmung höher als z. B. bei den jüngsten Befragten im Alter von 18 bis 24 Jahren mit 61,8 %. In ähnlicher Weise zeigen sich auch die Fahranfängerinnen und Fahranfänger (62,8 %) in geringerem Umfang mit dem in Frage stehenden Statement einverstanden als die Befragten ohne Fahranfängerstatus (69,7 %).

Entsprechend den beiden vorhergehenden Äußerungen zu möglichen strengeren Verkehrsregeln für das Fahren unter Alkoholeinfluss und das Erhöhen der Kontrolldichte, lehnen zusammengerechnet nahezu drei Viertel der Befragten (73,9 %) das Item, die aktuellen Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss seien zu streng, ab. 14,9 % der Befragten sind bezüglich der Strenge der aktuellen Strafen unentschieden und insgesamt 11,3 % empfinden die gegenwärtigen Bestimmungen als zu streng (vgl. Bild 7-12).

Wie schon zuvor scheinen die bekannten und statistisch signifikanten Muster auch in der bivariaten Analyse dieses Items auf (vgl. Tabelle 7A-14 in Anhang 2). Wiederum sind es die Fahrerinnen von Pkw und motorisierten Zweirädern (80,0 %), die das Statement, die aktuellen Strafen seien zu streng, häufiger als die männlichen Fahrenden (68,0 %) ablehnen. Hinsichtlich des Alters zeigen die 25- bis 34-Jährigen (71,1 %) die geringste Ablehnung des in Frage stehenden Items. Mit 77,1 % bringen die 65-jährigen und älteren Befragten diese Ablehnung am stärksten zum Ausdruck. Fahranfängerinnen und Fahranfänger (65,0 %) lehnen dieses Statement seltener ab als ihre fahrerfahreneren Pendanten (74,1 %).

7.6.2 Einschätzung der Kontrollwahrscheinlichkeit

Das Fahren unter Alkoholeinfluss und insbesondere das Fahren mit einem Alkoholpegel, der höher als die gesetzlich erlaubte BAK sein könnte, hängt nicht

nur mit den möglichen Strafen, sondern auch mit der subjektiven Wahrnehmung der Kontrollwahrscheinlichkeit auf Alkohol- oder Drogenkonsum vor der Fahrt, und damit der Entdeckungswahrscheinlichkeit, zusammen. Hinsichtlich dieser Wahrnehmung hält es mehr als jede bzw. jeder zweite befragte Pkw-Fahrende (56,2 %; vgl. Bild 7-13) für „sehr unwahrscheinlich“ während einer typischen Pkw-Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden. Weitere 19,1 % schätzen es zumindest als unwahrscheinlich ein, im Alltag bei einer Pkw-Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden. Einer von fünf Befragten (19,6 %) schätzt die diesbezügliche Situation als „neutral“ ein. Nur 5,0 % der befragten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer halten es bei einer alltäglichen Pkw-Fahrt für wahrscheinlich, auf Alkohol kontrolliert zu werden.

Die Wahrscheinlichkeit, bei einer typischen Pkw-Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden, schätzen die Befragten in Abhängigkeit ihres Geschlechts, ihres Alters und ihres Status als Fahranfänger – statistisch nachweisbar – unterschiedlich ein (vgl. Tabelle 7A-15 in Anhang 2). So halten es 65,8 % der Frauen, aber nur 47,2 % der Männer, für sehr unwahrscheinlich, entsprechend kontrolliert zu werden. Die jüngsten Befragten (18 bis 24 Jahre und 25 bis 34 Jahre) halten es für weniger unwahrscheinlich, in eine Alkoholkontrolle zu geraten, als die älteren Verkehrsteilnehmenden. Auch Fahranfängerinnen und Fahranfänger (44,5 %) halten es seltener für „sehr unwahrscheinlich“, kontrolliert zu werden als ihre fahrerfahreneren Pendanten (56,6 %).

Die Wahrscheinlichkeit einer polizeilichen Kontrolle auf den Konsum illegaler Drogen wird unter den Fahrerinnen und Fahrern von Pkws geringer eingeschätzt als eine Kontrolle auf Alkohol (vgl. Bild 7-13). Hier äußern 68,6 % der Befragten die Einschätzung, dass es „sehr unwahrscheinlich“ sei, kontrolliert zu werden, und insgesamt acht von zehn Pkw-Fahrenden (80,8 %) halten es generell für unwahrscheinlich, bei einer typischen Fahrt einen Drogentest machen zu müssen. Während 14,4 % der Befragten sich bei dieser Einschätzung neutral zeigen, rechnen nur 4,7 % der Fahrerinnen und Fahrer von Pkws damit, bei einer alltäglichen Fahrt auf Drogen kontrolliert zu werden.

Bezüglich der Einschätzung, auf den Konsum illegaler Drogen kontrolliert zu werden, zeigen sich in der Differenzierung der Ergebnisse nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahranfängerstatus der Befragten wie schon zuvor statistisch signifikant

te Ergebnisse für alle drei unabhängigen Variablen (vgl. Tabelle 7A-15 in Anhang 2). Inhaltlich sind die Resultate ebenso identisch: Frauen schätzen die Wahrscheinlichkeit, auf einer typischen Pkw-Fahrt auf Drogen kontrolliert zu werden, im Vergleich zu Männern als unwahrscheinlicher ein. Auch rechnen die ältesten Befragten seltener mit einer Kontrolle als vor allem 18- bis 34-jährige Pkw-Fahrende. Ebenso schätzen Personen, die den Fahranfängerstatus bereits verlassen haben, die Kontrollwahrscheinlichkeit geringer ein.

Die Ergebnisdarstellung in Bild 7-13 signalisiert weiterhin, dass Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder eher als Pkw-Fahrende mit einem Test auf Alkohol oder Drogen rechnen. Etwa die Hälfte der befragten Kraffradfahrenden (49,3 %) schätzt es als „sehr unwahrscheinlich“ ein, bei einer typischen Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden. Zusammengerechnet halten 66,9 % der Kraffradfahrenden die Durchführung einer Alkoholkontrolle

für unwahrscheinlich – gegenüber 75,3 % unter den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern. 21,7 % der befragten Fahrenden motorisierter Zweiräder bleiben bei ihrer Einschätzung neutral und 11,5 % sehen eine Alkoholkontrolle bei einer typischen Fahrt als wahrscheinlich an.

Die Tests auf Unterschiede in der Einschätzung der Kontrollwahrscheinlichkeit resultieren für das Geschlecht, das Alter und den Fahranfängerstatus in statistisch signifikanten Ergebnissen (vgl. Tabelle 7A-16 in Anhang 2). Demnach schätzen weibliche Kraffradfahrende (74,3 %) die Wahrscheinlichkeit, bei einer typischen Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden, häufiger als unwahrscheinlich ein als die männlichen Fahrenden (64,0 %). Die Kontrollen auf Alkohol halten auch Befragte ab dem Alter von 65 Jahren (77,2 %) deutlich häufiger für unwahrscheinlich als z. B. die Kraffradfahrenden im Alter von 25 bis 34 Jahren (59,7 %) oder auch jene im Alter von 55 bis 64 Jahren (61,5 %). Auch die Fahranfänger

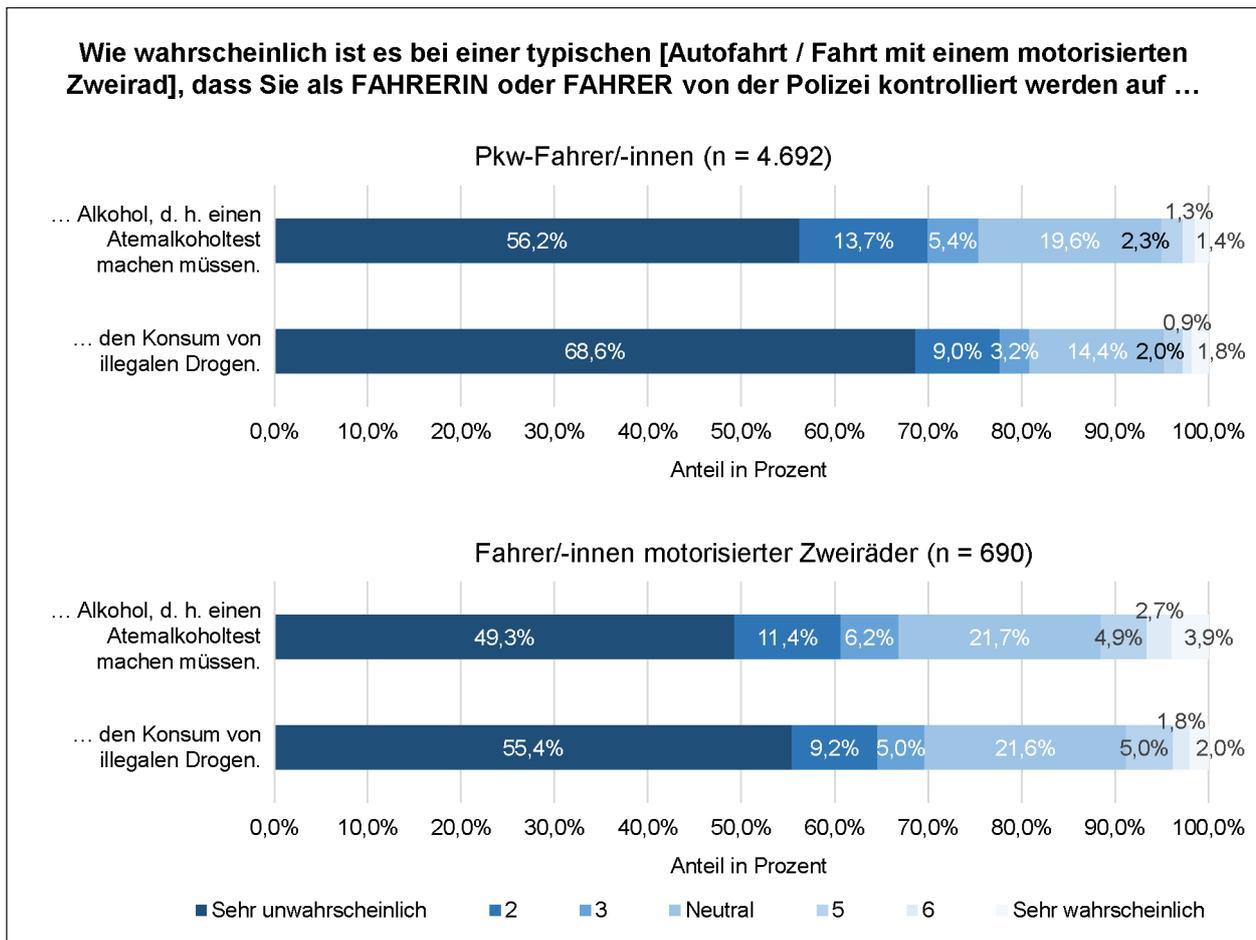


Bild 7-13: Subjektive Einschätzung der Kontrollwahrscheinlichkeit auf typischen Fahrten mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad

gehen, anders als ihre fahrerfahrenen Pendanten verstärkt davon aus, auf einer typischen Fahrt mit dem motorisierten Zweirad mit einer größeren Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden.

Einen Test auf illegale Drogen halten die Kraffradfahrenden gemäß ihrer Einschätzung zu 55,4 % für sehr unwahrscheinlich und zu 69,6 % für generell unwahrscheinlich. Demgegenüber bezeichnen 8,8 % der befragten Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder die Kontrollwahrscheinlichkeit auf den Konsum von illegalen Drogen bei einer Alltagsfahrt als wahrscheinlich, 21,6 % schätzen diese Wahrscheinlichkeit neutral ein (vgl. Bild 7-13).

Bei der Analyse auf Unterschiede in der Einschätzung, auf die Einnahme illegaler Drogen kontrolliert zu werden, zeigen sich weibliche und männliche Befragte sowie die Kraffradfahrenden nach ihrem Alter statistisch signifikant verschieden (vgl. Tabelle 7A-16 in Anhang 2). Weibliche Befragte (77,8 %) halten die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, für geringer als die männlichen Kraffradfahrer (66,0 %). Zudem äußern erneut die ältesten Fahrerinnen und Fahrer (80,3 %) eine geringere Wahrscheinlichkeit, bei einer typischen Kraffradfahrt entsprechend kontrolliert zu werden, als die Fahrenden jüngeren Alters, insbesondere die 25- bis 34-Jährigen (60,1 %). Kraffradfahrende im Alter von 18 bis 24 Jahren (76,5 %) halten es jedoch – wie auch bei Alkoholkontrollen – zu einem Großteil für unwahrscheinlich, auf illegale Drogen kontrolliert zu werden.

7.6.3 Kenntnis der gesetzlich geltenden Grenzen für die BAK

Die Befunde in Tabelle 7-32 und Tabelle 7-33 geben schließlich noch einen Überblick über die Kenntnis der befragten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer von den geltenden Grenzen einer BAK für das Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr. Die allgemein geltende BAK-Grenze von 0,5 ‰ gibt etwas mehr als die Hälfte der befragten Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern (51,2 %) korrekt an. Etwa jede zweite befragte Person (48,2 %) zeigt damit allerdings auch, die Vorschrift nicht genau zu kennen. Dabei geben 32,8 % der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer mit 0,0 ‰ bis 0,4 ‰ BAK-Werte an, die unter dem geltenden Grenzwert liegen. 16,0 % der befragten Personen liegen mit ihrer Angabe im Frage-

bogen über der gesetzlich festgelegten BAK-Grenze (vgl. Tabelle 7-32).

Hinsichtlich der Kenntnis der allgemeinen „Promillegrenze“ unterscheiden sich die Befragten nach Geschlecht, Alter und dem Fahranfängerstatus signifikant. Den Ergebnissen der bivariaten Analyse entsprechend, die in Tabelle 7A-17 im Anhang 2 dokumentiert sind, zeigen Fahrer (56,5 %) häufiger das korrekte Wissen um die BAK-Grenze für das Fahren unter Alkoholeinfluss als Fahrerinnen (45,5 %). Die korrekten Werte haben in der Befragung auch häufiger die Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 18 bis 24 (57,3 %) bzw. 25 bis 34 Jahren (55,7 %) gegenüber älteren Fahrenden angegeben. Personen, die als Fahranfängerinnen und Fahranfänger definiert werden (45,8 %), liegen trotz der größeren zeitlichen Nähe zu ihrer Fahrausbildung allerdings bei der Angabe der allgemeinen Promillegrenze häufiger falsch als andere Fahrende von Pkw und motorisierten Zweirädern (51,4 %). Diese Fehleinschätzung ist vor dem Hintergrund des speziell für sie geltenden absoluten Alkoholverbots verständlich.

Kenntnis von der „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer von Autos oder motorisierten Zweirädern	n	%
0,0 bis 0,4 ‰	1.551	32,8
0,5 ‰	2.421	51,2
0,6 bis 1,0 ‰	692	14,6
1,1 bis 2,0 ‰	66	1,4
Gesamt	4.730	100,0

Tab. 7-32: Kenntnis von der gesetzlich geltenden allgemeinen Grenze für die BAK im Straßenverkehr

Kenntnis von der „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer bis zum Alter von 21 Jahren und/oder während der Probezeit	n	%
0,0 ‰	3.917	82,8
0,1 bis 0,5 ‰	682	14,4
0,6 bis 1,0 ‰	110	2,3
1,1 bis 1,8 ‰	20	0,4
Gesamt	4.730	100,0

Tab. 7-33: Kenntnis von der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Eine bessere Kenntnis beweisen die Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei der Abfrage, welcher gesonderte Promillewert für Fahrerinnen und Fahrer bis zum Alter von 21 Jahren und/oder während der Probezeit gilt (vgl. Tabelle 7-33). Hier liegen 82,8 % der Befragten richtig und geben einen Promillewert von 0,0 ‰ an. 14,4 % der Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern geben einen Wert im Bereich von 0,1 ‰ bis 0,5 ‰ an und 2,7 % verweisen auf noch höhere Promillewerte.

In der Kenntnis der gesonderten BAK-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer bzw. Fahrende in der Probezeit unterscheiden sich die Befragten nur nach dem Alter statistisch signifikant (vgl. Tabelle 7A-17 im Anhang 2). Dabei haben insbesondere die – häufig von der Null-Promille-Grenze betroffenen – Fahrenden im Alter von 18 bis 24 Jahren (88,2 %) eine bessere Kenntnis von der gesonderten BAK-Grenze als die Befragten der älteren Altersgruppen.

7.7 Nutzung von Social Media-Kanälen

Die sozialen Medien erweisen sich zunehmend als relevanter Kommunikationskanal für die Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. DUCKWITZ et al. 2020, 2021). Die nachfolgende Erhebung der mindestens

einmal pro Woche genutzten sozialen Medienkanäle (vgl. Tabelle 7-34) zielt auf das Potenzial der sozialen Medien zur Ansprache von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern mit Verkehrssicherheitsbotschaften.

Das häufigste genutzte soziale Medium unter den befragten Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern im Alter ab 18 Jahren ist WhatsApp. Diesen Kommunikationskanal nehmen 83,7 % aller Befragten in Anspruch, WhatsApp erreicht damit die weiteste Verbreitung. Sechs von zehn Befragten (59,9 %) nutzen darüber hinaus Facebook und jede bzw. jeder Zweite besucht mindestens einmal in der Woche YouTube (49,8 %). Bei den sozialen Medienkanälen Instagram (38,0 %) und Facebook Messenger (27,9 %) nimmt die wöchentliche Nutzung bereits deutlich ab und die damit verbundene Reichweite sinkt im Vergleich zu den Favoriten. TikTok (12,1 %) und Telegram (11,4 %) sowie Twitter (9,4 %) und Snapchat (8,1 %) werden von einem deutlich kleineren Anteil der Befragten mindestens einmal pro Woche genutzt. Den geringsten Anteil an Nutzerinnen und Nutzern unter den Befragten verzeichnet Twitch mit 3,7 %. Die Nutzung anderer Social Media-Kanäle geben 3,6 % der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer an und 6,2 % äußern, keine Social Media-Kanäle mindestens einmal pro Woche zu nutzen.

Die genutzten Social Media-Kanäle zeigen sich statistisch signifikant abhängig vom Geschlecht und

Social Media-Kanäle	Antworten (n = 17.679)*		Befragte (n = 4.730)
	n	%	%
WhatsApp	3.959	22,4	83,7
Facebook	2.831	16,0	59,9
YouTube	2.354	13,3	49,8
Instagram	1.795	10,2	38,0
Facebook Messenger	1.320	7,5	27,9
TikTok	574	3,2	12,1
Telegram	541	3,1	11,4
Twitter	447	2,5	9,4
Snapchat	385	2,2	8,1
Twitch	177	1,0	3,7
Andere Social Media-Kanäle	169	1,0	3,6
Keine Social Media-Kanäle	295	1,7	6,2

* Mehrfachantworten möglich: 17.679 Antworten von 4.730 Befragten

Tab. 7-34: Mindestens einmal in der Woche genutzte Social Media-Kanäle

dem Alter der Befragten (vgl. Tabelle 7A-18 im Anhang 2). Hinsichtlich des Geschlechts sind die Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Fahrenden von Pkws und motorisierten Zweirädern nicht allzu ausgeprägt und deuten eher auf unterschiedliche Schwerpunkte hin. So nutzen die weiblichen Befragten häufiger WhatsApp (Frauen: 87,1 %; Männer: 80,5 %) oder Facebook (Frauen: 63,7 %; Männer: 56,3 %), während die männlichen Befragten häufiger angeben, mindestens einmal in der Woche YouTube zu nutzen (Männer: 55,5 %; Frauen: 43,6 %). Dabei spielt natürlich eine Rolle, dass insbesondere die jüngeren Befragten diese Medien häufiger nutzen als die älteren Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern. Die Befunde demonstrieren aber auch, dass bestimmte Social Media-Angebote häufiger von bestimmten Altersgruppen genutzt werden: Z. B. wird Facebook häufiger von Personen im Alter von 35 bis 44 Jahren (70,6 %) als von jungen Fahrerinnen und Fahrern im Alter von 18 bis 24 Jahren (43,3 %) genannt. Den altersspezifischen Ergebnissen trägt auch die Differenzierung nach dem Fahranfängerstatus Rechnung, die aufgrund ihrer Definition die Alterseffekte größtenteils widerspiegelt.

8 Berechnung des KPI für Alkohol

Die fahrtenbasierte Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss in diesem Forschungs- und Entwicklungsprojekt verfolgt das Ziel, analog einer Punktprävalenz aus Roadside Surveys mit den Daten der Befragungsstudie einen KPI für Alkohol für Deutschland zu berechnen (vgl. Kapitel 5.4.2). Nach der Definition des KPI für Alkohol in Kapitel 2.3 umfasst dieser den Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die BAK. Gemäß § 24a StVG liegt dieser allgemein zulässige Grenzwert, der nicht erreicht werden darf, bei 0,5 ‰. Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger wird nach § 24c StVG bereits der Konsum jeglichen Alkohols vor der Fahrt und damit das Überschreiten des Grenzwertes von 0,0 ‰ geahndet.

Für die Berechnung des KPI für Alkohol werden ausschließlich Angaben von Befragten herangezogen, die eine zufällig ausgewählte Fahrt mit dem Pkw oder einem motorisierten Zweirad aus den letzten sieben Tagen berichtet haben. Diese Datengrundlage ist in Kapitel 7.3 in Bild 7-9 und Bild 7-10

(vgl. dazu auch Tabelle 7A-12 und Tabelle 7A-13) für Fahrende von Pkws und motorisierten Zweirädern dargestellt. Die dortigen Ergebnisse entsprechen der fahrtenbasierten Erhebung einer zufällig ausgewählten Fahrt mit dem entsprechenden Verkehrsmittel in den letzten sieben Tagen.⁴⁰

Neben dem KPI für Alkohol, dargestellt in Tabelle 8-1, werden auch einzelne Subindikatoren ausgewiesen. Die Auswahl der in diesem Kapitel vorgestellten Teilindikatoren folgt dabei zum einen den Mindestvorgaben aus EU (2020: 34), wonach der KPI nach Straßenarten und dem Zeitpunkt der Fahrt (Tageszeit, Wochentag) heruntergebrochen werden soll. Zum anderen richtet sich die Auswahl nach den Vorgaben für die Dokumentation des KPI für Alkohol in Deutschland, wie sie im Rahmen des EU-Projektes BASELINE eingefordert wird (vgl. BOETS et al. 2021).

Im Kapitel 8.1 wird der KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren für alle in der Befragung erfassten Fahrenden berichtet. Dort werden die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern in einem KPI zusammengefasst. In den Kapiteln 8.2 und 8.3 wird der KPI und dessen Teilkennwerte für die unterschiedlichen Verkehrsmittel getrennt berichtet.

8.1 KPI für Alkohol für alle Fahrenden

Der KPI für Alkohol deckt alle Fahrenden und deren in der Erhebung registrierten zufälligen Fahrten mit dem Pkw und/oder mit dem motorisierten Zweirad ab. Dabei berichtet das Gros der 4.494 Befragten, die eine Fahrt in den letzten sieben Tagen absolviert haben, von einer Pkw-Fahrt (92,4 %), ein kleiner Teil von Fahrten mit Pkw und motorisiertem Zweirad (6,8 %) sowie ein äußerst geringer Teil ausschließlich von einer Fahrt mit dem Kraftrad (0,8 %).⁴¹

⁴⁰ Konkrete Alkoholfahrten, die in der Folge eines Nachfassens im Zuge der Fragebogenbearbeitung berichtet und z. B. in den fahrtenspezifischen Auswertungen in Kapitel 7.5 mit berücksichtigt werden, gehen nicht in die Berechnung des KPIs für Alkohol ein.

⁴¹ 236 Personen haben in der Befragung keine Fahrten, weder mit dem Pkw noch mit dem motorisierten Zweirad, in den letzten sieben Tagen vor dem Befragungszeitpunkt berichtet.

Die Subindikatoren für personenbezogene Merkmale (Geschlecht, Alter, Fahranfängerstatus) lassen sich für alle Personen, die eine zufallsbasierte Fahrt mit dem Pkw und/oder mit dem motorisierten Zweirad aus den letzten sieben Tagen berichtet haben, dokumentieren. Die Teilindikatoren fahrtenbasierter Merkmale für den KPI für Alkohol (Wochenabschnitt und Straßenart) können jedoch nicht gleichermaßen für Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad dargestellt werden, da für 6,8 % der Befragten zwei Fahrten, davon je eine mit dem Pkw und eine mit dem motorisierten Zweirad, vorliegen. Deshalb muss in der Berichterstattung für die Merkmale Wochenabschnitt und Straßenart auf eine Auswertung auf Basis der verzeichneten Fahrten im Datensatz zurückgegriffen werden. Damit können für eine befragte Person für die Subindikatoren zu den Wochenabschnitten und Straßenarten bis zu zwei erhobene Fahrten (einmal mit dem Pkw und/oder einmal mit dem motorisierten Zweirad) in

die Auswertung einfließen.⁴² Für diese Auswertung auf Basis der Fahrten beträgt die Gesamtzahl der zufällig ausgewählten Fahrten in den letzten sieben Tagen dann $n = 4.801$. Entsprechend wird für diese Subindikatoren-Auswertungen zu Wochenabschnitten und Straßenarten der jeweilige relative Anteil der Fahrten berichtet.

Der KPI für Alkohol für Fahrende von Pkw und motorisierten Zweirädern in Deutschland beträgt nach der Erhebung dieser Befragungsstudie 99,6 % (vgl. Tabelle 8-1). Dies ist der Anteil der Fahrenden von Pkws und motorisierten Zweirädern innerhalb des

⁴² Bei den späteren Auswertungen der fahrtenbasierten Merkmale für die einzelnen Verkehrsmittel in den Kapiteln 8.2 und 8.3 stellt sich das hier beschriebene Problem nicht. Dort deckt sich die Anzahl der Befragten mit der Anzahl der Fahrten.

KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren		n (für < 0,5 % bzw. 0,0 % für Fahr- anfänger/-innen)	KPI für Alkohol in %	Konfidenzintervall in % (untere Grenze; obere Grenze)
KPI für Alkohol		4.475	99,6	99,3; 99,7
Geschlecht	Divers	3	100,0	43,8; 100,0
	Männlich	2.322	99,5	99,2; 99,7
	Weiblich	2.150	99,6	99,3; 99,8
Alter	18 bis 24 Jahre	278	97,9	95,5; 99,0
	25 bis 34 Jahre	715	99,3	98,4; 99,7
	35 bis 44 Jahre	752	99,5	98,6; 99,8
	45 bis 54 Jahre	1.017	99,7	99,1; 99,9
	55 bis 64 Jahre	779	99,9	99,3; 100,0
	65 Jahre und älter	934	100,0	99,6; 100,0
Fahranfänger/-in	Fahranfänger/-in	141	92,2	86,8; 95,5
	Kein/-e Fahranfänger/-in	4.334	99,8	99,7; 99,9
Wochenabschnitt ^{a)}	Wochentag tagsüber	3.324	99,6	99,3; 99,8
	Wochentag nachts	90	92,8	85,5; 96,5
	Wochenende tagsüber	1.226	99,8	99,4; 100,0
	Wochenende nachts	77	98,7	93,0; 99,8
Straßenart ^{a)}	Innerorts	2.679	99,4	99,0; 99,6
	Außerorts	1.675	99,8	99,5; 99,9
	Autobahn	425	99,5	98,3; 99,9

^{a)} Berechnung auf Basis von zufällig ausgewählten Fahrten mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad

Tab. 8-1: KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren in Deutschland für alle Fahrenden (Pkw und motorisiertes Zweirad)

gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK). Dieser Wert liegt mit einer Sicherheit von 95 % in einem Konfidenzintervall mit der unteren Grenze von 99,3 % und der oberen Grenze von 99,7 %.

Der KPI für Alkohol für männliche Fahrende von Pkws und motorisierten Zweirädern beträgt 99,5 % und liegt damit leicht unter dem Subindikator für weibliche Fahrende von Pkws und motorisierten Zweirädern mit 99,6 %.

Mit Blick auf das Alter ergibt sich für junge Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern im Alter von 18 bis 24 Jahren ein KPI für Alkohol von 97,9 %. Dieser Anteil an Personen, die innerhalb der gesetzlichen Vorgaben zur BAK mobil sind, ist sichtlich niedriger als die entsprechenden KPIs für die übrigen Altersgruppen. Für 25- bis 34-jährige Fahrende von Pkws und motorisierten Zweirädern beträgt der Subindikator 99,3 %. Mit zunehmendem Alter steigt der ausgewiesene altersspezifische Subindikator stetig, bis er bei 65-jährigen und älteren Fahrenden den Wert von 100,0 % erreicht.

Als Subindikator für pkw- und kraftradfahrende Fahranfängerinnen und Fahranfänger errechnet sich ein Wert von lediglich 92,2 %. Das ist der deutlich niedrigste Wert unter allen Subindikatoren für den KPI für Alkohol. Für Fahrende mit Pkws und motorisierten Zweirädern, die älter als 21 Jahre oder nicht mehr in der Probezeit sind, beläuft sich der KPI für Alkohol auf 99,8 %.

Wie bereits ausgeführt bilden die Fahrten von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern die Basis für die Subindikatoren des KPI für Alkohol für die Wochenabschnitte und die befahrene Straßenart. An den Fahrtzeitpunkten tagsüber an den Wochentagen beträgt der Anteil der in der Studie erfassten Fahrten, die die Fahrerinnen und Fahrer nach eigenem Bekunden konform zu den geltenden Grenzen für die BAK zurückgelegt haben, 99,6 %. Wochentags nachts ist der Teilindikator mit 92,8 % merklich geringer und weist im Umkehrschluss unter allen Wochenabschnitten den Zeitabschnitt mit den häufigsten Fahrten unter Alkoholeinfluss aus. Am Wochenende tagsüber beträgt der Anteil der Fahrten, die entsprechend den geltenden Grenzen für die BAK absolviert wurden, 99,8 %. Dieser Anteil von Fahrten im Rahmen der

zulässigen BAK-Grenze ist am Wochenende nachts nur unwesentlich geringer (98,7 %).

Ein weiterer Subindikator gibt Auskunft über die genutzten Straßenarten während der Fahrten ohne bzw. mit Alkoholeinfluss. Auf Straßen innerorts hielten sich während der in der Erhebung aufgezeichneten Fahrten die Fahrenden bei 99,4 % der Fahrten an das gesetzlich geltende Limit für die BAK. Auf Autobahnen zurückgelegte Fahrten sind zu 99,5 % im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss gesetzeskonform zurückgelegt worden. Für Fahrten auf sonstigen außerörtlichen Straßen gilt dies zu 99,8 %.

8.2 KPI für Alkohol für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws

In Tabelle 8-2 wird der KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren ausschließlich für zufällig ausgewählte Fahrten von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern in den letzten sieben Tagen berichtet. Für die erfassten Fahrten mit dem Pkw oder Kleintransporter errechnet sich ein KPI für Alkohol von 99,7 %. Mit einer Sicherheit von 95 % liegt dieser Anteilswert für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws im Bereich von 99,4 % bis 99,8 %.

Getrennt nach den Fahrten, die von männlichen und weiblichen Pkw-Fahrern absolviert wurden, zeigen sich nur geringfügige Unterschiede hinsichtlich des KPI für Alkohol: Unter den Pkw-Fahrern halten 99,6 % und unter den Pkw-Fahrerinnen 99,8 % die geltenden Vorschriften zum Fahren unter Alkoholeinfluss ein.

Deutlichere Unterschiede in der Befolgung des BAK-Grenzwertes werden bei der differenzierten Auswertung des KPI für Alkohol nach dem Alter sichtbar. So beträgt der KPI für Alkohol unter den 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrenden 98,6 % und liegt damit etwas unter den Kennwerten der übrigen Altersgruppen. Unter den 65-jährigen und älteren Fahrerinnen und Fahrern wurden in der vorliegenden Erhebung keine Fahrten unter Alkoholeinfluss, bei denen der gesetzliche Grenzwert missachtet wurde, erfasst.

Wie schon bei der Differenzierung des Alters weist der KPI für Alkohol auch für die – meist jungen – Fahranfängerinnen und Fahranfänger mit 94,7 %

KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren für Fahrten mit Pkws oder Kleintransportern		n (für < 0,5 ‰ bzw. 0,0 ‰ für Fahr- anfänger/-innen)	KPI für Alkohol in %	Konfidenzintervall in % (untere Grenze; obere Grenze)
KPI für Alkohol für Pkws und Kleintransporter		4.443	99,7	99,4; 99,8
Geschlecht	Divers	3	100,0	43,8; 100,0
	Männlich	2.296	99,6	99,2; 99,8
	Weiblich	2.144	99,8	99,5; 99,9
Alter	18 bis 24 Jahre	276	98,6	96,4; 99,4
	25 bis 34 Jahre	713	99,3	98,4; 99,7
	35 bis 44 Jahre	748	99,9	99,2; 100,0
	45 bis 54 Jahre	1.007	99,7	99,1; 99,9
	55 bis 64 Jahre	767	99,9	99,3; 100,0
	65 Jahre und älter	931	100,0	99,6; 100,0
Fahranfänger/-in	Fahranfänger/-in	142	94,7	89,8; 97,3
	Kein/-e Fahranfänger/-in	4.301	99,8	99,7; 99,9
Wochenabschnitt	Wochentag tagsüber	3.139	99,7	99,4; 99,8
	Wochentag nachts	83	95,4	88,8; 98,2
	Wochenende tagsüber	1.098	99,8	99,3; 100,0
	Wochenende nachts	67	100,0	94,6; 100,0
Straßenart	Innerorts	2.479	99,6	99,2; 99,8
	Außerorts	1.550	99,9	99,5; 100,0
	Autobahn	413	99,5	98,3; 99,9

Tab. 8-2: KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren in Deutschland für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw

einen geringeren Anteil an Fahrenden aus, die die für sie geltenden Promillegrenzen einhalten. Unter den fahrerfahrenen Pendants beträgt der Anteil des für diese Gruppe ausgewiesenen KPI für Alkohol 99,8 %.

An Wochentagen tagsüber beträgt der errechnete KPI für Alkohol für Pkw-Fahrende 99,7 %, tagsüber an den Tagen des Wochenendes liegt er bei 99,8 %. Die häufigsten Verstöße gegen die gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss werden nachts an den Wochentagen verzeichnet, und der entsprechende Subindikator für Fahrten mit dem Pkw liegt in diesem Wochenabschnitt bei 95,4 %. Entgegen mancher Erwartung liegt der Subindikator für Pkw-Fahrende, die nachts am Wochenende erfolgten, bei 100,0 %.

Für Pkw-Fahrten innerorts beläuft sich der Subindikator des KPI für Alkohol auf 99,6 %, für Fahrten auf Straßen außerorts auf 99,9 %. Zu 99,5 % werden Pkw-Fahrten auf Autobahnen hinsichtlich des Fahrens unter Alkoholeinfluss gesetzeskonform absolviert.

8.3 KPI für Alkohol für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern

Der KPI für Alkohol für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern beträgt 98,0 % (vgl. Tabelle 8-3) und zeigt damit an, dass unter den Kraftradfahrenden im Vergleich zu den Pkw-Fahrenden häufiger gegen die gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss verstoßen wird. Die Berechnung des Konfidenzintervalls besagt, dass der Wert des KPI für Alkohol für motorisierte Zweiradfahrende mit einer Sicherheit von 95 % im Bereich von 95,8 % bis 99,0 % liegt.

Die Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt einen KPI für Alkohol für männliche Kraftradfahrende von 98,8 % und für weibliche Kraftradfahrende von 96,5 % an.

Mit Blick auf die Subindikatoren der Alterskategorien weichen die 18- bis 24-Jährigen (87,5 %) sowie die 35- bis 44-Jährigen (95,9 %) hinsichtlich der Regelbefolgung für das Fahren unter Alkoholeinfluss

KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren für Fahrten mit motorisierten Zweirädern		n (für < 0,5 ‰ bzw. 0,0 ‰ für Fahrer/-innen)	KPI für Alkohol in %	Konfidenzintervall in % (untere Grenze; obere Grenze)
KPI für Alkohol für motorisierte Zweiräder		336	98,0	95,8; 99,0
Geschlecht	Divers	0	–	– ; –
	Männlich	253	98,8	96,6; 99,6
	Weiblich	83	96,5	90,2; 98,8
Alter	18 bis 24 Jahre	28	87,5	71,9; 95,0
	25 bis 34 Jahre	60	100,0	94,0; 100,0
	35 bis 44 Jahre	70	95,9	88,6; 98,6
	45 bis 54 Jahre	91	100,0	95,9; 100,0
	55 bis 64 Jahre	58	100,0	93,8; 100,0
	65 Jahre und älter	30	100,0	88,6; 100,0
Fahranfänger/-in	Fahranfänger/-in	31	81,6	66,6; 90,8
	Kein/-e Fahranfänger/-in	305	100,0	98,8; 100,0
Wochenabschnitt	Wochentag tagsüber	186	98,4	95,4; 99,5
	Wochentag nachts	7	70,0	39,7; 89,2
	Wochenende tagsüber	128	99,2	95,7; 99,9
	Wochenende nachts	10	90,9	62,3; 98,4
Straßenart	Innerorts	200	97,6	94,4; 99,0
	Außerorts	124	99,2	95,6; 99,9
	Autobahn	12	92,3	66,7; 98,6

Tab. 8-3: Gesamt- und Subindikatoren des KPI für Alkohol in Deutschland für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern

von den anderen Kraffradfahrenden merklich ab. In den übrigen Alterskategorien wurden in der vorliegenden Erhebung keine Fahrten über der geltenden BAK-Grenze berichtet.

Als auffällig erweist sich der KPI für Alkohol für Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf motorisierten Zweirädern (81,5 %). Dagegen lässt sich für Kraffradfahrende ohne alters- bzw. probezeitbedingten Fahranfänger-Status ein KPI für Alkohol von 100 % ausweisen, d. h. von dieser Befragten-Gruppe werden in der vorliegenden Studie keine Alkoholfahrten berichtet.

Für die Subindikatoren der Wochenabschnitte werden Werte für die Wochentage tagsüber von 98,4 % und für das Wochenende tagsüber von 99,2 % errechnet. Besonders bemerkenswert erscheint der errechnete KPI-Wert von 70,0 % für Fahrten mit dem motorisierten Zweirad an Wochentagen nachts. Auch für die Nachtfahrten mit dem motorisierten Zweirad am Wochenende ist der Subindikator mit 90,9 % auffallend niedrig. Hinsichtlich dieser beiden Subindikatoren lassen die niedrigen Fall-

zahlen die Berechnung der KPI-Werte und ihre Interpretation als fraglich erscheinen.

Der Subindikator für den KPI für Alkohol weist für Straßen innerorts einen Anteil von 97,6 % an Fahrenden aus, die während der Fahrt mit dem motorisierten Zweirad den für sie geltenden BAK-Grenzwert nicht überschritten haben. Auf Straßen außerorts beläuft sich der entsprechende Indikator auf 99,2 %. Auch beim Subindikator für die Autobahn als befahrene Straßenart (92,3 %) beeinträchtigt die niedrige Fallzahl die Berechnung des KPI-Wertes und lässt seine Interpretation als fraglich erscheinen.

9 Vergleichsdaten aus polizeilichen Alkoholkontrollen

Für den Zweck der Überprüfung der Inhaltsvalidität der Befragungsdaten hat der Forschungsnehmer am 02.08.2021 beim Polizeipräsidium Mittelfranken die Bereitstellung der polizeilichen Daten von Alkoholkontrollen aus dem Bundesland Bayern beantragt. Diese Daten wurden, nach der ministeriellen Genehmigung, am 19.11.2021 in einer im MS Excel-Format gespeicherten Tabelle zur Verfügung gestellt.

9.1 Datenbeschreibung

Die Daten polizeilicher Alkoholkontrollen bilden in Deutschland – in Abwesenheit von Roadside Surveys oder vergleichbar systematisch durchgeführten Studien – gegenwärtig die wesentliche Grundlage des sog. Hellfeldes über das Fahren unter Alkoholeinfluss. Dieses durch polizeiliche Alkoholkontrollen hergestellte Hellfeld hat jedoch – wie auch bereits in Kapitel 4.1.2 erläutert – systemische Einschränkungen, wie z. B. eine variierende Kontrollichte und die ausschließliche Durchführung anlassbezogener Alkoholkontrollen, die die Aussagekraft des dadurch hergestellten Hellfeldes einschränken. Dennoch bieten die Daten polizeilicher Alkoholkontrollen die bestmögliche Datenbasis für eine Beurteilung der inhaltlichen Validität der im vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt erhobenen Befragungsdaten.

Aufgrund der föderalen Struktur der Polizei in Deutschland existiert hierzulande jedoch keine bundesweit einheitliche Datenbasis, die gesammelt Auskunft über polizeiliche Alkoholkontrollen im Bundesgebiet geben könnte. Stattdessen werden diese Daten – entsprechend der föderalen Struktur – in den Datenbanken der jeweiligen Landespolizeibehörden zum Zweck anhängiger gesetzlicher Verfahren gespeichert.

Für einen Abgleich der Befragungsdaten mit den Daten polizeilicher Alkoholkontrollen stellte das Polizeipräsidium Mittelfranken entsprechende Datenbestände der Bayerischen Polizei zur Verfügung.⁴³ Diese Daten bilden alle polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern ab. Dabei enthalten sie ausschließlich Einträge infolge von auffälligen Alkoholkontrollen, die einen der folgenden Rechtsverstöße erfüllen und durch einen Atem- oder Blutalkoholtest nachgewiesen wurden:

- Gefährdung des Straßenverkehrs – infolge Alkohol (§ 315c StGB),
- Straßenverkehrsgesetz – 0,25 mg/l-Grenze AAK (§ 24a StVG),
- Straßenverkehrsgesetz – 0,5-Promille-Grenze BAK (§ 24a StVG),
- Trunkenheit im Verkehr – infolge Alkohol (§ 316 StGB).

Diese Daten polizeilicher Alkoholkontrollen in Bayern wurden dem Forschungsnehmer für die Jahre 2019 und 2020 zur Verfügung gestellt.⁴⁴ Dabei dienen die Daten aus dem Jahr 2019 als Referenz für ein Jahr ohne Einfluss von pandemiebedingten Einschränkungen und Einflüssen auf das Mobilitätsverhalten. Gemäß vorheriger Absprachen umfassten die gelieferten Daten die folgenden Informationen:

- Datum und Uhrzeit sowie datenschutzrechtlich zulässige Daten zum Ort des Tatereignisses,
- Geschlecht und Alter der polizeilich erfassten Personen,
- Fahrerlaubnis der polizeilich erfassten Personen,
- Ergebnisse sowie Angaben zu Datum und Uhrzeit des Atemalkoholvortests sowie gegebenenfalls des Atemalkoholtests bzw. des Tests der BAK durch Blutentnahme,
- Ausgewählte Angaben zum Fahrzeugtyp.

⁴³ An dieser Stelle sei dem Polizeipräsidium Mittelfranken für die Bereitstellung der Daten und ihre entgegenkommende Unterstützung des Forschungsprojektes herzlich gedankt.

⁴⁴ Das Jahr 2021, das dem Zeitpunkt der Erhebung der Befragungsdaten zeitlich am ehesten entsprechen hätte, war zum Zeitpunkt der Anfrage und Auslieferung der Daten noch nicht abgeschlossen und konnte wegen des Projektzeitplans nicht berücksichtigt werden.

Mit den in den Polizeidaten enthaltenen Variablen können diese Daten anhand des Geschlechts, des Alters der auf Alkohol getesteten Personen sowie auf den Zeitpunkt der Fahrt unter Alkoholeinfluss den Befragungsdaten aus dem vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt sowohl für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws als auch von motorisierten Zweirädern gegenübergestellt werden. Bei der nachfolgenden Analyse der Daten ist dabei stets das Zustandekommen der Statistiken zu berücksichtigen: Das Testen der Polizei auf die Atem- oder Blutalkoholkonzentration bei Verkehrsteilnehmenden darf – wenn nicht infolge freiwilliger Einwilligung – ausschließlich verdachtsabhängig erfolgen. Zudem orientieren sich die polizeilichen Kontrollen auf Verkehrstüchtigkeit an Kontrollstrategien oder äußeren Gelegenheitsfaktoren, mit dem Ziel Unfallfolgen für die Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden. In der Konsequenz sind die resultierenden Statistiken in einer besonderen Weise verzerrt, die in der Interpretation der Daten und im Abgleich mit den Befragungsdaten zu berücksichtigen ist.

9.2 Auswertungsergebnisse

9.2.1 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Fahrten unter Alkoholeinfluss

Wie bereits erwähnt, folgte die Auswahl der Polizeidaten für die Jahre 2019 und 2020 bereits der Absicht, die Auswirkungen der vielfältigen Einschränkungen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie auf das Fahren unter Alkoholeinfluss in Deutschland begutachten zu können. Die bestehende Forschungsliteratur weist in diesem Zusammenhang auf eine Reduzierung der Alltags- und Freizeitmobilität einerseits und auf Auswirkungen auf das Fahren unter Alkoholeinfluss andererseits hin (vgl. NOBIS 2021; NOBIS et al. 2021; VANLAAR et al. 2021).

Eine getrennte Auswertung der in Bayern polizeilich erfassten Regelverstöße infolge Alkohols für die Jahre 2019 und 2020 ist in Tabelle 9-1 abgetragen. Die dort sichtbaren Befunde signalisieren, dass in Bayern im Jahr 2020 deutlich weniger Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern wegen des Fahrens über der gesetzlich erlaubten BAK oder Atemalkoholkonzentration in die polizeiliche Datenbank überführt wurden. Im Jahr 2020 wurden für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws 4.362 weniger Regelverstöße im Straßenverkehr infolge Alkohols verzeichnet als im Jahr 2019, ein Rückgang um 22,9 %. Fahrende motorisierter Zweiräder

wurden im Jahr 2020 ebenso seltener eines Regelverstößes infolge von Alkohol im Straßenverkehr überführt. Für die Nutzerinnen und Nutzer dieses Fahrzeugtyps beträgt der Rückgang im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr etwa ein Viertel (25,1 %).

Ergänzend zur Reduktion der absoluten Häufigkeiten geahндeter Verstöße wird in den vorliegenden Daten polizeilicher Alkoholkontrollen auch ein geändertes Muster der auffälligen Alkoholkontrollen bei Fahrerinnen und Fahrern von Pkws zwischen den Jahren 2019 und 2020 sichtbar. Bild 9-1 stellt den Zeitpunkt des Tatereignisses im Verlauf einer Woche⁴⁵ in den Jahren 2019 und 2020 für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws dar. Dabei ist in der Gegenüberstellung des Wochenverlaufs für die Jahre 2019 und 2020 zu erkennen, dass die relativen Anteile für die Zeitabschnitte von 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Jahr 2020 an allen Wochentagen über den entsprechenden für das Jahr 2019 verzeichneten relativen Anteilen liegt. Gleichzeitig sind die Anteile für Alkoholfahrten von 22:00 Uhr bis 04:00 Uhr im Jahr 2020 an allen Wochentagen – bisweilen aber auch nur geringfügig – niedriger. Zudem zeigen die alkoholisierten Fahrten am Wochenende von 04:00 Uhr bis 10:00 Uhr im Jahr 2020 eine geringere relative Ausprägung.

Für die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder wird der Zeitpunkt des Tatereignisses im Verlauf einer Woche in den Jahren 2019 und 2020 in Bild 9-2 dargestellt. Dabei ist – analog zu den Pkw-Fahrenden – zu beobachten, dass im Jahr 2020 an den Wochentagen von Montag bis Donnerstag die relativen Anteile für auffällige Alkoholkontrollen zwi-

⁴⁵ Die Einteilung der Zeitabschnitte folgt dabei wie bereits in Kapitel 7.5.2 dargelegt den Vorgaben aus BOETS et al. (2021: 6).

Jahr	Pkw		Motorisiertes Zweirad	
	n	%	n	%
2019	19.086	56,5	1.366	57,2
2020	14.724	43,5	1.023	42,8
Gesamt	33.810	100,0	2.389	100,0

Tab. 9-1: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für die Jahre 2019 und 2020 – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

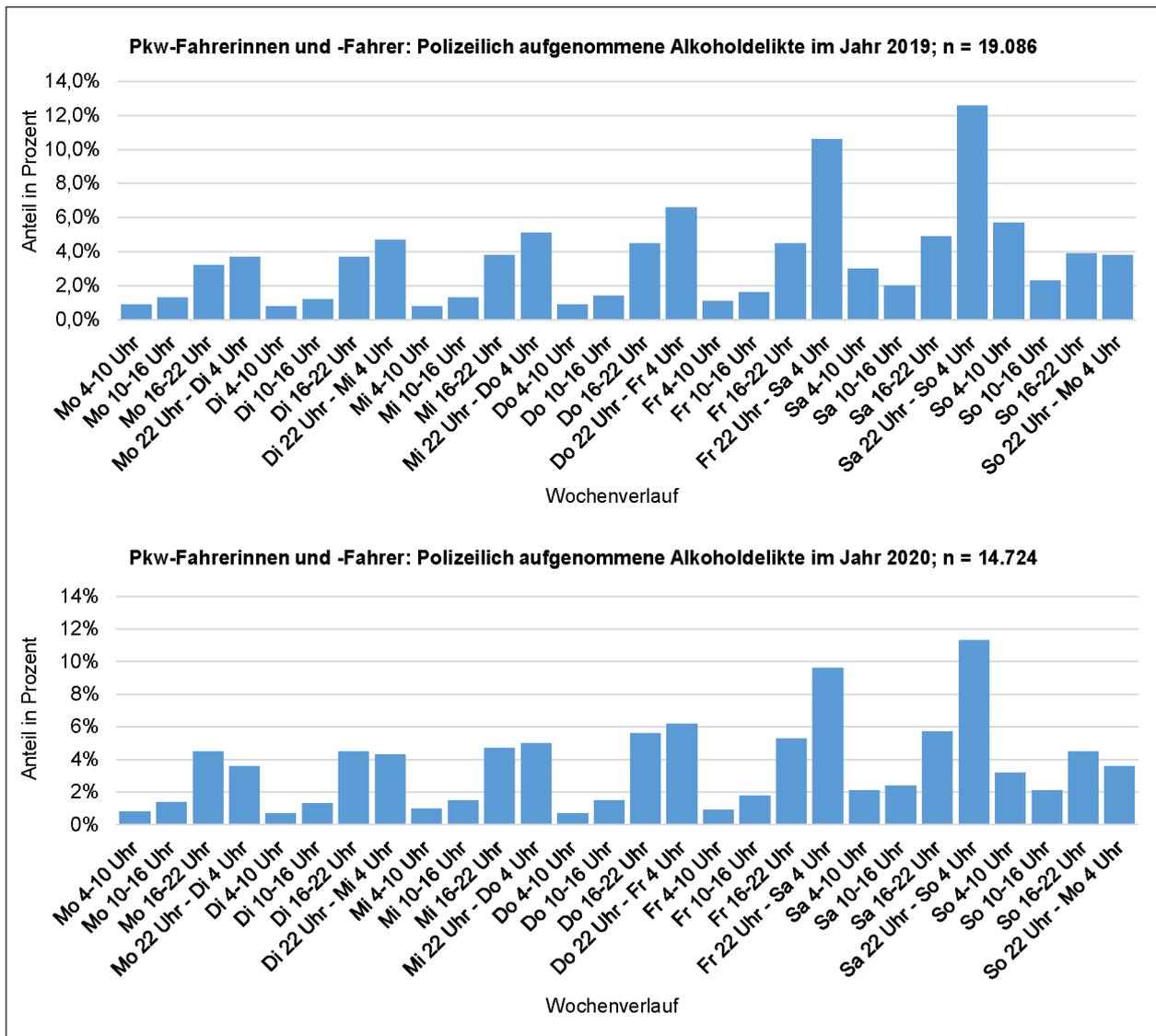


Bild 9-1: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern in Bayern für die Jahre 2019 und 2020 im Wochenverlauf

schen 16:00 Uhr und 22:00 Uhr über den Anteilen des Jahres 2019 lagen. Gleichzeitig wurde an diesen Wochentagen – mit Ausnahme des Donnerstags – von 22:00 Uhr bis 04:00 Uhr weniger Kraftfahrenden ein Verstoß gegen die Vorschriften zum Fahren unter Alkoholeinfluss nachgewiesen. An Samstagen und Sonntagen ist die Tendenz, hin zu mehr auffälligen Alkoholkontrollen, von 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr ebenso zu verzeichnen.

Somit zeigt der Vergleich der Statistiken aus den Jahren 2019 und 2020 für die Verstöße gegen die rechtlichen Vorschriften zum Fahren unter Alkoholeinfluss sowohl für Fahrernde von Pkws als auch von motorisierten Zweirädern, dass im Jahr 2020 – das unter dem Vorzeichen von Kontaktbeschränkungen, Schließungen von Gaststätten, ausgewei-

teter Sperrzeiten und dadurch fehlender Trinkgelegenheiten stand – weniger Verstöße während Nachtfahrten zwischen 22:00 Uhr und 04:00 Uhr geahndet wurden.

Für die weitere Beschreibung der hier ausgewerteten Polizeidaten auffälliger Alkoholkontrollen werden deshalb ausschließlich die Daten aus dem Jahr 2020 herangezogen. Dies basiert auf der Annahme, dass die Rahmenbedingungen motorisierten Fahrens durch die pandemiebedingten Einschränkungen im Jahr 2020 dem Befragungszeitpunkt zur Erhebung des KPI für Alkohol im Jahr 2021 ähnlich sind und das Verhalten der Fahrennden von Pkws und motorisierten Zweirädern hinsichtlich des Fahrens unter Alkoholeinfluss vergleichbar beeinflusst haben.

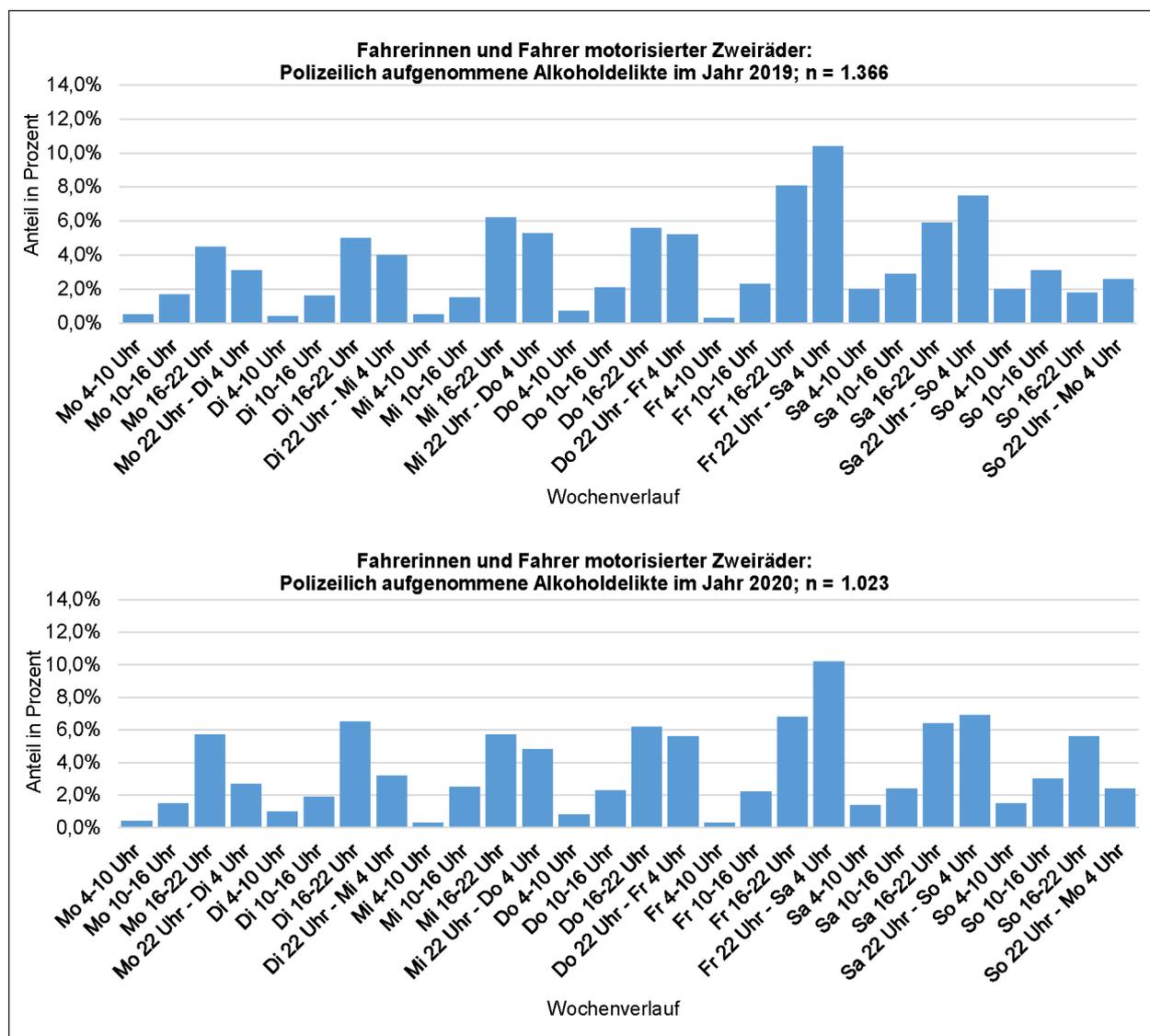


Bild 9-2: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr von Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder in Bayern für die Jahre 2019 und 2020 im Wochenverlauf

9.2.2 Ausgewählte univariate Auswertungen der polizeilichen Alkoholkontrollen

Für die Daten auffälliger polizeilicher Alkoholkontrollen in Bayern aus dem Jahr 2020 werden in diesem Kapitel weitere Auswertungen für das Geschlecht und das Alter der polizeilich aufgenommenen Personen, denen per Atem- oder Blutalkoholtest ein Verstoß nachgewiesen werden konnte, sowie für den Zeitpunkt der Fahrt durchgeführt. Für das Geschlecht der polizeilich erfassten Personen ergibt sich in der Auswertung für Pkw-Fahrende ebenso wie für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder ein eindeutiges Ergebnis (vgl. Tabelle 9-2): Männliche Fahrer von Pkws (85,4 %), und nochmal deutlicher von motorisierten Zweirädern

Geschlecht	Pkw		Motorisiertes Zweirad	
	n	%	n	%
Männlich	12.573	85,4	979	95,7
Weiblich	2.149	14,6	44	4,3
Gesamt	14.722	100,0	1.023	100,0

Tab. 9-2: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 nach Geschlecht – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

(95,7 %), überwiegen deutlich in den polizeilichen Statistiken.

Hinsichtlich des Alters stellt unter den Pkw-Fahrenden die Gruppe der 25- bis 34-Jährigen den größten Anteil mit 25,1 %. Danach folgen absteigend die Altersgruppen der 35- bis 44-Jährigen (22,4 %), der 45- bis 54-Jährigen (20,0 %) und der 55- bis 64-Jährigen (14,6 %). Etwas mehr als jeder zehnte wegen eines Alkoholverstoßes geahndete Pkw-Fahrende ist zwischen 18 und 24 Jahre alt (11,9 %) und den geringsten Anteil an den polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikten machen mit 6,1 % die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ab 65 Jahren aus (vgl. Tabelle 9-3).

Alter, kategorisiert	Pkw		Motorisiertes Zweirad	
	n	%	n	%
18 bis 24 Jahre	1.742	11,9	110	11,5
25 bis 34 Jahre	3.680	25,1	155	16,2
35 bis 44 Jahre	3.290	22,4	153	16,0
45 bis 54 Jahre	2.931	20,0	191	20,0
55 bis 64 Jahre	2.146	14,6	267	27,9
65 Jahre und älter	899	6,1	81	8,5
Gesamt	14.688	100,0	957	100,0

Tab. 9-3: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 nach Alter (kategorisiert) – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Wochenabschnitt	Pkw		Motorisiertes Zweirad	
	n	%	n	%
Wochentags	4.570	31,0	379	37,0
Nachts in der Woche	3.599	24,4	237	23,2
Tagsüber am Wochenende	2.946	20,0	207	20,2
Nachts am Wochenende	3.609	24,5	200	19,6
Gesamt	14.724	100,0	1.023	100,0

Tab. 9-4: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 nach Wochenabschnitten – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Unter den motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrern, denen in Alkoholkontrollen ein Verstoß gegen die geltenden Regeln nachgewiesen wurde, ist die Altersverteilung gänzlich umgekehrt. Hier haben die Personen im Alter von 55 bis 64 Jahren den größten Anteil unter den polizeilich aufgenommenen Kraftradfahrenden und die entsprechenden Anteile nehmen mit absteigendem Alter ebenfalls ab. In einem ähnlichen Umfang wie unter den Pkw-Fahrenden sind die motorisierten Zweiradfahrenden im Alter von 18 bis 24 Jahren (11,5 %) sowie Senioren ab 65 Jahren (8,5 %) unter den polizeilich erfassten Personen vertreten.

Wie in Kapitel 9.2.1 in Bild 9-1 und Bild 9-2 bereits dargestellt, lassen sich mit den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen die Fahrten unter Alkoholeinfluss, bei denen der gesetzlich erlaubte Grenzwert für die Atem- oder Blutalkoholkonzentration überschritten wurde, im Wochenverlauf nachvollziehen. Dabei geben insbesondere die Zeitabschnitte am Abend (16:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und in der Nacht (22:00 Uhr bis 04:00 Uhr) eine besondere Häufung von geahndeten Verstößen sowohl für Pkw- als auch für motorisierte Zweiradfahrende zu erkennen. In der zusammenfassend kategorisierten Form der Wochenabschnitte, dargestellt in Tabelle 9-4, werden die zeitlichen Schwerpunkte von Fahrten unter Alkoholeinfluss nochmals verdeutlicht. So wurde jeder zweite geahndete Verstoß von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern gegen die Vorschriften zum Fahren unter Alkoholeinfluss nachts an Wochentagen oder am Wochenende (jeweils zwischen 22:00 Uhr und 04:00 Uhr) erfasst (48,9 %). Dies ist insofern bemerkenswert, als diese beiden Wochenabschnitte nur ein Viertel der kategorisierten Wochenstunden umfassen. Unter den Pkw-Fahrenden wurden des Weiteren tagsüber an den Wochentagen etwa drei von zehn geahndeten Verstößen (31,0 %) durch polizeiliche Kontrollen aufgedeckt,⁴⁶ und jeder fünfte Verstoß (20,0 %) erfolgte tagsüber an den Tagen des Wochenendes.⁴⁷

⁴⁶ Dieser Teil des Hellfeldes wurde in der Hälfte der kategorisierten Wochenstunden entdeckt.

⁴⁷ Stundenmäßig umfasst dieser Wochenabschnitt ein Viertel der kategorisierten Wochenstunden.

Verstöße gegen das Fahren unter Alkohol im Straßenverkehr wurden bei motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrern zu 42,8 % während Fahrten nachts an Wochentagen oder am Wochenende aufgezeichnet.⁴⁸ Nahezu ähnlich viele Verstöße wurden jedoch auch tagsüber an Wochentagen erfasst (37,1 %).⁴⁹ An den Tagen des Wochenendes erfolgte jede fünfte Fahrt mit dem Kraftrad, bei der ein entsprechender Verstoß geahndet wurde (20,2 %).⁵⁰ In der Gegenüberstellung von geahndeten Verstößen von Pkw- und Kraftradfahrenden lässt sich damit festhalten, dass die unter den Pkw-Fahrenden erkennbare Tendenz zu nächtlichen Fahrten unter Alkoholeinfluss unter den motorisierten Zweiradfahrenden in den polizeilichen Statistiken nicht in ähnlich stark ausgeprägter Weise hervor tritt.

9.2.3 Abgleich mit Ergebnissen der Befragungsstudie

Die Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen geben für Bayern im Jahr 2020 das bekannte Hellfeld von Fahrten unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern wider. Diese Daten polizeilicher Alkoholkontrollen bilden den einzigen Datenbestand, mit dem die Befragungsdaten aus dem vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt abgeglichen und inhaltlich validiert werden können. Gleichwohl ist – wie bereits erwähnt – dabei zu berücksichtigen, dass die Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen u. a. von der polizeilichen Kontrollstrategie und -dichte abhängig ist und insofern kein unverzerrtes Abbild des untersuchten Phänomens darstellen.

Die inhaltliche Gegenüberstellung von Daten aus polizeilichen Alkoholkontrollen und der Befragung wird aufgrund der niedrigen Fallzahl von Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder, die nach eigenen Angaben in den letzten sieben Tagen unter

⁴⁸ Auch dieser Aufsummierung liegen wieder in Viertel der kategorisierten Wochenstunden zugrunde.

⁴⁹ Bei Zugrundelegung von der Hälfte der kategorisierten Wochenstunden.

⁵⁰ Erneut fließen hierbei die Fälle aus einem Viertel der kategorisierten Wochenstunden ein.

Alkoholeinfluss gefahren sind (n = 32; ungewichtet), im Folgenden nur für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws durchgeführt. Diese stellen mit einer Fallzahl von n = 265 (ungewichtet) eine belastbarere Datenbasis dar, für die sich Vergleiche anhand des Geschlechts, des Alters und des Wochenverlaufs nachvollziehen lassen.

In dieser Gegenüberstellung ist, neben der Erhebung bzw. dem Zustandekommen der Daten, ein weiterer wesentlicher Unterschied der beiden Datenquellen zu berücksichtigen: Während in den im Weiteren aufgeführten Befragungsdaten von Pkw-Fahrenden Fahrten unter Alkoholeinfluss auch solche Fahrten umfassen, bei denen die gesetzlich erlaubte Grenze für Alkohol im Straßenverkehr nicht überschritten sein muss, geben die Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen nur Fahrten wieder, bei denen die gesetzlich festgesetzte Grenze für die Atem- oder Blutalkoholkonzentration nach objektiver Messung überschritten war.

Hinsichtlich des Geschlechts zeigen die beiden Datenquellen eine vergleichbare Tendenz (vgl. Tabelle 9-5): In beiden Datenbeständen sind männliche Pkw-Fahrer deutlich in der Überzahl gegenüber ihren weiblichen Pendanten, wenngleich in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen die Mehrheit der männlichen Pkw-Fahrenden nochmals deutlicher hervortritt.

In Tabelle 9-6 wird das Alter der in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen erfassten Personen den Befragten, die in den letzten sieben Tagen vor der Befragung zum KPI für Alkohol eine Fahrt unter

Geschlecht	Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer			
	Polizeidaten		Befragungsdaten KPI für Alkohol ^{a)}	
	n	%	n	%
Männlich	12.573	85,4	195	68,9
Weiblich	2.149	14,6	88	31,1
Gesamt	14.722	100,0	283	100,0

^{a)} Angaben von Befragten, die mindestens eine Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichtet haben (gewichtet).

Tab. 9-5: Vergleich der polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol nach Geschlecht für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer

Alkoholeinfluss berichtet haben, gegenübergestellt. Dabei zeigen sich die kategorisierten Altersklassen in beiden Datenbeständen weitgehend deckungsgleich. Die größten Diskrepanzen bestehen bei den 25- bis 34-Jährigen und den 55- bis 64-Jährigen: In den Befragungsdaten beträgt der Anteil der 25- bis 34-Jährigen mit einer Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen 33,5 %, in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen schlägt sich diese Alterskategorie mit 25,1 % nieder. Vice versa ist die relative Häufigkeit der 55- bis 64-jährigen Pkw-Fahrenden in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen mit 14,6 % mehr als doppelt so hoch wie in den Befragungsdaten (6,0 %).

Eine weitere Möglichkeit zur Gegenüberstellung der Datenquellen bildet der Zeitpunkt der Fahrt unter Alkoholeinfluss. In Tabelle 9-7 wird der Zeitpunkt der Fahrten in die vier, bereits mehrfach verwendeten Wochenabschnitte eingeteilt. Aus beiden Datenbeständen geht hervor, dass das Fahren unter Alkoholeinfluss tagsüber an Wochentagen den größten Anteil mit 31,0 % (Polizeidaten) bzw. 40,8 % (Befragungsdaten) einnimmt. Die Fahrten nachts an Wochentagen scheinen in den Befragungsdaten (9,9 %) deutlich seltener auf als in den Polizeidaten aus Bayern (24,4 %). Auch die Alkoholfahrten nachts am Wochenende sind in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen (24,5 %) viel häufiger vertreten als in den Befragungsdaten (12,9 %). Fahrten unter Alkoholeinfluss, die tagsüber an

Tagen des Wochenendes erfasst bzw. absolviert wurden, sind demgegenüber in den Befragungsdaten mit 36,4 % häufiger dokumentiert als in den Daten der Bayerischen Polizei (20,0 %).⁵¹

Die Unterschiede, die sich in der Darstellung der Wochenabschnitte ergeben, werden mit den Resultaten zum Wochenverlauf, aufgeführt für beide Datenbestände in Bild 9-3, näher beleuchtet. In der vergleichenden Darstellung wird deutlich, dass in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen die Nachtfahrten von 22:00 Uhr bis 04:00 Uhr an allen Wochentagen stärker als in den Befragungsdaten ausgeprägt sind. In der Befragungsstudie werden demgegenüber häufiger Fahrten unter Alkoholeinfluss berichtet, die im Zeitraum von 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr stattgefunden haben, die dann in Tabelle 9-7 in den Kategorien „Wochentags“ oder „Tagsüber am Wochenende“ ihren Niederschlag finden. Das Muster zumeist geringerer Anteile von Fahrten unter Alkoholeinfluss in den Zeiträumen von 04:00 Uhr bis 16:00 Uhr und einem Anstieg hin zu den alkoholisierten Abend- und Nachtfahrten ist hingegen in den Wochenverläufen beider Datenbestände nachvollziehbar.

⁵¹ Vgl. hierzu die ad hoc-Erklärung zur Unterscheidung nach dem differenzierten Wochenverlauf in Bild 9-3.

Alter, kategorisiert	Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer			
	Polizeidaten		Befragungsdaten KPI für Alkohol ^{a)}	
	n	%	n	%
18 bis 24 Jahre	1.742	11,9	35	12,3
25 bis 34 Jahre	3.680	25,1	95	33,5
35 bis 44 Jahre	3.290	22,4	58	20,4
45 bis 54 Jahre	2.931	20,0	52	18,3
55 bis 64 Jahre	2.146	14,6	17	6,0
65 Jahre und älter	899	6,1	27	9,5
Gesamt	14.688	100,0	284	100,0

^{a)} Angaben von Befragten, die mindestens eine Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichtet haben (gewichtet).

Tab. 9-6: Vergleich der polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol nach Alter (kategorisiert) für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer

Wochenabschnitt	Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer			
	Polizeidaten		Befragungsdaten KPI für Alkohol ^{a)}	
	n	%	n	%
Wochentags	4.570	31,0	111	40,8
Nachts in der Woche	3.599	24,4	27	9,9
Tagsüber am Wochenende	2.946	20,0	99	36,4
Nachts am Wochenende	3.609	24,5	35	12,9
Gesamt	14.724	100,0	272	100,0

^{a)} Angaben von Befragten, die mindestens eine Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichtet haben (gewichtet).

Tab. 9-7: Vergleich der polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol nach Wochenabschnitten für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer

Die zeitlichen Unterschiede, die in den beiden Datenbeständen in Bild 9-3 beobachtbar sind, können unter anderem auf eine polizeiliche Kontrollstrategie zurückzuführen sein, nachts häufiger auf Verstöße gegen das Fahren unter Alkoholeinfluss zu kontrollieren. Ein weiterer Grund für die Unterschiede ist in den Befragungsdaten zu suchen: Während die Polizeidaten tatsächliche Verstöße berichten, die über eine bestimmte konsumierte Alkoholmenge hinausgehen, werden in den Befragungsdaten sämtliche Fahrten unter Alkoholeinfluss dokumentiert. Diese schließen bereits jeglichen – gesetzlich erlaubten – Alkoholkonsum ein. Solche Gelegenheiten könnten sich tagsüber, z. B. im Anschluss an

ein Treffen im Kollegen- oder Freundeskreis, häufen und in den Befragungsdaten stärker sichtbar werden.

In der Gesamtschau machen die Resultate aus dem Vergleich zwischen den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen und den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol mehrere Parallelen hinsichtlich des Geschlechts und des Alters deutlich. Auch sind ähnliche Muster im Zeitpunkt der aufgedeckten bzw. berichteten Fahrten unter Alkoholeinfluss erkennbar, wenngleich diese hinsichtlich der Nachtfahrten eine unterschiedliche Ausprägung ausweisen.

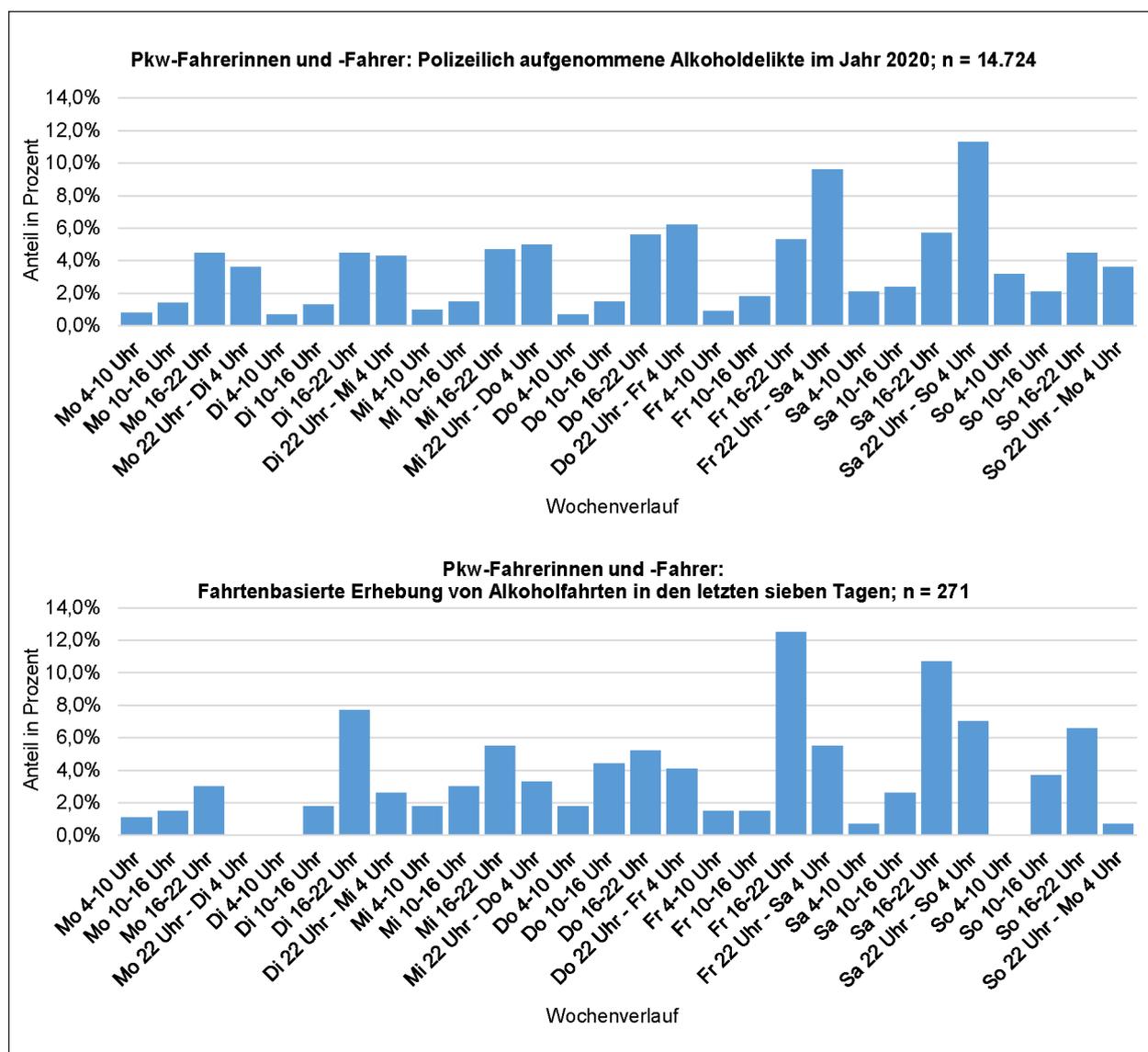


Bild 9-3: Vergleich der polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten nach dem Wochenverlauf für Pkw-Fahrerinnen und Fahrer

10 Zusammenfassung der Projektarbeiten, Limitationen der Studie sowie Fazit

10.1 Zusammenfassung der Projektarbeiten

10.1.1 KPI für Alkohol und die Messung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss

Die im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung angestoßenen Maßnahmen sollen zukünftig, ergänzend zu dem alle zwei Jahre vorgelegten Unfallverhütungsbericht, durch sog. Verkehrssicherheitsindikatoren gemonitort werden, die im internationalen Kontext Key Performance Indicators (KPIs) oder Safety Performance Indicators (SPIs) genannt werden.

Die Bemühungen um möglichst einheitliche KPIs in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union werden im EU-Projekt BASELINE gebündelt, in dem 18 EU-Mitgliedsstaaten die Erhebung ihrer nationalen KPI-Werte koordinieren, um eine länderübergreifende Vergleichbarkeit der nationalen KPI-Erhebungen zu gewährleisten. BASELINE konzentriert sich auf die acht KPIs Geschwindigkeit, Sicherheitsgurt (Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme), Schutzausrüstung (Fahrrad- und Motorradhelme), Alkohol, Ablenkung, Fahrzeugsicherheit, Infrastruktur und Versorgung nach einem Unfall. Das hier berichtete Projekt umfasst die Entwicklung einer Methodik zur Erhebung des KPI für Alkohol in Deutschland und die Durchführung der Ersterhebung dieses nationalen deutschen KPI für Alkohol.

Angepasst an die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland wird der KPI für Alkohol für diese Erhebung wie folgt definiert:

„Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK) – in Deutschland < 0,5 ‰.“

Von diesem Grenzwert ausgenommen sind jedoch Fahranfänger, für die in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres eine BAK von 0,0 ‰ gilt. Für die Erhebung des KPI für Alkohol werden zudem im Rahmen des EU-Projektes BASELINE eine Reihe von methodischen Mindestanforderungen benannt, die bei der Erhebung zu berücksichtigen sind.

Die Motivation, die Prävalenz des berauschten Fahrens als KPI zu monitoren, geht auf die kausale Relation zwischen Merkmal und Unfallrisiko zurück: Alkohol beeinflusst das menschliche Fahrvermögen negativ. Für das Jahr 2020 werden für Deutschland 13.003 Alkoholunfälle mit Personenschaden, mit 156 Getöteten, 4.106 Schwer- und 11.385 Leichtverletzten berichtet. Im langfristigen Trend geht die Anzahl der Alkoholunfälle im Straßenverkehr in Deutschland jedoch deutlich zurück.

Die amtlichen Unfallstatistiken und die im Rahmen von Polizeikontrollen entdeckten Alkoholfahrten repräsentieren das bekannte Hellfeld von Fahrten unter Alkoholeinfluss. Die Erhellung des Dunkelfeldes und die Erfassung der tatsächlichen Prävalenz des Fahrens unter Alkoholeinfluss in seiner Gesamtheit ist das Ziel einschlägiger Forschungsanstrengungen, wie auch des hier bearbeiteten Forschungs- und Entwicklungsprojektes. Zur Erhebung des KPI für Alkohol stehen prinzipiell drei Erhebungsmethoden zur Wahl:

- **Roadside Surveys:** In Verbindung mit einem Alkoholtest können Roadside Surveys das Ausmaß des Fahrens unter Alkoholeinfluss objektiv am verlässlichsten erfassen. In Deutschland ist die Durchführung von Roadside Surveys mit der Befragung von zufällig aus dem fließenden Verkehr gezogenen Pkw-Fahrenden nicht regelmäßig umsetzbar. Deshalb stellt diese Option keine Alternative für das Vorgehen im hier berichteten Projekt dar.
- **Sekundäranalyse von Prozessdaten polizeilicher Alkoholkontrollen:** In Deutschland werden polizeiliche Alkoholkontrollen im Rahmen der allgemeinen Verkehrskontrolle auf freiwilliger Basis oder verdachtsabhängig durchgeführt, verdachtsunabhängige Alkoholkontrollen können bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle polizeilich nicht durchgesetzt werden. Des Weiteren stehen der Verwendung von polizeilichen Daten weitere Faktoren, wie eine wechselnde Kontrollichte oder die anlassbezogene Kontrolle an ausgewählten Orten, den Erfordernissen einer zufallsgesteuerten Auswahl der Alkoholkontrollen entlang vorab definierter Kriterien entgegen. Während sich die polizeilichen Datenbestände nicht für die Berechnung eines KPI für Alkohol eignen, können die Prozessdaten jedoch als inhaltliches Kriterium für die Beurteilung der Validität, der in diesem Projekt erhobenen Befragungsdaten herangezogen werden.

- Selbstreports: Die dritte Alternative zur Erhebung des KPI für Alkohol ist die Durchführung einer Befragungsstudie, in der selbstberichtetes Verhalten der Befragten als Grundlage für die Berechnung des KPI für Alkohol herangezogen wird. Die Erfassung des Fahrens unter Alkoholeinfluss erfolgt dann jedoch nicht mehr objektiv, sondern basiert auf den subjektiven Einschätzungen und Auskünften der Befragten. In Deutschland erweist sich eine anonyme Befragung von Fahrerinnen und Fahrern mit Selbstreports zu Alkoholfahrten als Best Practice für die Erhebung des KPI für Alkohol.

10.1.2 Erhebungsdesign der Befragungsstudie

Die Grundgesamtheit für die Befragungsstudie war definiert als Personen ab 18 Jahren, die in einem bestimmten Zeitraum vor der Befragungsstudie als Fahrerinnen oder Fahrer mit einem Auto bzw. einem motorisierten Zweirad gefahren sind. Der Zeitraum, in dem die Befragungsteilnehmer mindestens einmal gefahren sein müssen, um an der Befragung teilnehmen zu können, wurde für die Befragungsstudie auf die letzten 30 Tage vor der Befragung festgelegt. Die zeitliche Eingrenzung folgte dabei der Absicht, dass ein möglichst hoher Anteil der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer für die in der Befragung zentrale Zufallsauswahl einer Fahrt in den letzten sieben Tagen gültige Angaben machen kann.

Mit dieser Eingrenzung der Grundgesamtheit wurde die Studie als eine bevölkerungsbasierte Befragung zu einem bestimmten Zeitpunkt, d. h. als sog. Querschnitterhebung, angelegt, die alle in Deutschland lebenden Personen einbezieht. Für die Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer wurde auf das Online Access Panel der Firma Norstat Deutschland GmbH zurückgegriffen.

Der Kern des Erhebungsinstruments war die Erfragung einer fahrtenbasierten Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss und über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze. Inhaltlich lässt sich das Fragenprogramm in vier Abschnitte unterteilen: die Erfassung von Merkmalen der motorisierten Verkehrsteilnahme mit Pkw und/oder motorisiertem Zweirad, die Erfragung von Informationen zum KPI für Alkohol, zu Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen sowie die Soziodemografie.

In der wissenschaftlichen Literatur zur Erhebung des Ausmaßes von Alkoholfahrten im Straßenverkehr mittels Befragungen oder Roadside Surveys wird üblicherweise zwischen drei Prävalenzarten unterschieden. Die Periodenprävalenz (Period Prevalence) erfasst Alkoholfahrten über Selbstreports in einer spezifizierten Zeitspanne (z. B. die letzten 30 Tage oder die letzten zwölf Monate). Die fahrtenbasierte Prävalenz (Trip-based Prevalence) erfasst dahingegen die einschlägige Prävalenz hinsichtlich einer bestimmten Fahrt, samt ihren Merkmalen, wie Straßenart, Wochentag, Uhrzeit und vorherigem Alkoholkonsum. Darüber hinaus misst die Punktprävalenz (Point Prevalence) durch die Anwendung stichprobenartiger Atemalkoholtests im Realverkehr (Roadside Surveys) den Anteil der Bevölkerung im Straßenverkehr (z. B. Pkw- oder Zweiradfahrende), der zu einem bestimmten Zeitpunkt entweder über oder unter der zulässigen Atemalkoholkonzentration liegt.

Die Methode der fahrtenbasierten Prävalenzerhebung mittels Selbstreports in Befragungen kommt der Best Practice eines Roadside Surveys im Realverkehr am nächsten, da der Zustand der Trunkenheit am Steuer zu einem bestimmten Zeitpunkt (einer kürzlich erfolgten Fahrt) erfragt wird und Informationen über die Art der Straße etc. mit erfragt werden können.

Aufgrund erwarteter geringer Fallzahlen von Fahrten unter Alkoholeinfluss wurde im Fragebogen, nach der Erhebung der zufällig bestimmten Fahrt aus den letzten sieben Tagen, in folgender Weise nachgefasst:

- Im Fall einer zufällig bestimmten Fahrt ohne vorherigen Alkoholkonsum wurden die Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer um die Angabe gebeten, ob sie in den letzten sieben Tagen vor einer anderen Fahrt mit einem Pkw oder motorisierten Zweirad Alkohol konsumiert hatten. Wurde diese Frage bejaht, wurden die Befragten nochmals gebeten, zu der letzten Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen die einschlägigen Wegemerkmale näher zu bestimmen.
- Im Fall einer zufällig bestimmten Fahrt unter Alkoholeinfluss erfolgte die Nachfrage, ob die Befragten weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss unternommen und dabei womöglich die gesetzlich erlaubte Grenze für die BAK überschritten hätten. Diese Information war jedoch für die späte-

ren fahrtenbasierten Auswertungen nicht mehr einschlägig.

Durch das gezielte Nachfassen von Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen resultiert diese Art der Messung in einer Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in eben diesem Zeitraum.

Mit einem Pretest wurden zwei Ziele verfolgt: Zum einen sollte die technische Funktionstüchtigkeit des Erhebungsinstrumentes, inkl. der korrekten Steuerung der Zufallsauswahl, überprüft und zum anderen die Ergebnisse des entwickelten Instrumentes kritisch gesichtet werden. Die mittlere Bearbeitungsdauer des Pretest-Fragebogens lag bei ca. acht Minuten. Von den 622 Personen, die den Fragebogen vollständig bearbeitet haben, waren 98,9 % in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal Auto und 22,3 % mindestens einmal mit einem motorisierten Zweirad gefahren. Für den Referenzzeitraum von 30 Tagen zeigen 95,8 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und 17,2 % der Kraftrad-fahrenden eine Fahrt an.

Der Verlauf des Pretests sowie die plausiblen Befunde, insbesondere für die Erfassung der Alkoholprävalenzen, gaben keinen Anlass, die bestehende Fragebogenkonzeption des Pretests für die Hauptbefragung mit einem anvisierten Stichprobenumfang von $n = 5.000$ Befragten zu verändern.

10.1.3 Erhebungsverlauf und Datenaufbereitung

Die Hauptstudie im hier berichteten Projekt war vom 10. bis 26. November 2021 im Feld. Der finale Datensatz der Hauptuntersuchung enthält 5.032 vollständig bearbeitete Fragebogen. Die bewusste Übererfüllung des errechneten Stichprobenumfangs folgte der Absicht, in der erstmaligen Umsetzung der Erhebungsinstrumente eine möglichst hohe Fallzahl von Fahrten unter Alkoholeinfluss und über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze zu fassen. Des Weiteren wurde die Stichprobe nach den

Kriterien Geschlecht, Alter, Region (Bundesland) und Bildungsabschluss quotiert, um eine Repräsentativität der Befragtenstichprobe hinsichtlich dieser Merkmale zu gewährleisten. Die Bearbeitungsdauer des Fragebogens betrug bei vollständiger Beantwortung im Durchschnitt 11,4 Minuten (Standardabweichung = 35,7 Minuten⁵²).

Zur Sicherstellung einer hohen Datenqualität wurde während der Feldphase und im Zuge der Datenaufbereitung eine Reihe von Qualitätssicherungsmaßnahmen unternommen, wie z. B. die Festlegung einer Mindestbearbeitungszeit, die Verwendung sog. Trick-Fragen⁵³, die Kontrolle der inhaltlichen Plausibilität bestimmter Antwortmuster oder des sog. Straightlinings. Die Anwendung dieser Kriterien führte zum Ausschluss von $n = 302$ Befragten. Der Datensatz umfasst nach der Datenbereinigung $n = 4.730$ Datensätze von Befragten, die in die anschließende Datenaufbereitung und -auswertung einbezogen wurden.

Über die bereits bei der Datenerhebung erfolgte Quotierung hinsichtlich Geschlecht, Alter, Region (Bundesland) und Bildungsabschluss hinaus, wurden die Befragungsdaten hinsichtlich dieser Personenmerkmale im Sinne eines Redressments gewichtet. Basis dieser Gewichtung waren Personen ab 18 Jahren in Deutschland, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind. Für die Berechnung der Gewichtungsfaktoren wurde die repräsentative Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD; vgl. NOBIS und KUHNIMHOF 2018) herangezogen.

10.1.4 Befragungsergebnisse

Verkehrs- und Soziodemografie

Nahezu alle Befragten (99,2 %) berichten, dass sie in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als FahrerIn oder Fahrer mit einem Pkw oder Kleintransporter (nachfolgend zusammenfassend: Pkw) gefahren sind. Demgegenüber dokumentieren 14,6 % der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer in

⁵² Die hohe Standardabweichung wird durch die große Spannweite der gemessenen Bearbeitungsdauern beeinflusst. Das Minimum der Bearbeitungsdauern liegt bei einer Minute und 38 Sekunden und das Maximum bei 22 Stunden und 45 Minuten

⁵³ Darunter werden einfache Kontroll- oder Rechenaufgaben verstanden, die die Aufmerksamkeit der Befragungsteilnehmer überprüfen und einem unüberlegten Antwortverhalten entgegenwirken sollen.

diesem Zeitraum, mindestens eine Fahrt mit einem Motorrad, einem Motorroller, einem Moped oder einem Mofa (nachfolgend zusammenfassend: „motorisierte Zweiräder“ oder „Krafräder“). Dabei sind 85,4 % der Befragten in den letzten 30 Tagen als Fahrerinnen oder Fahrer ausschließlich Pkw, 13,8 % Pkw und ein motorisiertes Zweirad und nur 0,8 % aller Befragten ausschließlich ein motorisiertes Zweirad gefahren.

Die Dominanz des Pkw als das alltägliche Verkehrsmittel der Befragten bestätigen auch Ergebnisse zu dessen Nutzungshäufigkeit in den letzten 30 Tagen: 51,3 % der Fahrerinnen und Fahrer eines Pkw haben dieses Verkehrsmittel im besagten Zeitraum (fast) täglich genutzt und weitere 28,5 % nutzten das Auto mehrmals pro Woche. Bei den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder betragen die Anteile einer (fast) täglichen Nutzung im erfragten Zeitraum 21,0 % und einer mehrmaligen Nutzung in der Woche 9,3 %.

Die Fahrerlaubnis B/BE besitzen nahezu alle Befragten und natürlich alle Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer in der Stichprobe. Auch unter den Fahrerinnen und Fahrern der motorisierten Zweiräder ist der Besitz der Pkw-Fahrerlaubnis weit verbreitet (98,2 %). Bei den Fahrerlaubnissen für motorisierte Zweiräder ist die AM-Fahrerlaubnis, da sie in der Fahrerlaubnisklasse B/BE enthalten ist, am weitesten verbreitet (Pkw-Fahrer/-innen: 100,0 %; Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder: 99,4 %). Unter den Kraffradfahrenden sind darüber hinaus die Fahrerlaubnisklassen A1, A und A2 deutlich häufiger als unter den Pkw-Fahrenden vertreten. Die Fahrerinnen und Fahrer der motorisierten Zweiräder besitzen ihre Fahrerlaubnis zum Befragungszeitpunkt überdies häufiger auf Probe als die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

Für weitere Auswertungen, insbesondere zum KPI für Alkohol, wurde aus der Angabe zur Probezeit und dem Alter der Befragten eine Fahranfänger-Variante gebildet. Danach sind unter allen Befragten 3,8 % Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Dabei finden sich unter den befragten Pkw-Fahrenden 3,7 % Führerscheinneulinge und unter den Fahrerinnen und Fahrern von Kraffrädern 9,5 %.

Durch die vorgenommene Gewichtung der Daten sind die Häufigkeitsverteilungen für das Geschlecht, das Alter und die regionale Herkunft (Bundesland) an die Verteilung in der MiD 2017 für Besitzer einer Fahrerlaubnis ab 18 Jahren angepasst. Infolge der

Gewichtung sind im Datensatz 48,2 % Frauen und 51,7 % Männer enthalten, deren Zusammensetzung sich zwischen den Gruppen der beiden untersuchten Verkehrsmittel deutlich unterscheidet: Dem Geschlechterverhältnis von 48,4 % Frauen und 51,5 % Männern unter Pkw-Fahrenden steht ein Verhältnis von 29,2 % Frauen zu 70,8 % Männern unter den Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder gegenüber.

Hinsichtlich des Alters sind die Kraffradfahrenden jünger als die Gruppe der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Gerade in der Altersspanne von 18 bis 54 Jahren sind die motorisierten Zweiradfahrenden bisweilen deutlich häufiger und in den Kategorien der Befragten von 55 Jahren und älter dagegen deutlich seltener vertreten.

Unterschiede hinsichtlich der regionalen Herkunft werden bei der Siedlungsstruktur am Wohnort sichtbar. Pkw-Fahrende beschreiben ihre Wohnumgebung häufiger als (Klein-)Stadt oder ländliches Dorf, während die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer zu einem größeren Anteil in einer Großstadt wohnen.

Unter allen Befragten ist die Mittlere Reife bzw. ein Abschluss, der mit der Mittleren Reife vergleichbar ist, der am häufigsten genannte höchste Bildungsabschluss. In der Differenzierung des Bildungsabschlusses nach den Verkehrsbeteiligungsarten lässt sich unter den Pkw-Fahrenden eine leichte Verschiebung hin zu den beiden höheren Bildungsabschlüssen erkennen.

Zum Befragungszeitpunkt war jede bzw. jeder zweite Befragte in Vollzeit erwerbstätig. Befragte in Rente oder in Pension sowie Teilzeiterwerbstätige bilden weitere große Gruppen. Die beiden unterschiedenen Verkehrsmittelgruppen zeigen eine große Abweichung vor allem hinsichtlich einer Vollzeittätigkeit (Pkw-Fahrer/-innen: 47,6 %; Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder: 62,4 %). Dabei zeigt sich auch, dass Nutzerinnen und Nutzer motorisierter Zweiräder bei ihrer beruflichen Tätigkeit häufiger auf ein Fahrzeug angewiesen sind.

Einen letzten Eindruck zur Soziodemografie gibt die Selbsteinstufung der sozialen Stellung in der Gesellschaft. Hier positioniert sich mehr als die Hälfte der Befragten (53,0 %) in der Mitte der Gesellschaft. Im Vergleich zu den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern schätzen sich motorisierte Zweiradfahrerinnen und -fahrer geringfügig gesellschaftlich höher ein.

Periodenprävalenz für das Fahren unter Alkoholeinfluss

Mit Hilfe einer Fragenbatterie von vier Items, die der ESRA2-Befragungsstudie entnommen sind, wird in Kapitel 7.3 die Periodenprävalenz für das Fahren unter Alkoholeinfluss, aber auch unter dem Einfluss von Drogen oder von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können, für die Zeiträume der letzten zwölf Monate sowie der letzten 30 Tage dokumentiert.

Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer

Die Selbstreports in Kapitel 7.3 geben für die Pkw-Fahrenden zu erkennen, dass 82,7 % in den vergangenen zwölf Monaten nie unter Alkoholeinfluss gefahren sind. 17,3 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer geben hingegen zu Protokoll, in dieser Zeit mindestens einmal nach dem Konsum von Alkohol Auto gefahren zu sein. Zudem wird für 94,8 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer festgehalten, im Referenzzeitraum mit einer BAK unter dem für sie geltenden Grenzwert gefahren zu sein. Umgekehrt gilt damit für 5,1 % der befragten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, dass sie die geltenden Straßenverkehrsregeln für die BAK bei mindestens einer Fahrt in den vergangenen zwölf Monaten überschritten haben.

Des Weiteren dokumentieren die Selbstreports, dass 96,6 % der Befragten in den letzten zwölf Monaten nie vor einer Fahrt Drogen konsumiert haben. 89,3 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer haben überdies vor keiner Fahrt in den letzten zwölf Monaten Medikamente eingenommen, die ihre Fahrtüchtigkeit hätten beeinflussen können.

Für den enger gefassten Zeitraum der letzten 30 Tage zeigen die Selbstreports an, dass 86,5 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer keinen Alkohol vor einer Fahrt konsumiert haben. Damit wird von 13,4 % der Pkw-Fahrenden dokumentiert, im betrachteten Zeitraum mindestens einmal unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein. Für den 30-Tage-Referenzzeitraum halten zudem 96,4 % der Autofahrerinnen und -fahrer fest, die gesetzlich geltende BAK-Grenze – zumindest nach eigener Einschätzung – nicht überschritten zu haben. Damit zeigen die Befunde, dass 3,6 % der befragten Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer davon ausgehen, die legale Grenze für die BAK bei mindestens einer Fahrt in den letzten 30 Tagen überschritten zu haben.

In diesem Zeitraum haben darüber hinaus 97,5 % der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer unmittelbar vor

Fahrtantritt keine Drogen genommen und 91,7 % berichten von keiner Autofahrt unter dem Einfluss von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten.

Ein Vergleich mit Resultaten aus der ESRA2-Studie für den Zeitraum der letzten 30 Tage ergibt, dass der in der vorliegenden Befragungsstudie erhobene Befund von 13,4 % Pkw-Fahrenden, die mindestens eine Fahrt unter Alkoholeinfluss unternommen haben, geringer ist als der Anteilswert, der in der ESRA2-Studie für Deutschland (18,2 %) ausgewiesen wird (vgl. VIAS INSTITUTE 2019). Auch der Anteil der Pkw-Fahrenden, der mindestens eine Fahrt über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze absolviert hat, ist in der vorliegenden Studie (3,6 %) geringer als in der im Jahr 2018 durchgeführten ESRA2-Studie (8,9 %).

In den durchgeführten bivariaten Analysen sind die Ergebnisse für die beiden Referenzzeiträume nahezu identisch: Sowohl für den Zeitraum der letzten zwölf Monate als auch jenen der letzten 30 Tage unterscheiden sich mit einer Ausnahme die Befunde zu allen vier Items des Fahrens unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss nach dem Geschlecht, dem kategorisierten Alter und dem Fahranfängerstatus signifikant.⁵⁴ Im Ergebnis zeigt sich, dass Pkw-Fahrer zu einem höheren Anteil als -Fahrerinnen mindestens einmal unter dem Einfluss von Alkohol – und dabei nach eigenem Empfinden auch bei Überschreitung der BAK-Grenze –, oder von Drogen gefahren sind. Hinsichtlich des Alters halten die Ergebnisse fest, dass Pkw-Fahrende mit zunehmendem Alter eine geringere Prävalenz von Fahrten unter dem Einfluss einer der abgefragten Substanzen anzeigen. Zudem berichten Fahranfängerinnen und Fahranfänger wesentlich häufiger von Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als ihre fahrerfahrenen Pendanten.

Fahrerinnen und -Fahrer motorisierter Zweiräder

Für die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer halten die Auswertungen in Kapitel 7.3 eine Prä-

⁵⁴ Nur für das Item „... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten“ unterscheidet sich das Antwortverhalten von Männern und Frauen nicht statistisch signifikant voneinander.

valenz von 13,6 % an Fahrerinnen und Fahrern fest, die mindestens einmal in den letzten zwölf Monaten vor einer Fahrt Alkohol getrunken haben. 86,5 % haben entsprechend keine Fahrt unter Alkoholeinfluss mit einem Motorrad, Motorroller oder einem Mofa berichtet. Weiter zeigen die Ergebnisse, dass ein Anteil von 9,2 % der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder nach eigener Einschätzung bei mindestens einer Fahrt im letzten Jahr die geltenden gesetzlichen Regeln zur BAK gebrochen hat; 90,8 % haben hingegen keine Fahrt unter solchen Bedingungen absolviert.

Des Weiteren zeigen die Ergebnisse, dass in den letzten zwölf Monaten 91,1 % der motorisierten Zweiradfahrenden den Konsum von Drogen in der Stunde vor einer Fahrt verneint haben und 87,0 % keine Einnahme von Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten, dokumentieren.

Für den Zeitraum der letzten 30 Tage ergibt sich für die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer eine Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss von 11,4 %. Von 88,5 % der Befragten wird keine Fahrt unter Alkoholeinfluss berichtet. Einen Verstoß gegen die geltende BAK-Regelung haben 7,3 % der Kraffradfahrenden begangen, indem sie mit einer BAK, die nach eigener Einschätzung über dem gesetzlich zulässigen Grenzwert lag, ein Kraffrad gefahren sind. Für 92,7 % der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder wird kein solches Verhalten in den letzten 30 Tagen dokumentiert.

Der Anteil für Kraffradfahrende, die im gleichen Zeitraum nie unter Drogeneinfluss gefahren sind, beläuft sich auf 92,6 % und der Anteil für Fahrerinnen und Fahrer, die keine Medikamente mit einer möglichen Auswirkung auf ihre Fahrtüchtigkeit eingenommen haben, beträgt 90,4 %.

In der Durchführung der bivariaten Analysen unter den motorisierten Zweiradfahrenden erweisen sich insbesondere das Alter und der Fahranfängerstatus als statistisch auffällig. Die Differenzierungen nach dem Geschlecht ergeben nur für den Konsum von Alkohol vor der Fahrt im Zeitraum der letzten zwölf Monate einen statistisch nachweisbaren Unterschied zwischen männlichen und weiblichen Kraffradfahrenden.

Wie schon zuvor bei den Pkw-Fahrenden, lässt sich auch unter den Kraffradfahrenden ausmachen, dass Männer signifikant häufiger als ihre weiblichen Pendanten unter Alkoholeinfluss fahren. Dies ist auch für die jüngeren Fahrerinnen und Fahrer und

insbesondere die Gruppe der 25- bis 34-Jährigen dokumentiert: Sie fahren häufiger als ältere motorisierte Zweiradfahrende unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder die Fahrtüchtigkeit beeinflussenden Medikamenten. Mehr Fahrten mit dem motorisierten Zweirad unter dem Einfluss der abgefragten Substanzen werden auch für Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Vergleich zu Personen, die bereits länger die Fahrerlaubnis besitzen bzw. das 21. Lebensjahr vollendet haben, festgehalten. Die Unterschiede hinsichtlich des Fahranfängerstatus erweisen sich als besonders alarmierend, da je etwa ein Drittel der Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf Fahrten mit dem motorisierten Zweirad unter dem Einfluss verschiedener berauschender oder die Fahrtüchtigkeit beeinflussender Substanzen gestanden hat.

Für einen länderspezifischen Abgleich mit den ESRA2-Befragungsergebnissen liegt für die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder in Deutschland nur jenes für das Fahren mit einer BAK, die nach eigener Einschätzung über der gesetzlich erlaubten Grenze lag, vor: Im Zeitraum der letzten 30 Tage wird dort für 18,0 % der Kraffradfahrenden mindestens eine Fahrt unter Alkoholeinfluss dokumentiert (vgl. VIAS INSTITUTE 2019). Damit liegt der dortige Befund deutlich höher als die in dieser Befragungsstudie erfasste Prävalenz von 7,3 % unter Kraffradfahrenden in den letzten 30 Tagen.

Die Periodenprävalenz gibt eine erste Einschätzung über das Ausmaß des Fahrens unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr. Der Abgleich der Ergebnisse mit der ESRA2-Studie zeigt für die Befragungsstudie zum KPI für Alkohol ein ähnliches Muster und gibt Anlass, von einer insgesamt verlässlichen Datenqualität der Befragungsdaten auszugehen.

Die Ergebnisse für das Fahren unter Alkoholeinfluss – gemessen über die Periodenprävalenz – zeigen, dass, entsprechend der subjektiven Wahrnehmung, in den 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt etwa eine oder einer von sieben Pkw-Fahrenden (13,4 %) mindestens einmal vor einer Fahrt Alkohol getrunken hat und fast jeder fünfundzwanzigste Pkw-Fahrende (3,6 %) die BAK-Grenze mindestens einmal überschritten hat. Unter den motorisierten Zweiradfahrenden gibt etwas mehr als jede oder jeder Zehnte (11,4 %) in den Selbstreports an, Alkohol vor mindestens einer Fahrt getrunken zu haben. Damit liegt dieser Anteil niedriger als unter den Pkw-Fahrenden. Allerdings hat auch einer von

etwa 13 motorisierten Zweiradfahrenden (7,3 %) die BAK-Grenze bei mindestens einer Fahrt überschritten. Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer sind demnach häufiger alkoholisiert unterwegs als Kraftradfahrende, halten bei diesen Fahrten die geltende BAK-Grenze jedoch häufiger ein. Kraftradfahrende sind im Vergleich dazu etwas seltener alkoholisiert unterwegs, missachten im Falle des Alkoholkonsums die BAK-Grenze jedoch häufiger als Pkw-Fahrende.

Die bivariaten Auswertungen für die Nutzerinnen und Nutzer beider Verkehrsmittel verweisen weit überwiegend auf männliche Fahrer, junge Fahrende und Fahrfängerinnen und Fahranfänger, die häufiger von Alkoholfahrten und öfter von Verstößen gegen die geltenden BAK-Grenzen berichten. Diese Gruppen berichten auch häufiger von der Einnahme von Drogen und die Fahrtüchtigkeit beeinflussenden Medikamenten.

Fahrtenbasierte Prävalenz

Im Unterschied zur Periodenprävalenz, wurde mit der Erhebung der fahrtenbasierten Prävalenz in Kapitel 7.4 das Ziel verfolgt, den Anteil der Fahrenden zu bemessen, der zu einem bestimmten Zeitpunkt unter bzw. über der gesetzlichen Promillegrenze gefahren ist. Eine aufeinanderfolgende zufällige Auswahl zunächst eines Tages, an dem die Befragten als Fahrerinnen oder Fahrer einen Pkw bzw. ein motorisiertes Zweirad gefahren sind, und dann einer Fahrt, die für den ausgewählten Tag berichtet wurde, legten die konkrete Fahrt fest, für die fahrtenbasierte Angaben erfragt wurden.

Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer

Von allen Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern in der Befragung haben 95,0 % mindestens einen Tag aus den vergangenen sieben Tagen benannt, an dem sie selbst mit einem Pkw gefahren sind. Für die zufällig ausgewählte Fahrt mit dem Pkw geben 0,7 % der Fahrerinnen und Fahrer an, davor Alkohol getrunken zu haben. Von diesen Befragten schätzen 42,9 %, dass ihre BAK dabei über der gesetzlich geltenden Grenze gelegen hat. Dies sind 0,3 % aller Pkw-Fahrenden mit einer Fahrt in den letzten sieben Tagen. Für diesen Kreis an Personen wird zudem festgehalten, dass sie zu 46,5 % vor mindestens einer weiteren Fahrt in den letzten sieben Tagen Alkohol getrunken haben.

Von den Befragten, die vor der zufällig ausgewählten Fahrt keinen Alkohol getrunken haben, wurde

die Angabe eingeholt, ob vor anderen Fahrten in den vergangenen sieben Tagen Alkohol konsumiert worden ist. Diese Nachfrage ergibt einen Anteil von weiteren 5,7 % der Pkw-Fahrenden, die vor einer Fahrt in den letzten sieben Tagen Alkohol konsumiert haben.

Fahrerinnen und -Fahrer motorisierter Zweiräder

Zum Befragungszeitpunkt im November 2021 geben 50,0 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer mindestens einen Tag aus den letzten sieben Wochentagen an, an dem sie selbst ein Kraftrad gefahren sind. Für die zufällig ausgewählte Fahrt haben 3,5 % der motorisierten Zweiradfahrenden angegeben, Alkohol getrunken zu haben. 23,3 % dieser Personen schätzen, während der Fahrt über der geltenden BAK-Grenze gelegen und damit gegen die Verkehrsregeln verstoßen zu haben. Diese Personen machen einen Anteil von 0,9 % an allen motorisierten Zweiradfahrenden mit einer Fahrt in den letzten sieben Tagen aus. Zudem wird in den Befunden für 76,5 % dieser Kraftradfahrerinnen und -fahrer festgehalten, dass sie auch vor weiteren Fahrten in den vergangenen sieben Tagen Alkohol getrunken haben.

Im Nachfassen werden zudem 7,3 % der motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer dokumentiert, die vor der zufällig ausgewählten Fahrt in ihren Selbstreports keinen Alkoholkonsum angegeben, vor mindestens einer anderen Fahrt in den letzten sieben Tagen jedoch Alkohol getrunken haben.

In der Gegenüberstellung von Fahrten unter Alkoholeinfluss, gemessen über die fahrtenbasierte Erfassung einer zufällig ausgewählten Fahrt in den letzten sieben Tagen, zeigen sich – wie schon bei der Periodenprävalenz – erneut die motorisierten Zweiradfahrenden hinsichtlich des Konsums von Alkohol vor der Fahrt als insgesamt auffälliger. Sie weisen auch den höheren Anteil an Personen aus, die weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss angeben bzw. andere Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichten.

Fahrtenspezifische Ergebnisse

Durch die Erhebung der zufällig ausgewählten Fahrten und durch das Nachfassen von Fahrten unter Alkoholeinfluss konnte eine ausreichende Fallzahl generiert werden, die eine Auswertung fahrten-

spezifischer Informationen für Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss – getrennt für Pkw-Fahrende und für Fahrende motorisierter Zweiräder – ermöglichte. Den erhobenen Fahrten unter Alkoholeinfluss wurden hierzu in Kapitel 7.5 Fahrten gegenübergestellt, die nicht unter Alkoholeinfluss absolviert und ausschließlich über die Zufallsauswahl einer Fahrt in den letzten sieben Tagen erfasst wurden.

Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer

Aus der gewählten Gegenüberstellung geht hervor, dass Männer (68,9 %) deutlich häufiger als Frauen (31,1 %) von einer Alkoholfahrt in den letzten sieben Tagen berichten, während die relativen Anteile zwischen männlichen (50,6 %) und weiblichen (49,4 %) Pkw-Fahrenden für Fahrten ohne Alkoholeinfluss nahezu identisch sind. Gleichsam werden hinsichtlich des Alters Unterschiede identifiziert: Im Vergleich sind für die Pkw-Fahrenden im Alter von 18 bis 44 Jahren häufiger Alkoholfahrten dokumentiert. Hier tut sich insbesondere die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen hervor (33,5 %). Diesem Anteil steht eine relative Häufigkeit von 14,9 % von Pkw-Fahrenden im gleichen Alter gegenüber, die keine Alkoholfahrt berichtet haben. In dieser Hinsicht bestätigen die Ergebnisse die Befunde aus der Periodenprävalenz, wonach die Pkw-Fahrenden mit mindestens einer Alkoholfahrt häufiger männlich und auch jünger sind. Des Weiteren setzen sich die Unterschiede zwischen Pkw-Fahrenden mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum für den Bildungsabschluss fort. Für Absolventen höherer Bildungsabschlüsse ab der Mittleren Reife oder einem vergleichbaren Abschluss wird häufiger dokumentiert, vor der erfragten Fahrt alkoholische Getränke getrunken zu haben.

Während sich die Vergleiche für die regionale Herkunft (Siedlungsstruktur am Wohnort) inhaltlich weitgehend unauffällig verhalten, macht die vergleichende Darstellung der Pkw-Fahrenden für den Fahranfängerstatus erneut klare Unterschiede sichtbar. Hinsichtlich Fahrten unter Alkoholeinfluss ist der Anteil der Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Pkw (7,4 %) mehr als doppelt so hoch wie unter den Befragten, die von keiner Alkoholfahrt in den letzten sieben Tagen berichtet haben (3,1 %). Ein vergleichbarer Befund ist wiederum auch in den Ergebnissen der Periodenprävalenz zu erkennen.

Des Weiteren geben die Auswertungsergebnisse in Kapitel 7.5.2 zu erkennen, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss besonders häufig am Freitag oder

Samstag absolviert werden. Zudem wird in der tageszeitlichen Verortung deutlich, dass knapp drei Viertel der Fahrten unter Alkoholeinfluss in der Zeit zwischen 16:00 Uhr und 3:59 Uhr unternommen werden. Eine Darstellung der Fahrtzeitpunkte anhand von kategorisierten Wochenabschnitten verfestigt den bisherigen Eindruck: Alkoholfahrten im Pkw werden im Vergleich häufiger nachts unter der Woche sowie nachts am Wochenende und auch tagsüber am Wochenende absolviert.

Die erfassten Fahrten von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern werden in Kapitel 7.5.2 auch nach dem vollständigen Wochenverlauf dargestellt analysiert. Diese Darstellung veranschaulicht, dass die Anteile der Alkoholfahrten im Wochenverlauf ab dem Donnerstag anwachsen und die größten Anteile an Fahrten unter Alkoholeinfluss an Freitagen und Samstagen vor allem zwischen 16:00 Uhr und 22:00 Uhr, aber auch zwischen 22:00 Uhr und 04:00 Uhr erkennbar sind. Im Ergebnis dieser Betrachtung stellen Alkoholfahrten im Pkw also vor allem spätnachmittags, abends und nachts ein Problem dar – und das nochmals verstärkt insbesondere an Freitagen und Samstagen.

Weitere Vergleiche zu einzelnen Fahrtmerkmalen verdeutlichen, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss häufiger kürzer andauern. Zudem lassen sich Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss auch durch ihr Fahrtziel charakterisieren. Nahezu sechs von zehn Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss (58,0 %) sind Heimwege (Fahrtziel „Zuhause“). Fahrten ohne Alkoholeinfluss haben nur zu 16,8 % das Zuhause als Fahrtziel. Auf den Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss werden am häufigsten innerörtliche Straßen befahren, sie machen bei Fahrten mit Alkoholeinfluss einen Anteil von 60,1 % aus. Davon unterscheiden sich die befahrenen Straßenarten bei Fahrten ohne Alkoholeinfluss allerdings kaum. Auch hinsichtlich der Mitfahrenden zeigen die Ergebnisse keine wesentlichen Unterschiede zwischen Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum. Dennoch zeigt sich, dass während der Fahrten unter Alkoholeinfluss tendenziell häufiger zwei oder drei und mehr Mitfahrende im Pkw anwesend waren.

Unter den Autofahrenden geben 60,8 % der Personen, die eine Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen berichtet haben, zu erkennen, vor der Fahrt mindestens ein Glas, eine Flasche oder eine Dose Bier getrunken zu haben. Überwiegend berichten die Pkw-Fahrenden dabei von einer oder zwei Einheiten Bier. Der Konsum von Wein oder

Sekt wird für 23,5 % der Pkw-Fahrenden mit einer dokumentierten Alkoholfahrt berichtet. 10,7 % der Fahrerinnen und Fahrer von Pkw mit einer Alkoholfahrt haben Spirituosen, darunter z. B. Schnaps oder Whiskey, konsumiert. Weitere 7,6 % der Pkw-Fahrerinnen und Fahrer, die in der letzten Woche mindestens eine Alkoholfahrt unternommen haben, haben vor der Fahrt mindestens ein alkoholisches Mixgetränk, wie z. B. Cocktails, Longdrinks oder Bowle, zu sich genommen.

Die fahrtenspezifischen Auswertungen geben insgesamt einen profunden Eindruck davon, unter welchen Umständen Fahrten unter Alkoholeinfluss erfolgen. Neben den bereits häufiger aufscheinenden Mustern, dass Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss eher von Männern, jungen Fahrenden sowie Fahrerinnen und Fahrer unter Alkoholeinfluss unternommen werden, sind sie eher von kurzer Dauer, führen zu meist nach Hause und finden häufiger nachts an Wochentagen sowie nachts und tagsüber an Wochenenden statt.

Fahrerinnen und -Fahrer motorisierter Zweiräder

Für die motorisierten Zweiradfahrenden zeigen die Befunde, dass 72,2 % der Fahrten unter Alkoholeinfluss von Männern unternommen werden. Die Differenzierung von Fahrten mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum ergibt allerdings – anders als unter den Pkw-Fahrenden – keine nennenswerten Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts. Für das Alter der Kraffradfahrenden sind Unterschiede zwischen Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss jedoch klar erkennbar. Fahrten unter Alkoholeinfluss werden deutlich häufiger von den jüngeren Altersgruppen von 18 bis 44 Jahren berichtet. Insbesondere die jüngste Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen ist unter den Fahrenden mit Alkoholeinfluss (25,0 %) im Vergleich zu ihren Pendanten ohne Alkoholfahrt (7,5 %) überrepräsentiert und bestätigt damit die vorhergehenden Befunde für motorisierte Zweiradfahrende aus der Periodenprävalenz hinsichtlich des Alters.

Hinsichtlich des Bildungsabschlusses sind zwischen Kraffradfahrenden, für die eine Fahrt unter Alkoholeinfluss dokumentiert ist, und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder ohne eine festgehaltene Alkoholfahrt keine verallgemeinerbaren Tendenzen sichtbar. Stärker schlägt unter motorisierten Zweiradfahrenden die Siedlungsstruktur am Wohnort durch. Kraffradfahrende, die in Groß-

städten, Vororten oder Außenbezirken wohnen, fallen häufiger durch Alkoholfahrten auf. Ähnlich deutlich ist der Unterschied auch bei Fahrerinnen und Fahrer. Trotz der geringen Fallzahlen und der mit Vorsicht zu interpretierenden Anteile untermauert dieses Resultat den bisherigen Eindruck, dass die noch unerfahrenen Kraffradfahrenden häufiger unter Alkoholeinfluss fahren – und dabei allein durch den Konsum von Alkohol vor der Fahrt bereits gegen die für sie geltende BAK-Regelung verstoßen.

Eine ähnlich starke Tendenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss hin zum Wochenende, wie unter den Pkw-Fahrenden, existiert bei den Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder nicht. Unter diesen Befragten sind die Anteile der Fahrenden unter Alkoholeinfluss am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag höher als bei den Personen, die nicht unter Alkoholeinfluss Kraffrad gefahren sind. Die Auswertung der Uhrzeiten ergibt für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder, dass die Fahrten unter Alkoholeinfluss um ein Vielfaches häufiger zwischen 22:00 Uhr und 03:59 Uhr am Folgetag und deutlich seltener in der Zeit zwischen 16:00 Uhr und 21:59 Uhr absolviert worden sind. In der Darstellung der Wochenabschnitte wird übereinstimmend ersichtlich, dass für Kraffradfahrende die Fahrten unter Alkoholeinfluss häufiger für Wochentage – tagsüber und nachts – dokumentiert werden.

Am häufigsten dauern die motorisierten Zweiradfahrten unter Alkoholeinfluss etwa eine Viertel- bis zu einer halben Stunde (47,2 %). Hierbei unterscheiden sich auch die Fahrten mit und ohne Alkoholeinfluss maßgeblich, denn Fahrerinnen und Fahrer ohne Alkoholeinfluss berichten nur zu 26,5 % von einer solchen Wegedauer. Darüber hinaus sind neben dem Fahrtziel „Zuhause“ unter den Fahrten mit vorherigem Alkoholkonsum, häufiger als bei Fahrten ohne Alkoholeinfluss, eine Bar, Kneipe oder Diskothek sowie die Wohnung eines Freundes bzw. einer Freundin, von Bekannten oder Verwandten zu finden.

Die Kraffradfahrenden mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum unterscheiden sich auch hinsichtlich der genutzten Straßenart. Dabei halten Fahrerinnen und Fahrer unter Alkoholeinfluss häufiger die Nutzung von außerörtlichen Straßen und seltener die innerörtlichen Straßen fest. Zudem zeigen die Ergebnisse, dass die Fahrten unter Alkoholeinfluss am häufigsten mit einem Mofa (36,8 %) und zu je knapp einem Viertel mit einem Motorroller oder ei-

nem Motorrad durchgeführt werden. Die in der Befragung dokumentierten Fahrten ohne Alkoholeinfluss erfolgen dagegen am häufigsten mit einem Motorroller oder einem Motorrad und deutlich seltener mit einem Mofa.

Zuletzt zeigen die Auswertungen, dass 38,9 % der Kraffradfahrten unter Alkoholeinfluss mit einer mitfahrenden Person erfolgt sind. Dieser Anteil ist bemerkenswert, da im Vergleich die Pendants ohne Alkoholeinfluss auf ihren Fahrten nur zu 5,6 % eine weitere Person mitgenommen haben.

Abschließend werden für die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer mit einer dokumentierten Alkoholfahrt die konsumierten alkoholischen Getränke dargestellt. 66,1 % dieses Personenkreises haben vor der Fahrt mindestens eine Einheit Bier getrunken. Ein Anteil von 21,1 % hat nach eigenen Angaben mindestens eine Einheit Wein oder Sekt zu sich genommen. Für 12,0 % der Kraffradfahrenden, die eine Alkoholfahrt angegeben haben, wird der Konsum von mindestens einer einfachen oder doppelten Spirituose berichtet, und der Konsum mindestens eines alkoholischen Mixgetränkes wird für 25,1 % dieser Personengruppe dokumentiert.

Die erfassten Fahrten von motorisierten Zweiradfahrenden unter Alkoholeinfluss formen ein Profil, das sich von den Pkw-Fahrten unter Alkoholeinfluss in Teilen abhebt. Während unter den motorisierten Zweiradfahrenden – wie auch unter den Pkw-Fahrenden – häufiger junge Personen sowie Fahranfängerinnen und Fahranfänger unter Alkoholeinfluss fahren, sind die Fahrten der Kraffradfahrenden unter Alkoholeinfluss häufiger von mittlerer Dauer, deren Fahrtziele sind diverser und erfolgen zumeist tagsüber und nachts an Wochentagen. Zudem wird für Alkoholfahrten öfter von Mitfahrenden berichtet und davon, dass diese Fahrten häufiger mit dem Mofa und dem Motorroller unternommen werden.

Einschätzungen zu gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss

Hinsichtlich möglicher Verschärfungen der Verkehrsregeln zum Fahren unter Alkoholeinfluss oder auch der Kontrolldichte äußern die befragten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer mit Pkws und motorisierten Zweirädern eine recht eindeutige Meinung. 71,0 % der Befragten plädieren für eine stärkere Regulierung der erlaubten BAK für das Führen eines Fahrzeugs. Diese Meinung wird von Verkehrsteilnehmerinnen, älteren Befragten und

fahrerfahrenen Personen stärker vertreten als von Männern, jüngeren Befragten und Fahranfängerinnen und Fahranfängern.

Alkoholkontrollen der Polizei könnten nach Meinung von nahezu sieben von zehn Befragten noch ausgebaut und die Kontrolldichte zur Ahndung von Alkoholverstößen erhöht werden. Auch diesbezüglich äußern sich Verkehrsteilnehmerinnen, ältere Befragte und fahrerfahrene Personen pointierter als ihre jeweiligen Pendants.

Zusammengerechnet lehnen nahezu drei Viertel der Befragten die Aussage ab, die aktuellen Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss seien zu streng. Wiederum bringen die Fahrerinnen von Pkw und motorisierten Zweirädern, die älteren Befragten und fahrerfahrene Personen diese Ablehnung am stärksten zum Ausdruck.

Damit sprechen sich die befragten Fahrerinnen und Fahrer insgesamt eher für eine strengere Regulierung der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze sowie für eine stärkere Durchsetzung der bestehenden Regelungen aus. Die entsprechenden Befürworter sind insgesamt häufiger weiblich, älter und fahrerfahren und stehen damit komplementär jenen Befragten gegenüber, die bei den Prävalenzen für Fahrten unter Alkoholeinfluss im Vordergrund stehen.

Hinsichtlich der Entdeckungswahrscheinlichkeit hält es mehr als jede bzw. jeder zweite befragte Pkw-Fahrende für „sehr unwahrscheinlich“ während einer typischen Pkw-Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden. Frauen, ältere Verkehrsteilnehmende und fahrerfahrene Befragte halten es für unwahrscheinlicher, entsprechend kontrolliert zu werden. Die Wahrscheinlichkeit einer polizeilichen Kontrolle auf den Konsum illegaler Drogen wird unter den Fahrerinnen und Fahrern von Pkws geringer eingeschätzt als die Kontrolle auf Alkohol. Erneut schätzen Frauen, die ältesten Befragten und Personen, die den Fahranfängerstatus bereits verlassen haben, die entsprechende Kontrollwahrscheinlichkeit geringer ein.

Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder rechnen eher als Pkw-Fahrende mit einem Test auf Alkohol oder Drogen. Dabei schätzen weibliche Kraffradfahrende, Befragte ab dem Alter von 65 Jahren und fahrerfahrene Zweiradfahrerinnen und -fahrer die Wahrscheinlichkeit, bei einer typischen Fahrt auf Alkohol kontrolliert zu werden, niedriger ein. Einen Test auf illegale Drogen halten die Kraft-

radfahrenden mehrheitlich für sehr unwahrscheinlich. Weibliche Befragte halten die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, für geringer als die männlichen Fahrer motorisierter Zweiräder. Zudem äußern erneut die ältesten Fahrerinnen und Fahrer eine geringere Wahrscheinlichkeit, bei einer typischen Kraffradfahrt kontrolliert zu werden, als die jüngeren Kraffradfahrenden, insbesondere die 25- bis 34-Jährigen.

Auch in der Einschätzung der Kontrollwahrscheinlichkeit schlägt durch, dass die Teilgruppen, die weniger mit Fahrten unter Alkoholeinfluss auffallen, es nahezu durchgehend als unwahrscheinlicher erachten, diesbezüglich kontrolliert zu werden. Dennoch zeigen die Ergebnisse auch, dass die Wahrscheinlichkeit, auf Alkohol kontrolliert zu werden, von Pkw-Fahrenden mehr noch als von den motorisierten Zweiradfahrenden als überwiegend unwahrscheinlich beurteilt wird.

Die allgemein geltende BAK-Grenze von 0,5 ‰ kann etwas mehr als die Hälfte der befragten Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern korrekt benennen. Etwa jede zweite befragte Person zeigt damit allerdings auch, die Vorschrift nicht genau zu kennen. Dabei gibt etwa ein Drittel der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer mit 0,0 ‰ bis 0,4 ‰ BAK-Werte an, die unter dem geltenden Grenzwert liegen. 16,0 % der befragten Personen liegen mit ihrer Angabe im Fragebogen über der gesetzlich festgelegten BAK-Grenze. Männliche Fahrende, jüngere Befragte und fahrfahrende Pkw- und Kraffradfahrende kennen die allgemeine „Promillegrenze“ häufiger als ihre jeweiligen Pendanten.

Eine bessere Kenntnis beweisen die Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei der Abfrage, welcher gesonderte Promillewert für Fahrerinnen und Fahrer bis zum Alter von 21 Jahren und/oder während der Probezeit gilt. Hierzu liegen vier von fünf Befragten richtig und geben einen Promillewert von 0,0 ‰ an. Dabei haben insbesondere die – häufig von der Null-Promille-Grenze betroffenen – 18- bis 24-Jährigen eine bessere Kenntnis von der besonderen BAK-Grenze als die Befragten der älteren Altersgruppen.

Nutzung von Social Media-Kanälen

Die sozialen Medien erweisen sich zunehmend als relevanter Kommunikationskanal für die Verkehrssicherheitsarbeit. Deshalb zielte die Erhebung der

mindestens einmal pro Woche genutzten sozialen Medienkanäle auf deren Potenzial zur Ansprache von Fahrerinnen und Fahrern von Pkw und motorisierten Zweirädern mit Verkehrssicherheitsbotschaften.

Das häufigste genutzte soziale Medium unter den befragten Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern im Alter ab 18 Jahren ist WhatsApp. Diesen Kommunikationskanal nutzen mehr als vier von fünf Befragten mindestens einmal wöchentlich. Sechs von zehn Befragten nutzen darüber hinaus Facebook und jede bzw. jeder Zweite besucht mindestens einmal in der Woche YouTube. Andere soziale Medien werden deutlich seltener genutzt.

Die populären Social Media-Kanäle zeigen sich statistisch signifikant abhängig vom Geschlecht und dem Alter der Befragten. So nutzen die weiblichen Befragten häufiger WhatsApp oder Facebook, während die männlichen Befragten häufiger angeben, mindestens einmal in der Woche YouTube zu nutzen. Dabei spielt natürlich eine Rolle, dass insbesondere die jüngeren Befragten diese Medien häufiger frequentieren als die älteren Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und motorisierten Zweirädern. Die Befunde demonstrieren aber auch, dass bestimmte Social Media-Angebote häufiger von bestimmten Altersgruppen genutzt werden: Z. B. wird Facebook häufiger von Personen im Alter von 35 bis 44 Jahren als von jungen Fahrerinnen und Fahrern im Alter von 18 bis 24 Jahren genannt.

10.1.5 KPI für Alkohol

In Kapitel 8 des Berichts werden die Berechnungen des KPI für Alkohol und dessen Konfidenzintervalle vorgestellt und präsentiert. Der KPI für Alkohol für Fahrende von Pkw und motorisierten Zweirädern in Deutschland wird in Kapitel 8.1 vorgestellt und beträgt gemäß der Erhebung dieser Befragungsstudie 99,6 %. Für männliche Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern beträgt der KPI für Alkohol 99,5 % und für weibliche Fahrende 99,6 %. Für die jungen Fahrenden im Alter von 18 bis 24 Jahren wird ein Subindikator von 97,9 % ausgewiesen, der mit zunehmendem Alter bis auf 100,0 % unter den ältesten Befragten ansteigt. Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Pkw oder auf dem motorisierten Zweirad weist der KPI für Alkohol mit 92,2 % den niedrigsten Wert aus. Unter den Teilkennwerten für die Wochenabschnitte fällt der Zeitraum nachts

an Wochentagen mit einem Anteil an Fahrenden unter der geltenden BAK-Grenze von nur 92,8 % auf. Nachts am Wochenende ist der KPI für Alkohol hingegen weniger auffällig (98,7 %).

In Kapitel 8.2 wird der KPI für Alkohol ausschließlich für Pkw-Fahrende berechnet und beläuft sich für diese Teilgruppe auf 99,7 %. Zudem werden alle Subindikatoren nur für die Pkw-Fahrenden ausgewiesen. Hier replizieren sich im Wesentlichen die Ergebnisse aus den vorherigen Analysen, da auch unter den Subindikatoren deutlich wird, dass Männer, junge Fahrende sowie Fahranfängerinnen und Fahranfänger je einen geringeren Anteil an Fahrenden innerhalb der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze aufweisen. Unter den Subindikatoren für die Wochenabschnitte fällt erneut der Kennwert für die Nächte an Wochentagen ab (95,4 %), der KPI für Alkohol für die Nächte am Wochenende beläuft sich für Pkw-Fahrende hingegen auf 100,0 %. Zwar wurden bei den fahrtenspezifischen Ergebnissen Alkoholfahrten von Pkw-Fahrenden in Kapitel 7.5 auch für diesen Zeitabschnitt angegeben, dabei haben die Betroffenen nach eigenem Bekunden während dieser Fahrten allerdings nicht gegen die für sie geltende BAK-Grenze verstoßen. Entsprechend wurden sie deshalb nicht in den KPI für Alkohol eingerechnet. Dass sich keine Pkw-Nachtfahrten am Wochenende in den Ergebnissen durchschlagen, kann einerseits auf die trotz der Überhöhung des errechneten Stichprobenumfangs geringen Fallzahlen für Fahrten unter Alkoholeinfluss zurückzuführen sein, andererseits aber auch auf die selteneren Anlässe für derartige Fahrten aufgrund von Einschränkungen der Corona-Pandemie.

Der KPI für Fahrende eines motorisierten Zweirads beträgt 98,0 % und ist damit sichtlich geringer als der KPI für Alkohol für Pkw-Fahrende (vgl. Kapitel 8.3). Dies verdeutlicht nochmals, dass unter den Kraffradfahrenden im Vergleich zu den Pkw-Fahrenden häufiger gegen die gesetzlichen Regelungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss verstoßen wird. Bei den Kraffradfahrenden liegt der KPI für Alkohol für die Frauen (96,5 %) unter jenem der Männer (98,8 %). Zudem machen die jungen Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder mit einem KPI für Alkohol von nur 87,5 % auf sich aufmerksam. An Wochentagen nachts liegt der Subindikator der motorisierten Zweiradfahrenden bei 70,0 %, für die Nächte am Wochenende ist er auch mit 90,9 % noch auffallend niedrig. Hinsichtlich der befahrenen Straßenart fällt der Anteil der Kraffradfahrenden auf Autobahnen mit einem KPI von 92,3 % gegenüber

den anderen befahrenen Straßenarten deutlich ab. Bei den errechneten (Sub-)Indikatoren für die motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer machen sich die niedrigen Fallzahlen für dokumentierte Fahrten unter Alkoholeinfluss bemerkbar, durch die die Interpretation der Befunde für die Kraffradfahrenden erschwert wird. Dennoch bleibt auch für die Kraffradfahrenden der Eindruck bestehen, dass vor allem junge Fahrende sowie Fahranfängerinnen und Fahranfänger unter den motorisierten Zweiradfahrenden durch überdurchschnittlich häufige Verstöße auffällig sind. Im Kontext der übrigen Ergebnisse überraschend, bildet der niedrige Anteil an weiblichen Kraffradfahrerinnen, die während der erfassten Fahrt innerhalb der geltenden BAK-Grenze gefahren sind, eine Ausnahme. Dieses Ergebnis könnte auch von den geringen Fallzahlen begünstigt sein.

10.1.6 Vergleichsdaten aus polizeilichen Alkoholkontrollen

Zur Überprüfung der Inhaltsvalidität der Befragungsdaten konnten in Kapitel 9 polizeiliche Daten von Alkoholkontrollen aus dem Bundesland Bayern herangezogen werden. Diese Daten bilden alle polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern in den Jahren 2019 und 2020 ab. Für den Abgleich mit den Befragungsdaten wurden jedoch nur Daten aus dem Jahr 2020 genutzt, da eine vergleichende Auswertung der polizeilichen Daten zwischen den Jahren 2019 und 2020 Hinweise auf pandemiebedingte Auswirkungen auf das Fahren unter Alkoholeinfluss zu erkennen gab.

In den polizeilichen Daten wurden Alkoholdelikte erfasst, bei denen die gesetzlich geltende BAK-Grenze objektiv überschritten wurde. Diesen Daten wurden aus der Befragungsstudie Fahrten vergleichend gegenübergestellt, für die lediglich der Konsum von Alkohol vor der Fahrt dokumentiert ist. Aus dem Vergleich der beiden Datensätze für Pkw-Fahrende geht hinsichtlich des Geschlechts hervor, dass Männer in beiden Datenbeständen gegenüber Frauen deutlich in der Überzahl sind. Darüber hinaus zeigen sich die kategorisierten Altersklassen weitgehend deckungsgleich. Größere Diskrepanzen weisen darauf hin, dass in den Befragungsdaten die jüngeren Pkw-Fahrenden mit einer Fahrt unter Alkoholeinfluss tendenziell überwiegen.

Als weitere Vergleichsgröße wurde der Zeitpunkt der Fahrten unter Alkoholeinfluss gegenüberge-

stellt. Hier treten gerade für die Fahrten nachts an Wochentagen und am Wochenende sichtbare Unterschiede zwischen beiden Datenbeständen hervor, weil in den Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen die Nachtfahrten zwischen 22:00 Uhr und 04:00 Uhr an allen Wochentagen stärker ausgeprägt sind. Das Muster zumeist geringerer Anteile von Fahrten unter Alkoholeinfluss in den Zeitabschnitten zwischen 04:00 Uhr und 16:00 Uhr und eines Anstiegs hin zu alkoholisierten Abend- und Nachtfahrten ist hingegen in den Wochenverläufen beider Datenbestände nachvollziehbar. Die zeitlichen Unterschiede, die sich zwischen den polizeilichen und den Befragungsdaten ergeben, können unter anderem auf eine polizeiliche Kontrollstrategie zurückzuführen sein, nachts häufiger auf Verstöße gegen das Fahren unter Alkoholeinfluss zu kontrollieren. Ein weiterer Erklärungsansatz liegt in der Messung bzw. Erfassung der Alkoholfahrten, die in den polizeilichen Daten objektiv – mittels Atem- und Blutalkoholtests – erfolgt und über der gesetzlich geltenden BAK-Grenze liegt, während sie in den Befragungsdaten subjektiv mittels Selbstreports erfolgt und zudem sämtliche Fahrten unter Alkoholeinfluss umfasst.

Dennoch werden aus dem Vergleich der beiden Datenbestände mehrere Parallelen hinsichtlich des Geschlechts und des Alters sowie des Wochenverlaufs der aufgedeckten bzw. berichteten Fahrten unter Alkoholeinfluss deutlich. Die beobachteten Abweichungen erscheinen dabei eher das Resultat gezielter polizeilicher Alkoholkontrollen zu sein, die sich von der Absicht einer repräsentativen Erhebung unterscheiden und so ein eigenes Bild der Fahrten unter Alkoholeinfluss zeichnen.

10.2 Limitationen der Studie

Die Befunde der vorliegenden Befragungsstudie erweisen sich in der Auswertung als inhaltlich plausibel und lassen erkennen, dass sich die Konzeption des Erhebungsdesigns und das Erhebungsinstrument per se als praxistauglich erwiesen haben. Dennoch sind einige Einschränkungen zu nennen, die zum einen bei der Interpretation der Daten und zum anderen bei zukünftigen Erhebungen des KPI für Alkohol Berücksichtigung finden sollten.

Eine dieser Einschränkungen bezieht sich auf die Anwendung von Selbstreports für die Erhebung des Konsums von Alkohol vor einer Fahrt. Angaben zum Konsum von Alkohol oder auch von gesetzeswidri-

gem Verhalten fallen in den Bereich sensibler Fragen, bei denen Befragte zu einem sozial erwünschten Antwortverhalten neigen (vgl. die Kapitel 4.4 und 5.1). Diese Neigung wird insbesondere durch das persönliche Gespräch mit einem Interviewer in Face-to-Face- oder in telefonischen Befragungen hervorgerufen. Die Verwendung einer Online-Befragung stellt dahingehend eine Methode dar, mit der eine soziale Distanz zwischen den Forschenden und den Befragten aufgebaut und die Neigung sozial erwünschter Antworten reduziert werden kann. Deswegen erscheinen im einschlägigen Forschungsfeld selbstadministrierte Web-Interviews als hilfreich, den Bias sozialer Erwünschtheit in Befragungen zu reduzieren und die Qualität der Antworten auf sensible Fragen zu erhöhen.

Durch die Anwendung selbstadministrierter Web-Befragungen findet jedoch auch der Übergang von einer objektiven Messung der Alkoholisierung hin zu einer subjektiven Einschätzung der BAK während der beschriebenen Fahrt statt. Die Angabe, ob die oder der Befragte während der Fahrt die gesetzlich geltende BAK-Grenze für das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr überschritten hat, basiert also letztlich auf einer subjektiven Einschätzung vor dem Hintergrund der vermeintlichen Kenntnis der für die eigene Person geltenden BAK-Grenze sowie eines damit möglicherweise in Verbindung stehenden Verkehrsregelverstößes. Dass ein großer Teil der für die vorliegende Studie Befragten den allgemeinen BAK-Grenzwert nicht korrekt benennen kann, ist der Zuverlässigkeit der subjektiven Einschätzung einer Überschreitung des BAK-Grenzwertes im Fall einer eigenen Alkoholfahrt abträglich.

Des Weiteren schränken die geringen Fallzahlen von erfassten Fahrten unter Alkoholeinfluss die Auswertungsmöglichkeiten und auch die Aussagekraft der Ergebnisse in Teilen ein. Aufgrund älterer Forschungsergebnisse war für diese Studie zu erwarten, dass der Anteil von Alkoholfahrten an allen in der Studie erfassten Fahrten nur einen geringfügigen Prozentsatz ausmachen würde. Der Forschungsnehmer hat diesem Problem mit einer bewussten Übersteuerung des eigentlich errechneten Stichprobenumfangs bereits entgegengewirkt. Die erfassten Fallzahlen von zufälligen Fahrten unter Alkoholeinfluss und noch dazu über der BAK-Grenze sind dennoch sehr gering.

Das Problem geringer Fallzahlen macht sich in der vorliegenden Studie einerseits bei den Auswertun-

gen für die motorisierten Zweiradfahrenden an verschiedenen Stellen im Bericht bemerkbar. So konnte beispielhaft in Kapitel 7.5.3 kein Wochenverlauf für die Fahrten unter Alkoholeinfluss für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder erstellt werden. Andererseits können Verhaltensweisen, wie z. B. alkoholisierte Nachtfahrten, deren Vorkommen in der Grundgesamtheit im Vergleich zum sonstigen Mobilitätsverhalten gering ist, in der Erhebung einer zufälligen Fahrt nicht angemessen erfasst und dargestellt werden. In der Konsequenz wird in Kapitel 8.2 für den Subindikator des KPI für Alkohol für Pkw-Nachtfahrten ein Wert von 100,0 % ausgewiesen, der mit dem bekannten Hellfeld aus den polizeilichen Alkoholkontrollen nicht übereinstimmt. Hier könnte, neben einer Erhöhung der Stichprobe, für zukünftige Erhebungen eine überproportionale Auswahl von Nachtfahrten und eine nachfolgende Korrektur durch ein Design-Gewicht (vgl. DIEKMANN 2009: 427) eine mögliche Lösung darstellen, um Nachtfahrten in der Befragung stärker zu erfassen.

Eine weitere Einschränkung ist auf den Befragungszeitpunkt im November 2021 zurückzuführen. Die frühere Durchführung der Studie war wegen des Projektzeitplanes nicht umsetzbar. Durch den Erhebungszeitpunkt im November ist jedoch nicht auszuschließen, dass zum Zeitpunkt der Feldphase witterungsbedingt bereits auf Fahrten mit motorisierten Zweirädern, ebenso auf Fahrten mit dem Pkw oder mit dem motorisierten Zweirad zum Zweck der Freizeitgestaltung und des geselligen Beisammenseins im Freien verzichtet wurde. Bei der Interpretation der Befunde ist auf diese Einschränkung zu achten. Bei einer entsprechenden Fortschreibung der Erhebung des KPI für Alkohol sollte in der Planung ein jahreszeitlich früherer Erhebungstermin angestrebt werden.

Eine weitere Einschränkung, die den Befragungszeitpunkt betrifft, war die während der Feldphase vorherrschende Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Veränderungen im privaten und beruflichen Mobilitätsverhalten vieler Menschen. Vor diesem Hintergrund ist in der Beurteilung der Studienergebnisse zu berücksichtigen, dass temporäre Schließungen von Restaurants, Bars und Kneipen, die Absage von Großveranstaltungen und Festen sowie lokal und zeitlich begrenzte Ausschank- und Konsumverbote im öffentlichen Raum zu einer Reduzierung von Trinkanlässen und zu einem verringerten Konsum alkoholischer Getränke vor einer Fahrt im Straßenverkehr geführt haben.

Wie in den Daten der amtlichen Unfallstatistik zu erkennen ist, schlagen sich derartige Anlässe (z. B. Vatertag) nachweislich in den Unfalldaten nieder. Als Folge wird für diese Studie angenommen, dass viele Personen in der Zeit, in der die Datenerhebung stattfand, seltener Alkohol getrunken haben und anschließend gefahren sind. Auf die Reduzierung dieses Verhaltens deuten z. B. Daten aus Kanada und den USA hin, wie auch die Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen in Bayern (vgl. Kapitel 9).

Hinsichtlich der Berücksichtigung von Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad im Erhebungsinstrument ist für Wiederholungsbefragungen zu diskutieren, ob die Erhebung von bis zu zwei Fahrten, je eine mit dem Pkw und eine mit dem motorisierten Zweirad, erneut mit dem gleichen Vorgehen umgesetzt werden soll. Wie in Kapitel 8.1 deutlich wurde, kann der KPI für Alkohol für alle erfassten Fahrenden für die fahrtenbezogenen Merkmale (Wochenabschnitt und Straßenart) nicht gleichzeitig für zwei Fahrten eines Befragten ausgewertet werden. Für die Berechnung des KPI für Alkohol für diese fahrtenbezogenen Merkmale wurde der Datensatz deshalb von der ursprünglich personen-basierten Darstellung (im Datensatz pro befragter Person ein Zeile) auf eine fahrten-basierte Zusammenstellung (im Datensatz pro Fahrt eine Zeile) transponiert.

Der Vorteil und die Begründung für die gewählte Vorgehensweise im hier berichteten Forschungs- und Entwicklungsprojekt liegen in der Erfassung von Pkw-Fahrenden und motorisierten Zweiradfahrenden. Durch die parallele Erhebung von Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad konnte eine ausreichende Anzahl an Fahrten mit dem Kraft- rad generiert werden, die eine eigene Berechnung des KPI für Alkohol für die Kraft- radfahrenden und die Durchführung fahrten-spezifischer Auswertungen, wie in Kapitel 7.5 durchgeführt, erlaubte. Alternativ könnte in der Befragung nur eine Fahrt zufällig ausgewählt werden. Für diese Fahrt könnten nachfolgend im Rahmen der Abfragen der Fahrtenmerkmale das Verkehrsmittel und der Fahrzeugtyp bestimmt werden. Durch diese alternative Herangehensweise würden sich allerdings, vor dem Hintergrund der Häufigkeiten von Fahrerinnen und Fahrern von Pkw und motorisierten Zweirädern in dieser Studie, die erfassten Fahrten motorisierter Zweiradfahrender merklich reduzieren. Diese Reduktion würde sich entsprechend auf die Anzahl erfasster Fahrten mit Kraft- rädern unter Alkohol-

einfluss auswirken und könnte in einer (noch) geringeren Fallzahl von unter Alkoholeinfluss mit dem motorisierten Zweirad mobilen Befragten resultieren.

10.3 Fazit

Erhebungsdesign und Erhebungsinstrument

Für die Erhebung des KPI für Alkohol in Deutschland wurde – nach Ausschluss der alternativen Erhebungsmethoden eines Roadside Survey oder der Sekundäranalyse von Daten polizeilicher Alkoholkontrollen – eine selbstadministrierte Web-Befragung genutzt. Hierfür wurde ein Erhebungsinstrument konzipiert, das eine fahrtenbasierte Erhebung von zufällig ausgewählten Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad realisiert. Mit dem so konzipierten Erhebungsdesign konnte in der vorliegenden Studie ein KPI für Alkohol ermittelt werden, dessen Resultate mit Ergebnissen aus Roadside Surveys verknüpft werden können. Die Erhebung der Fahrten unter Alkoholeinfluss und der Angabe, ob bei der betreffenden Fahrt die geltende BAK überschritten wurde, via Selbstreports unterliegt allerdings der subjektiven Selbsteinschätzung der Befragten. Die richtige Kenntnis der für die Befragten geltenden BAK-Grenze und die adäquate Einschätzung der Alkoholkonzentration während der Fahrt müssen hierzu vorausgesetzt werden. Diese Einschränkung muss bei der Interpretation der Daten stets bedacht werden. Nichtsdestotrotz hat sich das Erhebungskonzept in der vorliegenden Befragungsstudie als zuverlässig erwiesen und kann unter dem Eindruck der hier vorliegenden Forschungsergebnisse auch für zukünftige Erhebungen des KPI für Alkohol empfohlen werden.

Eine besondere Herausforderung im Rahmen der fahrtenbasierten Erhebung von zufällig ausgewählten Fahrten ist es, eine ausreichende Fallzahl von Fahrten unter Alkoholeinfluss und mit einer BAK zu generieren, die die gesetzlich geltende Alkoholgrenze – nach dem Eindruck der Befragten – überschreitet. So trug insbesondere die gezielte Übersteuerung des eigentlich errechneten Stichprobenumfangs auf 5.000 realisierte Interviews dazu bei, das Fahren unter Alkoholeinfluss für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und mehr noch von motorisierten Zweirädern in der Befragung überhaupt sichtbar und messbar zu machen. Differenzierte Auswertungen der Fahrerinnen und Fahrer, die über diese fahrtenbasierte Erhebung einer zufällig ausgewähl-

ten Fahrt erfasst wurden und die gesetzlich geltende BAK-Grenze überschritten haben, mussten aufgrund der geringen Fallzahl dennoch unterbleiben. Eine Charakterisierung der Fahrerinnen und Fahrer, die unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen, konnte erst durch ein breiteres Nachfassen und den Verzicht auf Fahrten ausschließlich über der BAK-Grenze erreicht werden.

Die Befunde aus dem vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt erweitern das bisher bekannte Hellfeld für das Fahren unter Alkoholeinfluss in Deutschland. Dieses Hellfeld wurde bisher maßgeblich durch die Daten polizeilicher Alkoholkontrollen beleuchtet. Im Abgleich der Befragungsdaten mit Daten polizeilicher Alkoholkontrollen aus Bayern wurden Parallelen zwischen den aufgedeckten bzw. berichteten Fahrten unter Alkoholeinfluss erkennbar. Beobachtete Abweichungen erscheinen dabei aber auch das Resultat gezielter polizeilicher Alkoholkontrollen zu sein, die sich selbstredend von der Absicht eines repräsentativen Abbildes des Fahrens unter Alkoholeinfluss unterscheiden und so ein eigenes Bild der Fahrten unter Alkoholeinfluss zeichnen.

Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss

Die in der Befragungsstudie erhobenen Perioden- und fahrtenbasierte Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss fördern ein für die Fragetechnik spezifisches Ergebnis zutage. Dabei geben die Befunde, gewonnen aus der Periodenprävalenz für die beiden Zeiträume der letzten zwölf Monate und der letzten 30 Tage, einen eher ungefähren Eindruck über das Ausmaß der Prävalenz. Die Resultate der fahrtenbasierten Prävalenz liefern hingegen ein genaueres Abbild von Fahrten unter Alkohol für den Zeitpunkt zur Befragung, die darüber hinaus mit Ergebnissen aus Roadside Surveys vergleichbar sind.

Dabei dokumentieren die Befunde über die Fahrten unter Alkoholeinfluss und über den KPI für Alkohol ein insgesamt eher niedriges Ausmaß der Fahrten unter Alkoholeinfluss von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern in Deutschland. Gleichsam beeinträchtigt, wie auch in der Fachliteratur wiedergegeben wird, jeglicher Konsum von Alkohol die Fahrtüchtigkeit und eine weitere Reduzierung der Fahrten unter Alkoholeinfluss ist gerade vor dem Hintergrund der in der amtlichen Unfallstatistik verzeichneten Alkoholunfälle angezeigt.

Mit Blick auf die einzelnen Befunde der Perioden- und der fahrtenbasierten Prävalenz sind zwei wiederkehrende Muster für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern erkennbar. Nach den Ergebnissen dieser Studie verstoßen motorisierte Zweiradfahrende jedoch häufiger als Pkw-Fahrende gegen die für sie geltende BAK-Grenze. Darüber hinaus sind es zumeist die männlichen Fahrer, junge Fahrende und Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die häufiger Fahrten unter Alkoholeinfluss berichten als deren jeweiligen Pendants. Fahrten spezifische Resultate weisen überdies auf unterschiedliche Charakteristika der Fahrten unter Alkoholeinfluss mit Pkws und mit motorisierten Zweirädern hinsichtlich der Fahrdauer, der Fahrtziele und weiterer Fahrtumstände hin.

Hinsichtlich des Ausmaßes der dokumentierten Prävalenzen der Fahrten unter Alkoholeinfluss besteht die Annahme, dass diese unter den besonderen Umständen der Corona-Pandemie zustande gekommen sind. Durch Kontaktbeschränkungen, Sperrzeiten, der Schließung von Bars und Clubs sowie der Absage von z. B. Volksfesten, liegt – auch unter dem Eindruck der Auswertungen der Daten polizeilicher Alkoholkontrollen – die Vermutung nahe, dass die ermittelten Prävalenzen eher unter dem erwartbaren Ausmaß liegen. Nichtsdestotrotz sind sie ein Abbild des Mobilitätsverhaltens und der gesellschaftlichen Situation in Deutschland im Herbst 2021. Erst der Vergleich mit zukünftigen Erhebungen, sofern diese ohne entsprechende Corona-Beschränkungen erfolgen sollten, wird zeigen können, ob und wie die berichteten Prävalenzen für das Fahren unter Alkohol und die Merkmale der Alkoholfahrten für Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad durch die pandemiebedingten Einschränkungen beeinflusst worden sind.

Literatur

- ACHERMANN STÜRMER, Y.; MEESMANN, U.; BERBATOVCI, H. (2019): Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern: Swiss Council for Accident Prevention.
- ALCAÑIZ, M.; GUILLEN, M.; SANTOLINO, M. (2021): Differences in the risk profiles of drunk and drug drivers: Evidence from a mandatory roadside survey. In: *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 151: 105947.
- ASCHAUER, F.; RÖSEL, I.; HÖSSINGER, R.; KREIS, H. B.; GERIKE, R. (2019): Time use, mobility and expenditure: an innovative survey design for understanding individuals' trade-off processes. In: *Transportation*, Vol. 46(2): 307-339.
- ATZENDORF, J.; RAUSCHERT, C.; SEITZ, N.; LOCHBÜHLER, K.; KRAUS, L. (2019): Gebrauch von Alkohol, Tabak, illegalen Drogen und Medikamenten. In: *Deutsches Ärzteblatt*, Vol. 116(35-36): 577-584.
- [BAST] Bundesanstalt für Straßenwesen (2018): Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit 2019 (SiFo 2019). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- [BAST] Bundesanstalt für Straßenwesen (2021): Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. [https://www.bast.de/DE/Statistik/Unfalle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf, aufgerufen am 28.03.2022].
- BEIRNESS, D. J. (2018): Alcohol and Drug Use by Drivers in British Columbia: Findings from the 2018 Roadside Survey. Victoria, British Columbia: RoadSafetyBC. [URL: <https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/driving/roadsafetybc/data/2018-roadside-survey-report.pdf>, aufgerufen am 27.08.2021].
- BEIRNESS, D. J.; BEASLEY, E. E. (2010): A Roadside Survey of Alcohol and Drug Use Among Drivers in British Columbia. In: *Traffic Injury Prevention*, Vol. 11, No. 3: 215-221.
- BELIN, M.-Å.; TILGREN, P.; VEDUNG, E. (2012): Vision Zero – a road safety policy innovation. In: *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 19, No. 2: 171-179.
- BELLAMY, L. J.; SOL, V. M. (2012): A literature review on safety performance indicators supporting the control of major hazards. RIVM Report 620089001/2012. Bilthoven: National Institute for Public Health and the Environment.
- BERNHOF, I. M.; HELS, T.; LYCKEGAARD, A.; HOUWING, S.; VERSTRAETE, A. G. (2012): Prevalence and risk of injury in Europe by driving with alcohol, illicit drugs and medicines. In: *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, Vol. 48: 2907-2916.
- BERNING, A.; COMPTON, R.; WOCHINGER, K. (2015): Results of the 2013–2014 National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers. Traffic Safety Facts Research Note. Report No. DOT HS 812 118. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- BLOOMFIELD, K.; HOPE, A.; KRAUS, L. (2013): Alcohol survey measures for Europe: A literature review. In: *Drugs: education, prevention and policy*, Vol. 20, No. 5: 348-360.
- [BMVI] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021a): Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030. Berlin: BMVI.
- [BMVI] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021b): Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2018 und 2019 (Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2018/2019. Deutscher Bundestag 19. Wahlperiode, Drucksache 19/26135. Berlin: BMVI.
- BOETS, S.; SILVERANS, P.; HOUWING, S.; FORSMAN, Å; KLIPP, S.; FOLLA, K. (2021): Methodological guidelines – KPI Driving under the Influence of Alcohol. Baseline Project. Version 3.0, April 27, 2021. Brussels: Vias Institute. [URL: <https://baseline.vias.be/storage/minisites/methodological-guidelines-kpi-alcohol.pdf>, aufgerufen am 05.05.2021].
- BORTZ, J.; SCHUSTER, C. (2010): Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler, 7. vollständig überarbeitete und erweiterte Aufl., Berlin u. a.: Springer.
- BORTZ, J.; LIENERT, G.; BOEHNKE, K. (2008): Verteilungsfreie Methoden in der Biostatistik, 3., Korrigierte Aufl., Heidelberg: Springer Medizin Verlag.

- BROWN, L. D.; CAI, T. T.; DASGUPTA, A. (2001): Interval Estimation for a Binomial Proportion. In: *Statistical Science*, Vol. 16, No. 2: 101-133.
- COUPER, M. P. (2017): New developments in survey data collection. In: *Annual Review of Sociology*, Vol. 43: 121-145.
- CRUTZEN, R.; GÖRITZ, A. S. (2010): Social desirability and self-reported health risk behaviors in web-based research: three longitudinal studies. In: *BMC Public Health*, Vol. 10: 720.
- DEL BOCA, F. K.; DARKES, J. (2003): The validity of self-reports of alcohol consumption: state of the science and challenges for research. In: *Addiction*, Vol. 98 (Suppl. 2): 1-12.
- [DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021): *Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2020*. Wiesbaden: DESTATIS.
- Deutscher Bundestag (2021): *Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Vision Zero – Unser Leitbild für die Verkehrssicherheit*. Deutscher Bundestag 19. Wahlperiode, Drucksache 19/29766. Berlin: Deutscher Bundestag.
- DIEKMANN, A. (2009): *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. Reinbek: Rowohlt's Enzyklopädie.
- DIEPENDAELE, K. (2015): *Sleepy at the wheel. Analysis of the extent and characteristics of sleepiness among Belgian car drivers*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety.
- DINGUS, T. A.; GUO, F.; LEE, S.; ANTIN, J. F.; PEREZ, M.; BUCHANAN-KING, M.; HANKEY, J. (2016): Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. In: *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, Vol. 113, No. 10: 2636-2641.
- DOMINGO-SALVANY, A.; HERRERO, M.; FERNANDEZ, B.; PEREZ, J.; DEL REAL, P.; GONZÁLEZ-LUQUE, J.; DE LA TORRE, R. (2017): Prevalence of psychoactive substances, alcohol and illicit drugs, in Spanish drivers: A roadside study in 2015. In: *Forensic Science International*, Vol. 278: 253-259.
- DUCKWITZ, A.; FUNK, W.; SCHLIEBS, C.; HERMANN, CH. (2020): *Zielgruppengerechte Ansprache in der Verkehrssicherheitskommunikation über Influencer in den sozialen Medien – Forschungsstand und Handlungsempfehlungen*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 302. Bremen: Fachverlag NW.
- DUCKWITZ, A.; FUNK, W.; HIELSCHER, J.; SCHRÖDER, J. (2021): *Influencer in der Verkehrssicherheitskommunikation: Konzeptentwicklung und pilothafte Anwendung*. Entwurf des Schlussberichts zum Forschungsprojekt FE 82.0738/2019 vom 29.01.2021. Köln, Nürnberg: TH Köln, IfeS.
- [EC] European Commission (2017): *Monitoring Road Safety in the EU: towards a comprehensive set of Safety Performance Indicators*. Brussels: Directorate General for Mobility and Transport.
- [EC] European Commission (2018a): *Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030. Final Report*. Brussels: European Commission.
- [EC] European Commission (2018b): *Alcohol 2018*. Brussels: European Commission, Directorate General for Transport.
- [EC] European Commission (2020): *EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030 – Next steps towards "Vision Zero"*. Commission Staff Working Document SWD(2019) 283 final. Brussels: European Commission.
- ETIKA, A. (2018): *Developing safe system road safety indicators for the UK*. Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, in association with Ageas. [URL: https://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/PactsReport_-_Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf, aufgerufen am 14.04.2021].
- [ETSC] European Transport Safety Council (2001): *Transport Safety Performance Indicators*. Brussels: ETSC.
- EVERS, C. (2021): *Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2020. Daten & Fakten kompakt, Nr. 01/21*. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

- FUNK, W.; GRÜNINGER, M. (2010): Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2018): Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 284. Bremen: Fachverlag NW.
- FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R.; GRÜNINGER, M. (2012): Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B.; ROßNAGEL, T. (2018): Evaluation des Modellversuchs AM 15. Teil 2 – Befragungsstudie. In: KÜHNE, M.; DOMBROWSKI, K.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B.; ROßNAGEL, T.: Evaluation des Modellversuchs AM 15. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 286. Bremen: Fachverlag NW, S. 45-271.
- FUNK, W.; ORLOWSKI, B.; BRAUN, K. (2021): Safety Performance Indicators im Straßenverkehr. Überblick und Erfahrungen aus der internationalen Praxis. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 311. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.
- FUNK, W.; ROßNAGEL, T.; MAIER, S. (2021): Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Radfahrern und Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 312. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.
- FURUHAUGEN, H.; RAGNHILD, E.; NILSSON, V.; GJERDE, H. (2018): Roadside survey of alcohol and drug use among Norwegian drivers in 2016-2017: A follow-up of the 2008-2009 survey. In: Traffic Injury Prevention, Vol. 19, No. 6: 555-562.
- GITELMAN, V.; VIS, M.; WEIJERMARS, W.; HAKKERT, S. (2014): Development of Road Safety Performance Indicators for the European Countries. In: Advances in Social Sciences Research Journal, Vol. 1, No. 4: 138-158.
- GJERDE, H.; CHRISTOPHERSEN, A.; NORMANN, P.; ASSUM, T.; ØIESTAD, E.; MØRLAND, J. (2013): Norwegian Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers (2008-2009). In: Traffic Injury Prevention, Vol. 14, No. 5: 443-452.
- GREENFIELD, T. K.; KERR, W. C. (2008): Alcohol measurement methodology in epidemiology: recent advances and opportunities. In: Addiction, Vol. 103: 1082-1099.
- IFFLAND, R. (1998): Wie zuverlässig ist die Dunkelfeldbestimmung nach dem „Deutschen Roadside Survey“? In: Blutalkohol, Vol. 35, Issue 4: 258-274.
- JOHNSEN, A.; BENDER, D.; ROßNAGEL, T. (2018): Befragung und Beobachtung zur Erfassung der Prävalenz, Merkmale der Nutzer und Gefahrenpotenziale von Mobiltelefonen beim Radfahren: Datenerhebung. FE 82.0703/2017. Feldbericht, 21. Dezember 2018. Nürnberg: IfeS.
- KATHMANN, T.; JANSEN, F. (2017): Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme. Kontinuierliche Erhebungen zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2017. Ergebnisbericht. Aachen, Karlsruhe, Mannheim: DTV Verkehrsconsult GmbH.
- KATHMANN, T.; JOHANNSEN, M.; VON HEEL, E.; HERMES, T.; VOLLRATH, M.; HUEMER, A. K. (2020): Nutzungshäufigkeit von Smartphones durch Pkw-Fahrer – Erhebung 2019. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 300. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.
- KELLY, E.; DARKE, S.; ROSS, J. (2004): A review of drug use and driving: epidemiology, impairment, risk factors and risk perceptions. In: Drug and Alcohol Review, Vol. 23: 319-344.
- [KfV] Kuratorium für Verkehrssicherheit (2007): Best Practices in Road Safety: Handbook for Measures at the European Level. Summary and Publication of the Best Practices in Road Safety in the Member States. Brussels: EC.

- KRANZ, T.; STRAUBE, M. (2011): Kosten durch Straßenverkehrsunfälle. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 57. Jg., Heft 2: 59-64.
- KRÜGER, H.-P.; SCHULZ, E.; MAGERL, H. (1996): Medikamenten- und Drogennachweis bei verkehrsunauffälligen Fahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 60. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- KRÜGER, H.-P.; VOLLRATH, M. (2004): The alcohol-related accident risk in Germany: procedure, methods and results. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 36: 125-133.
- LACEY, J. H.; KELLEY-BAKER, T.; VOAS, R. B.; ROMANO, E.; FURR-HOLDEN, D.; TORRES, P.; BERNING, A. (2011): Alcohol- and Drug-Involved Driving in the United States: Methodology for the 2007 National Roadside Survey. In: Evaluation Review, Vol. 35, No. 4: 319-353.
- MANTHEY, J.; KLINGER, S.; CARR, S.; KILIAN, C.; KRAUS, L.; KUITUNEN-PAUL, S.; SCHOMERUS, G.; SPEERFORCK, S. (2021): Alkohol und COVID-19: ein Update aus 2021. In: AKZEPT E.V. (Hrsg.): 8. Alternativer Drogen- und Suchtbericht 2021. Lengerich: Pabst Science Publicshers, 56-67.
- MARTIN, T. L.; SOLBECK, P. A. M.; MAYERS, D. J.; LANGILLE, R. M.; BUCZEK, Y.; PELLETIER, M. R. (2013): A Review of Alcohol-Impaired Driving: The Role of Blood Alcohol Concentration and Complexity of the Driving Task. In: Journal of Forensic Sciences, Vol. 58, No. 5: 1238-1250.
- MEESMANN, U.; TORFS, K.; VAN DEN BERGHE, W. (2021): ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes). Brussels: Vias Institute.
- MEESMANN, U.; WARDENIER, N.; DELANNOY, S.; VAN DEN BERGHE, W. (2021): ESRA2 Evaluation Report. Executive summary. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias Institute.
- MOSSIG, I. (2012): Stichproben, Stichprobenauswahlverfahren und Berechnung des minimal erforderlichen Stichprobenumfangs. Beiträge zur Wirtschaftsgeografie und Regionalentwicklung, No. 1-2012. Bremen: Universität Bremen, Institut für Geografie.
- NOBIS, C. (2021): COVID-19: Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. In: Earth System Knowledge Platform – die Wissensplattform des Forschungsbereichs Erde und Umwelt der Helmholtz-Gemeinschaft. [www.eskp.de, aufgerufen am 11.04.2021].
- NOBIS, C.; KÖHLER, K. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Nutzerhandbuch. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- NOBIS, C.; KUHNIMHOF, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- NOBIS, C.; EISENMANN, C.; KOLAROVA, V.; NÄGELE, S. (2021): Fünfte DLR-Erhebung zu Mobilität & Corona: Hintergrundpapier. [https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-flr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet, aufgerufen am 11.04.2021].
- OGDEN, E. J. D.; MOSKOWITZ, H. (2004): Effects of Alcohol and Other Drugs on Driver Performance. In: Traffic Injury Prevention, Vol. 5, No. 3: 185-198.
- PRÄTOR, S. (2014): Ziele und Methoden der Dunkelfeldforschung. Ein Überblick mit Schwerpunkt auf Dunkelfeldbefragungen im Bereich der Jugenddelinquenz. In: EIFLER, S.; POLLICH, D. (HRSG.): Empirische Forschung über Kriminalität. Methodologische und methodische Grundlagen. Wiesbaden: Springer VS: 31-66.
- [RKI] Robert Koch-Institut (2017): Fragebogen zur Studie „Gesundheit in Deutschland aktuell“: GEDA 2014/2015-EHIS. Journal of Health Monitoring, Vol. 2, No. 1: 105-135.
- SCHRAUTH, B.; MAIER, S.; KRAETSCH, C.; FUNK, W. (2020): Report on the findings of the BRAVE population survey. Deliverable 2.3 from the EU-H2020-project BRAVE – BRidging gaps for the Acceptance of automated VEHICLES.

- Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie, Heft 2/2020. Nürnberg: IfeS.
- SHINAR, D. (2017): Traffic Safety and Human Behavior. Second Edition. Bingley u. a.: Emerald.
- [TNS] TNS Infratest Sozialforschung (2016): Erhebungsinstrumente des IAB-SOEP-Migrations-samples 2016: Personenfragebogen (Wiederbefragte), Stichproben M1-M2. SOEP Survey Papers 358: Series A. Berlin: DIW/SOEP.
- TOURANGEAU, R.; YAN, T. (2007): Sensitive Questions in Surveys. In: Psychological Bulletin, Vol. 133, No. 5: 859-883.
- VANLAAR, W. G. M. (2005): Drink driving in Belgium: results from the third and improved roadside survey. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 37, No. 3: 391-397.
- VANLAAR, W. G. M.; WOODS-FRY, H.; ROBERTSON, R. D. (2020): Road Safety Monitor 2020: Drinking & Driving in Canada. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation.
- VANLAAR, W. G. M.; WOODS-FRY, H.; LYON, C.; ROBERTSON, R. D. (2021): Road Safety Monitor 2020: The Impact of the Covid-19 Pandemic on Travel Behaviour & Road Safety. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation.
- VIAS INSTITUTE (2017): Belgian road safety key indicators 2017. Brussels: Vias Institute. [URL: https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian_Key_indicators_Road_Safety_2017.pdf, aufgerufen am 16.04.2019].
- VIAS INSTITUTE (2019): Country fact sheet Germany. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute.
- VIS, M. (HRSG.) (2005): State of the art Report on Road Safety Performance Indicators. Deliverable D3.1 of the EU FP6 project SafetyNet. Brussels: EC.
- VOLLRATH, M.; KAZENWADEL, J. (1997): Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten. In: Blutalkohol, Vol. 34, Issue 5: 344-359.
- VOLLRATH, M.; SCHUMACHER, M.; BOETS, S.; MEESMANN, U. (2019): Guidelines for assessing the prevalence of mobile phone use in traffic. FERSI technical paper, November 2019. Braunschweig/Bergisch Gladbach/Brüssel: The Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI).
- [WHO] World Health Organisation (2010): Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Geneva: World Health Organisation.
- WITTENBERG, R.; CRAMER, H.; VICARI, B. (2014): Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung. Konstanz, München: UVK.
- WOODS-FRY, H.; VANLAAR, W. G. M.; WICKLUNG, C.; ROBERTSON, R. D. (2020): Alcohol-Impaired Driving & Covid-19 in the United States. Results from the 2020 TIRF USA Road Safety Monitor. Washington, D.C.: Traffic Injury Research Foundation USA.

Bilder

Bild 3-1: Unfälle mit Alkoholeinfluss – nach dem Kalendertag, für unterschiedliche Jahre

Bild 5-1: Auszug aus dem Pretest-Fragebogen für die Erfassung von Fahrten in den letzten zwölf Monaten und in den letzten 30 Tagen

Bild 7-1: Fahrten in den letzten 30 Tagen mit einem Pkw oder einem motorisierten Zweirad

Bild 7-2: Häufigkeit der Fahrten in den letzten 30 Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Bild 7-3: Geschlecht der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Bild 7-4: Lebensalter der Befragten in sechs Kategorien – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Bild 7-5: Höchster Bildungsabschluss der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

- Bild 7-6: Subjektive Selbsteinschätzung des sozialen Status – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Bild 7-7: Prävalenz von Fahrten von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss für den Zeitraum der letzten zwölf Monate und der letzten 30 Tage
- Bild 7-8: Prävalenz von Fahrten von Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss für den Zeitraum der letzten zwölf Monate und der letzten 30 Tage
- Bild 7-9: Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer: Fahrt unter Alkoholkonsum und subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei der zufällig ausgewählten Fahrt
- Bild 7-10: Fahrerinnen und –Fahrer motorisierter Zweiräder: Fahrt unter Alkoholkonsum und subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei der zufällig ausgewählten Fahrt
- Bild 7-11: Pkw-Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Wochenverlauf
- Bild 7-12: Einstellungen zu gesetzlichen Regelungen und zur Kontrolle von Fahrten unter Alkoholeinfluss
- Bild 7-13: Subjektive Einschätzung der Kontrollwahrscheinlichkeit auf typischen Fahrten mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad
- Bild 9-1: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern in Bayern für die Jahre 2019 und 2020 im Wochenverlauf
- Bild 9-2: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr von Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Zweiräder in Bayern für die Jahre 2019 und 2020 im Wochenverlauf
- Bild 9-3: Vergleich der polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten nach dem Wochenverlauf für Pkw-Fahrerinnen und Fahrer

Tabellen

- Tab. 4-1: Erhebungsmethoden zum KPI für Alkohol in europäischen Staaten
- Tab. 5-1: Angabe durchgeführter Fahrten in den letzten zwölf Monaten, den letzten 30 Tagen und den letzten sieben Tagen für Fahrerinnen und Fahrer von Pkw oder motorisierten Zweirädern
- Tab. 5-2: Inhaltlicher Vergleich von Subgruppen anhand soziodemografischer Merkmale und der Periodenprävalenz für die letzten 12 Monate
- Tab. 6-1: Häufigkeitsverteilung von Personen ab 18 Jahren in Deutschland für das Geschlecht – nach der amtlichen Bevölkerungsstatistik, den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol und der Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“
- Tab. 6-2: Häufigkeitsverteilung von Personen ab 18 Jahren in Deutschland für das Alter – nach der amtlichen Bevölkerungsstatistik, den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol und der Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“
- Tab. 6-3: Häufigkeitsverteilung von Personen ab 18 Jahren in Deutschland für das Bundesland – nach der amtlichen Bevölkerungsstatistik (DESTATIS), den Befragungsdaten zum KPI für Alkohol und der Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD)
- Tab. 7-1: Nutzung von Pkw und motorisierten Zweirädern in den letzten 30 Tagen
- Tab. 7-2: Besitz einer Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder (Mehrfachnennungen möglich)

- Tab. 7-3: Fahrerlaubnisbesitz auf Probe – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-4: Fahranfängerstatus der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-5: Regionale Herkunft der Befragten: Bundesland – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-6: Siedlungsstruktur am Wohnort der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-7: Aktuelle Tätigkeit der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-8: Nutzung eines Fahrzeugs während der beruflichen Tätigkeit von Erwerbstätigen in Vollzeit und Teilzeit sowie von Auszubildenden – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-9: Angabe von Fahrten in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-10: Zusätzliche Fahrten unter Alkoholeinfluss – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-11: Subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei weiteren Fahrten – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-12: Andere Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-13: Subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei einer anderen Fahrt in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-14: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach Geschlecht – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-15: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Lebensalter – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-16: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem höchsten Bildungsabschluss – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-17: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Siedlungsstruktur am Wohnort – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-18: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Status als Fahranfängerin bzw. Fahranfänger – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-19: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach den Wochentagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-20: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum

- nach der Uhrzeit – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-21: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach Wochenabschnitten – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-22: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Fahrtdauer – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-23: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Fahrtziel – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-24: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach Art der befahrenen Straße – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-25: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach dem Fahrzeugtyp – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-26: Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Anwesenheit von Mitfahrenden – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-27: Pkw-Fahrten in den letzten sieben Tagen mit und ohne vorherigem Alkoholkonsum nach der Anzahl der Mitfahrenden
- Tab. 7-28: Konsum von Bier vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-29: Konsum von Wein oder Sekt vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-30: Konsum von Spirituosen vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-31: Konsum von alkoholischen Mixgetränken vor der Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7-32: Kenntnis von der gesetzlich geltenden allgemeinen Grenze für die BAK im Straßenverkehr
- Tab. 7-33: Kenntnis von der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr für Fahranfängerinnen und Fahranfänger
- Tab. 7-34: Mindestens einmal in der Woche genutzte Social Media-Kanäle
- Tab. 8-1: KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren in Deutschland für alle Fahrenden (Pkw und motorisiertes Zweirad)
- Tab. 8-2: KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren in Deutschland für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws
- Tab. 8-3: Gesamt- und Subindikatoren des KPI für Alkohol in Deutschland für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern
- Tab. 9-1: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für die Jahre 2019 und 2020 – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 9-2: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 nach Geschlecht – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

- Tab. 9-3: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 nach Alter (kategorisiert) – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 9-4: Polizeilich aufgenommene Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 nach Wochenabschnitten – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 9-5: Vergleich der polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol nach Geschlecht für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer
- Tab. 9-6: Vergleich der polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol nach Alter (kategorisiert) für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer
- Tab. 9-7: Vergleich der polizeilich aufgenommenen Alkoholdelikte im Straßenverkehr in Bayern für das Jahr 2020 und der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol nach Wochenabschnitten für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer
- Tab. 7A-5: Lebensalter der Befragten in sechs Kategorien – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-6: Höchster Bildungsabschluss der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-7: Subjektive Selbsteinschätzung des sozialen Status – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-8: Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als Fahrer/-in eines Autos in den letzten 12 Monaten – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-9: Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als Fahrer/-in eines Autos in den letzten 30 Tagen – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-10: Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als Fahrer/-in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads in den letzten 12 Monaten – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Im Anhang

- Tab. 7A-1: Fahrten in den letzten 30 Tagen mit einem Pkw oder einem motorisierten Zweirad
- Tab. 7A-2: Häufigkeit der Fahrten in den letzten 30 Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-3: Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B/BE – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-4: Geschlecht der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-11: Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten Fahrer/-in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads in den letzten 30 Tagen – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-12: Fahrt unter Alkoholeinfluss – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder
- Tab. 7A-13: Subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei der zufällig ausgewählten Fahrt – getrennt für Pkw-Fahrerinnen

und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

- Tab. 7A-14: Was halten Sie von den aktuellen Promillegrenzen und den Strafen in Deutschland für das Fahren unter Alkoholeinfluss? – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-15: Wie wahrscheinlich ist es bei einer typischen Autofahrt, dass Sie als Fahrer/ in von der Polizei kontrolliert werden – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-16: Wie wahrscheinlich ist es bei einer typischen Fahrt mit dem motorisierten Zweirad, dass Sie als Fahrer/-in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads von der Polizei kontrolliert werden – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-17: Kenntnisstand zur „Promillegrenze“ – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus
- Tab. 7A-18: Welche Social Media-Kanäle nutzen Sie mindestens einmal pro Woche? – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

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 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

Gräcman, Albrecht € 17,50

2021

M 304: Zum Unfallgeschehen von Motorrädern

Pöppel-Decker

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

M 306: Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr

Schmidt, Funk, Duderstadt, Schreiter, Sinner, Bahlmann
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 307: Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

Funk, Rossnagel, Bender, Barth, Bochert, Detert, Erhardt, Hellwagner, Hummel, Karg, Kondrasch, Schubert, Zens
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 308: Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II

Funk, Bender, Rossnagel, Barth, Bochert, Detert, Erhardt, Hellwagner, Hummel, Karg, Kondrasch, Schubert, Zens
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 309: Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz

Schoch, Julier, Kenntner-Mabiala, Kauschner € 16,00

M 310: Erfassung der subjektiven Wahrnehmung und Bewertung verkehrssicherheitsrelevanter Leistungsmerkmale und Verhaltensweisen älterer Autofahrer – Entwicklung und Prüfung eines Selbsttests

Horn € 18,50

M 311: Safety Performance Indicators im Straßenverkehr – Überblick und Erfahrungen aus der internationalen Praxis

Funk, Orłowski, Braun, Rücker € 20,50

M 312: Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Radfahrern und Fußgängern

Funk, Roßnagel, Maier, Crvelin, Kurz, Mohamed, Ott, Stamer, Stößel, Tomaselli

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

M 313: Analyse der Merkmale und des Unfallgeschehens von Pedelec-Fahrern

Platho, Horn, Jänsch, Johannsen

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

M 314: SENIORWALK

Holte € 19,00

M 315: Untersuchungen zur wissenschaftlichen Begleitung des reformierten Fahrlehrerrechts

Bredow, Ewald, Thüs, Malone, Brünken

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

M 316: VERKEHRSKLIMA 2020

Holte € 16,50

M 317: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit

Pöppel-Decker, Bierbach, Piasecki, Schönebeck

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

M 318: Verkehrssicherheitsberatung älterer Kraftfahrerinnen und -fahrer in der hausärztlichen Praxis – Bestandsaufnahme

Schoch, Kenntner-Mabiala

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

M 319: Protanopie und Protanomalie bei Berufskraftfahrern und Berufskraftfahrerinnen – Prävalenz und Unfallrisiko

Friedrichs, Schmidt, Schmidt

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

M 320: Eignung von Fahrsimulatoren für die Untersuchung der Fahrkompetenz älterer Autofahrer

Maag, Kenntner-Mabiala, Kauschner, Hoffmann, Ebert
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 321: Entwicklung einer Methodik zur Untersuchung der Determinanten der Routenwahl von Radfahrern

Lux, Schleinitz

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

M 323: Anwendungsmöglichkeiten von Motorradsimulatoren

Hammer, Pleß, Will, Neukum, Merkel

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

2022

M 322: Influencer in der Verkehrssicherheitskommunikation: Konzeptentwicklung und pilothafte Anwendung

Duckwitz, Funk, Hielscher, Schröder, Schrauth, Seegers, Kraft, Geib, Fischer, Schnabel, Veigl € 19,50

M 324: Interdisziplinärer Ansatz zur Analyse und Bewertung von Radverkehrsunfällen

Baier, Cekic, Engelen, Baier, Jürgensohn, Platho, Hamacher

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

M 325: Eignung der Fahrsimulation zur Beurteilung der Fahr-sicherheit bei Tagesschläfrigkeit

Kenntner-Mabiala, Ebert, Wörle, Pearson, Metz, Kaussner, Hargutt

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

M 326: Kinderunfallatlas 2015–2019

Suing, Auerbach, Färber, Treichel € 22,50

M 327: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2019

Gruschwitz, Pirsig, Hölscher, Hoß, Woopen, Schulte € 17,50

M 328: Evaluation des Carsharinggesetzes

Kurte, Esser, Wittowsky, Groth, Garde, Helmrich

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

M 329: Nutzung von Mobiltelefonen beim Radfahren – Prävalenz, Nutzermerkmale und Gefahrenpotenziale

Evers, Gaster, Holte, Suing, Surges € 17,50

M 330: Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland

Sturzbecher, Brünken, Bredow, Genschow, Ewald, Klüver, Thüs, Malone

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

M 331: E-Learning Unterrichtskonzepte für die Fahranfänger-vorbereitung

Hilz, Malone, Brünken

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

M 332: Experimentelle Studie zu Protanopie und Wahrnehmung von Bremsleuchten

Helmer, Trampert, Schiefer, Ungewiß, Baumann, Feßler

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

M 333: Expertise zum Projektbericht VALOR

Link

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

2023

M 334: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010 bis 2020

Färber, Pöppel-Decker, Schönebeck

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

M 335: Evaluation der Kampagne „Runter vom Gas!“ 2016-2019

Petersen, Vollbracht

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

M 336: Die Entwicklung verkehrssicherheitsrelevanter Personenmerkmale im höheren Lebensalter und ihre Einflussfaktoren – Erste Querschnittsanalysen aus der Dortmunder-Bonner-Längsschnittstudie (DoBoLSiS)

Karthus, Getzmann, Wascher, Graas, Rudinger

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

M 337: Einsatzmöglichkeiten von VR-Brillen in der experimentellen Verkehrssicherheits- und Mobilitätsforschung

Platho, Tristram, Kupschick € 17,00

M 338: Influencer in der Verkehrssicherheitskommunikation: Geschäftsmodelle und Kooperationsformen

Zabel, Duckwitz, Funk, Myshkina

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

M 339: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2021

Gruschwitz, Hölscher, van Nek, Busch, Woopen

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

M 340: Erweiterung der Erfassung vertiefter Verkehrsunfalldaten um psychologische und medizinische Langzeitfolgen

Jänsch, Sperlich, Unruh, Johannsen

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

M 341: Key Performance Indicator „Alkohol“ – Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung

Schrauth, Funk, Behnke, Beug, Jung, Schiller, Schulte

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

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.