GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 137

Wirkung des absoluten Alkoholverbots auf Fahranfänger/-innen



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5821, Fax 030 2020–6633
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss
28.03.2025

Redaktion
M. Sc. Greta Große
Dr. Tina Gehlert

Realisation
zwoplus, Berlin

Bildnachweis
Titel: UDV
Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

Alle Ausgaben

auf UDV.de

Disclaimer
Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

Inhalt

1. Vorbemerkung 04

2. Projektziel Methodik 04

3. Methodik 05

4. Ergebnisse 06

4.1 Was motiviert Fahranfänger/-innen zur Einhaltung des absoluten Alkoholverbots? 06

4.2 Wie unterscheidet sich das Fahrverhalten während und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots? 06

4.3 Wie unterscheiden sich die verschiedenen Teilgruppen in den Motivationsfaktoren? 08

4.4 Zeitliche Entwicklung der Verhaltensanpassung 11

5. Zusammenfassung 12

Literaturverzeichnis 14

© GDV 2025

1. Vorbemerkung

Seit dem 1. August 2007 gilt in Deutschland für Kraftfahrer/-innen innerhalb der zweijährigen Probezeit und vor der Vollendung des 21. Lebensjahres ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr (§ 24c StVG). Diese Personen werden im Folgenden unter dem Begriff Fahranfänger/-innen zusammengefasst. In der Folge sanken kurz- und langfristig die alkoholbezogenen Ordnungswidrigkeiten und Verkehrsstraftaten in dieser Altersgruppe deutlich [1,2]. Im Jahr 2023 verursachten 18-20-jährige Pkw-Fahrer/-innen 470 Alkoholunfälle, bei denen 689 Personen verunglückten, davon 160 tödlich oder schwer verletzt wurden [3].

2. Projektziel Methodik

Daher führte die FIZ-MTS GmbH (Forschungs- und Innovationszentrum „Mensch – Technik – Straßenverkehr“) im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ein Forschungsprojekt zur Beantwortung folgender Forschungsfragen durch:

1. Was motiviert Fahranfänger/-innen zur Einhaltung des absoluten Alkoholverbots?
2. Wie verändert sich das Fahrverhalten nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots?
3. Wie kann der positive Einfluss des absoluten Alkoholverbots im Sinne abstinenten Fahrens langfristig stabilisiert und unterstützt werden?

Der ausführliche Forschungsbericht ist unter www.udv.de veröffentlicht [4].

© GDV 2025

3. Methodik

Zur Beantwortung der Forschungsfragen wurden verschiedene Methoden eingesetzt. Aus den Ergebnissen wurden Empfehlungen zur Optimierung des absoluten Alkoholverbots abgeleitet.

- Zunächst wurden in einer umfangreichen Literaturrecherche psychologische Einflussfaktoren für die Einhaltung des absoluten Alkoholverbots identifiziert.

- Anschließend wurden mit insgesamt 14 Fahranfänger/-innen zwei Fokusgruppeninterviews durchgeführt, um die Erkenntnisse der Literaturrecherche zu überprüfen und gegebenenfalls zu erweitern.

- Schließlich wurden von Juni bis Oktober 2023 N = 1.227 Teilnehmer/-innen zu ihrem Fahrverhalten und der entsprechenden Motivation, immer abstinent oder auch nach Alkoholkonsum zu fahren, online befragt. Mittels statistischer Analysen wurde der Einfluss der verschiedenen Faktoren auf das Fahren unter Alkohol sowie Unterschiede zwischen Teilgruppen berechnet.

Die Stichproben für die Interviews und die Online-Befragung bestanden aus jungen Pkw-Fahranfänger/-innen, welche die Fahrerlaubnis nach August 2007, aber vor dem 28. Lebensjahr erworben haben. Dadurch war es möglich, sowohl Fahranfänger/-innen zu befragen, die zu diesem Zeitpunkt vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren (Gruppe 1), als auch diejenigen, für die das Verbot nicht mehr galt (Gruppe 2). Beide Gruppen wurden zu ihrem Verhalten während des Alkoholverbots sowie danach befragt. Für **Gruppe 1 (Alkoholverbot gilt)** wurde das zukünftige Verhalten nach dem Alkoholverbot prospektiv als Verhaltensabsicht erhoben. Für **Gruppe 2 (Alkoholverbot gilt nicht mehr)** wurde das Verhalten während des Alkoholverbots retrospektiv erhoben.

Die Teilnehmer/-innen sollten ein Fahrzeug regelmäßig nutzen (mindestens einmal pro Monat), zumindest gelegentlich Alkohol konsumieren und sogenannte Trink-Fahr-Konflikte erleben. Das sind Situationen, in denen man vor der Entscheidung steht, ob man Alkohol trinkt oder Auto fährt oder ob man keinen Alkohol trinkt und Auto fährt beziehungsweise trinkt und nicht fährt, beispielsweise nach Feiern, Treffen mit Freund/-innen im privaten Kreis oder Restaurantbesuchen mit Familienangehörigen oder Arbeitskollegen. Daher sind in dieser Stichprobe, im Vergleich zur Gesamtgruppe der Fahranfänger/-innen, diejenigen überrepräsentiert, die Erfahrung mit solchen Trink-Fahr-Konflikten und gegebenenfalls dem Fahren unter Alkoholeinfluss haben.

Personen wurden als „abstinent“ eingeordnet, wenn sie als Fahrer/-innen gänzlich auf Alkohol verzichten. Personen, die angeben (gegebenenfalls auch nur geringe Mengen) Alkohol zu konsumieren und zu fahren, wurden als „auch alkoholisierte Fahrer/-innen“ eingeordnet. Das gilt auch für den Zeitraum nach dem Alkoholverbot, um Verhaltensänderungen danach abbilden zu können.

© GDV 2025

4. Ergebnisse

4.1 Was motiviert Fahranfänger/-innen zur Einhaltung des absoluten Alkoholverbots?

Zahlreiche Faktoren können zur Einhaltung des Alkoholverbots motivieren. Diese lassen sich **äußeren Faktoren (extrinsisch)** oder **in der Person selbst liegenden Faktoren (intrinsisch)** zuordnen (Tabelle 1). Ist der Alkoholverzicht beim Fahren vornehmlich extrinsisch motiviert, sind die erwarteten Sanktionen handlungsleitend. Das können formelle Sanktionen sein, wie zum Beispiel die Strafe für das Fahren unter Alkoholeinfluss, aber auch informelle Sanktionen, wenn zum Beispiel wichtige Bezugspersonen ein solches Verhalten missbilligen. Ist der Alkoholverzicht beim Fahren intrinsisch motiviert, so wird aus eigenem Antrieb heraus gehandelt, beispielsweise weil das Fahren unter Alkohol als riskant angesehen wird oder weil die Person für sich selbst Alternativen dazu sieht. Des Weiteren spielen der eigene Alkoholkonsum eine Rolle, wie oft Fahrer/-innen sogenannte Trink-Fahr-Konflikte erleben und situative Faktoren (zum Beispiel Kürze oder Bekanntheit der Strecke).

Einflussfaktoren auf die Einhaltung des Alkoholverbots

Tabelle 1 · Einflussfaktoren auf die Einhaltung des Alkoholverbots bei jungen Fahranfänger/-innen (Zustimmung auf einer 6-stufige Skala von „trifft überhaupt nicht zu“ bis „trifft voll und ganz zu“)

	Beispielantworten
Extrinsische Motivation	
Wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit	Auf Schleichwegen werde ich bestimmt nicht kontrolliert, wenn ich mit Alkohol am Steuer fahre.
Wahrgenommene Strafhärte	Mein Führerschein ist mir zu wichtig, als dass ich mit Alkohol am Steuer fahren würde.
Deskriptive Norm	Einige meiner Freund/-innen fahren manchmal noch, nachdem sie etwas Alkohol getrunken haben.
Injunktive Norm	Einige meiner Familienmitglieder versuchen manchmal, mich zu überreden, mit ihnen Alkohol zu trinken, auch wenn sie wissen, dass ich noch fahren muss.
Intrinsische Motivation	
Risikobereitschaft	Man kann etwas Alkohol trinken und trotzdem sicher fahren.
Regelakzeptanz	Ich finde die gesetzlichen Regeln zum Thema „Alkohol und Autofahren“ zu streng.
Personale Norm	Ich hätte ein schlechtes Gewissen, wenn ich trinken und dann fahren würde.
Selbstwirksamkeitserwartung	Ich bin überzeugt davon, dass ich auf Alkohol verzichten kann, wenn ich danach noch fahren muss.
Handlungs- und Bewältigungsstrategien für Trink-Fahr-Konflikte	Ich habe mir genau überlegt, was ich tun werde, wenn ich getrunken habe und mein ursprünglicher Plan, nach Hause zu kommen, nicht funktioniert.

4.2 Wie unterscheidet sich das Fahrverhalten während und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots?

Das Fahrverhalten während und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots wurde mittels Online-Befragung untersucht. Dabei wurden Fahranfänger/-innen befragt, die aktuell vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren (Gruppe 1) und solche, für die das Verbot nicht mehr galt (Gruppe 2). Tabelle 2 gibt einen Überblick über die soziodemografischen Merkmale der beiden Gruppen. In beiden Gruppen finden sich hohe Prozentsätze an Personen mit riskantem Alkoholkonsumverhalten. Das liegt zum einen am jungen Alter der Stichprobe, zum anderen auch

© GDV 2025

an den Auswahlkriterien für die Stichprobe. Insgesamt zeigen sich aber wenig Trink-Fahr-Konflikte und noch weniger realisierte Alkoholfahrten.

Stichprobenbeschreibung

Tabelle 2 · Übersicht über die soziodemografischen Merkmale der Online-Stichprobe (N = 1.227), Darstellung nach Gruppenzugehörigkeit

		Absolutes Alkoholverbot (Gruppe 1)	KEIN absolutes Alkoholverbot (Gruppe 2)
Anzahl		n = 427	n = 800
Alter (M / SD)		M = 20 Jahre (SD = 2.82)	M = 25 Jahre (SD = 4.37)
Geschlecht (% Männer)		29 %	37 %
Wohnort	Stadt	79 %	74 %
	Dorf	21 %	26 %
Alkohol-konsum	Risikoarm (35 %)	M: 26 % W: 36 %	M: 37 % W: 36 %
	Riskant (65 %)	M: 74 % W: 64 %	M: 63 % W: 64 %
Prävalenz (bezogen auf die letzten 12 Monate)			
Trink-Fahr-Konflikte		Mdn = 6	Mdn = 8
Alkoholfahrten		Mdn = 2	Mdn = 2

Tabelle 3 zeigt die Unterschiede im Trink-Fahrverhalten während und nach dem Wegfall des Alkoholverbots separat für Gruppe 1 (Alkoholverbot gilt) und Gruppe 2 (Alkoholverbot gilt nicht mehr). Etwa die Hälfte der Befragten gibt an, sich entweder an das für sie aktuell geltende absolute Alkoholverbot zu halten (Gruppe 1 = 44 %) beziehungsweise sich in der Vergangenheit an das für sie damals geltende absolute Alkoholverbot gehalten zu haben (Gruppe 2 = 64 %).

Abstinentes Fahren während und nach dem Alkoholverbot

Tabelle 3 · Beabsichtigte (Gruppe 1) und tatsächliche (Gruppe 2) Fahrverhaltensentwicklung nach Wegfall des absoluten Alkoholverbots, N = 1.201; Angaben in %

	Gr. 1: Alkoholverbot (n = 418)	Gr. 2: Kein Alkoholverbot (n = 783)
Regelkonformes Verhalten		
a) Kontinuierlich keine Fahrten nach Alkoholkonsum	15	21
b) Während Verbot keine, nach Verbot auch Fahrten nach Alkoholkonsum (Wechsel)	29	43
	44	**64**
Prävalenz (bezogen auf die letzten 12 Monate)		
c) Kontinuierlich auch Fahrten nach Alkoholkonsum	46	33
d) Während Verbot auch, nach Verbot keine Fahrten nach Alkoholkonsum (Wechsel)	10	3
	56	**36**

Tabelle 3 zeigt außerdem vier verschiedene Teilgruppen in Abhängigkeit vom Fahrverhalten während und nach dem absoluten Alkoholverbot. Dies gilt sowohl für die Gruppe 1, die nach dem beabsichtigten Verhalten beim zukünftigen Wegfall des Alkoholverbots gefragt wurde, als auch für die Gruppe 2, die rückwirkend über ihr Verhalten während und nach dem Alkoholverbot befragt wurde:

© GDV 2025

a. Fahrer/-innen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall Alkoholkonsum und Fahren trennen, somit konsequent abstinent fahren.

b. Fahrer/-innen, die während des absoluten Alkoholverbots abstinent fahren, aber danach auch nach dem Konsum von (gegebenenfalls geringen Mengen) Alkohol beziehungsweise alkoholisiert fahren.

c. Fahrer/-innen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dem Wegfall auch nach dem Konsum von (gegebenenfalls geringen Mengen) Alkohol, somit konsequent auch alkoholisiert fahren.

d. Fahrer/-innen, die während des absoluten Alkoholverbots auch alkoholisiert fahren, aber nach dem Wegfall zum konsequent abstinenten Fahren wechseln.

In Gruppe 1, für die aktuell noch das Alkoholverbot gilt, wollen lediglich 15 Prozent eine strikte Trennung von Fahren und Alkoholkonsum nach Wegfall des Alkoholverbots beibehalten. Mehr als ein Viertel (29 %) antizipiert jedoch nach dem Verbotswegfall einen Wechsel vom aktuell abstinenten Fahren hin zum Fahren auch nach Alkoholkonsum. Knapp 46 Prozent der Befragten waren bereits mindestens einmal unter dem Einfluss von (etwas) Alkohol gefahren und planen, dieses Fahrverhalten beizubehalten. Interessant ist, dass zehn Prozent bereits unter Alkoholeinfluss gefahren sind, somit gegen das Verbot verstießen, zukünftig aber eine Trennung von Fahren und Alkoholkonsum anstreben.

Bei den Personen, für die das Alkoholverbot nicht mehr gilt (Gruppe 2), hat ein Fünftel eine strikte Trennung von Alkoholkonsum und Fahren beibehalten. Den größten Anteil mit 43 Prozent bilden jene Personen, die einen Verhaltenswechsel von abstinentem Fahren während des Verbots zu auch alkoholisiertem Fahren nach dem Verbotswegfall zeigen.

4.3 Wie unterscheiden sich die verschiedenen Teilgruppen in den Motivationsfaktoren?

Für die Charakterisierung der vier Teilgruppen entlang der Motivationsfaktoren wurden ausschließlich Daten der Gruppe 2 analysiert, da diese auf tatsächlichem Verhalten beruhen. Das multinomiale logistische Regressionsmodell zur Vorhersage der Verhaltensentwicklung ist statistisch signifikant (χ^2 (36) = 403,50, p < .001) und weist eine gute Varianzaufklärung auf (Nagelkerkes-Pseudo-R^2 = .47). Die Faktoren erklären sehr gut, worin sich Personen, die nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots weiterhin konsequent abstinent fahren, von denjenigen unterscheiden, die ihr Fahrverhalten wechseln, sowie denjenigen, die schon während für sie das Alkoholverbot galt, auch alkoholisiert fuhren. Für die umfangreichen statistischen Analysen und Kennwerte wird auf den Forschungsbericht verwiesen [4]. Im Folgenden ist die Interpretation der Ergebnisse dargestellt.

a) Kontinuierlich keine Fahrten nach Alkoholkonsum

Personen, die grundsätzlich Alkohol konsumieren, diesen Konsum aber während und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots vom Fahren trennen und somit konsequent abstinent fahren

© GDV 2025

- werden durch die „Angst“ motiviert, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt und im Falle eines Regelverstoßes bestraft zu werden; vor allem werden der Verlust der Fahrerlaubnis und des Versicherungsschutzes befürchtet (Entdeckungswahrscheinlichkeit, Strafhärte).

- finden es moralisch nicht vertretbar, unter Alkoholeinfluss zu fahren und befinden sich eher in einem sozialen Umfeld, das Alkoholkonsum und Fahren ebenfalls trennt (deskriptive und injunktive Normen).

- verfügen über eine gering ausgeprägte Risikobereitschaft, die sich vor allem darin ausdrückt, sich selbst und andere Personen nicht gefährden zu wollen. Zudem sind sie sich des Risikos bewusst, das mit Alkoholkonsum im Straßenverkehr einhergeht.

- erleben wenige Trink-Fahr-Konflikte und sind überzeugt davon, auf den Konsum von Alkohol als Fahrende verzichten zu können (Häufigkeit Trink-Fahr-Konflikte, Selbstwirksamkeit).

- beschäftigen sich weniger mit speziellen Handlungs- und Bewältigungsplänen, da Fahrten unter Alkoholeinfluss für sie generell nicht in Frage kommen.

Durch die Kombination der Merkmalsausprägungen sind diese Personen nur in sehr geringem Maße anfällig dafür, aufgrund bestimmter Umstände zu einer alkoholisierten Fahrt verleitet zu werden. Neben einer starken intrinsischen Motivation zeigen die Ergebnisse, dass auch Faktoren der extrinsischen Motivation das Verhalten maßgeblich beeinflussen.

b) Während Verbot keine, nach Verbot auch Fahrten nach Alkoholkonsum (Wechsel)

Personen, die während der absoluten Alkoholverbotsphase abstinent und danach (auch) nach dem Konsum von Alkohol fahren

- sehen sich häufiger mit Trink-Fahr-Konflikten konfrontiert als die abstinenten Fahrer/-innen, fahren aber trotzdem vergleichsweise selten unter Alkoholeinfluss (M = 1 - 2 Fahrten pro Jahr).

- orientieren ihr Verhalten stark am formellen Sanktionierungssystem: Während des absoluten Alkoholverbots halten sie sich an die 0,0-Promillegrenze, danach an die 0,5-Promillegrenze.

- befürchten weniger, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt zu werden. Da die „Entdeckung“ mit einem BAK-Wert von über 0,5 Promille assoziiert wird, werden Strategien verwendet, die eine Einhaltung der 0,5-Promillegrenze wahrscheinlich machen, zum Beispiel Konsum geringer Alkoholmengen, Warten zwischen Konsum und Fahrtantritt. Somit fahren diese Personen zwar nicht abstinent, verhalten sich aber regelkonform, sodass eine Polizeikontrolle keine negativen Auswirkungen hätte.

- passen ihre persönliche Norm an die geltenden Regelungen an, sodass ein vollständiger Alkoholverzicht beim Fahren nach dem Wegfall des Alkoholverbots als nicht mehr erforderlich gesehen und Fahrten unter Alkoholeinfluss dann auch als moralisch vertretbarer angesehen werden.

© GDV 2025

- sind von Peers und Familienangehörigen umgeben, die selbst ein ähnliches, vor allem regelorientiertes Fahrverhalten praktizieren.

Auf diese Personen hat das absolute Alkoholverbot eine positive Wirkung, da es sie davon abhält, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen. Eine Internalisierung des abstinenten Fahrverhaltens findet jedoch nicht statt, sodass nach dem Wegfall des Verbots diese Trennung aufgehoben wird. Die Personen sind demnach primär extrinsisch motiviert. Interessant ist, dass viele Befragte aus dieser Gruppe zurückmeldeten, sich insbesondere in Trink-Fahr-Konflikten, zum Beispiel Anstoßen bei Feierlichkeiten, auf das absolute Alkoholverbot bezogen zu haben, um dem sozialen Druck ausweichen und den Alkoholkonsum ablehnen zu können. Mit dem Ende des Verbots fällt dieses Argument weg und es fällt diesen Personen schwerer, sich dem sozialen Druck zu entziehen. Zusätzlich sind situative Faktoren wie kurze Wege vom Trinkort nach Hause für diese Personen noch während der Verbotsphase wenig bedeutsam, während sie nach dem Wegfall des Verbots eher zu Fahrten unter Alkoholeinfluss verleiten. Die Verhaltensänderung wird zudem als ungefährlich bewertet, da etwaige alkoholbedingte Einschränkungen durch den Zuwachs an Fahrerfahrung kompensiert werden können. Aus den Fokusgruppeninterviews ging hervor, dass den meisten Personen nicht bewusst war, dass auch bei BAK-Werten unter 0,5 Promille bei Auffälligkeiten im Straßenverkehr rechtliche Konsequenzen drohen.

c) Kontinuierlich auch Fahrten nach Alkoholkonsum

Personen, die bereits während der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbotes unter Alkoholeinfluss fuhren, somit gegen das Verbot verstießen, und dies auch nach dem Wegfall beibehalten

- erleben besonders häufig Trink-Fahr-Konflikte.
- fahren teilweise regelmäßig unter dem Einfluss von (Rest-)Alkohol und einige überschreiten dabei mutmaßlich auch die 0,5-Promillegrenze.
- weisen häufig ein riskantes Alkoholkonsummuster und hohe Zustimmung zu verschiedenen Gründen, Alkohol zu trinken, auf.
- gehen wenig davon aus, von der Polizei entdeckt und sanktioniert zu werden.
- halten es moralisch für vertretbar und finden es wenig riskant, unter Alkoholeinfluss zu fahren.
- haben ein soziales Umfeld, das ebenfalls ein ähnliches Fahrverhalten praktiziert.
- haben eine gering ausgeprägte Selbstwirksamkeitserwartung in Bezug auf den Verzicht von Alkohol als Fahrer/-innen – entweder weil sie aufgrund einer Alkoholproblematik nicht dazu in der Lage sind oder da sie dies aufgrund anderer Merkmalsausprägungen (zum Beispiel geringe Risikowahrnehmung) nicht als notwendig erachten.
- lassen sich durch situative Umstände, zum Beispiel eine kurze und bekannte Strecke, zu Fahrten unter Alkoholeinfluss verleiten.

© GDV 2025

Das Verhalten dieser Personen scheint weniger von gesetzlichen Regelungen als vom zugrundeliegenden Alkoholkonsummuster sowie von den Trinkmotiven und situativen Faktoren bestimmt. Die Erwartungen in Bezug auf formelle und informelle Sanktionierungen sind nicht ausreichend hoch ausgeprägt, als dass diese mit einem Verzicht auf Alkohol beim Fahren einhergehen. Überraschend ist, dass die betreffenden Befragten angaben, häufig von der Polizei kontrolliert und auf Fahrtüchtigkeit überprüft worden zu sein. Dies könnte darauf hinweisen, dass formelle Sanktionen ausblieben (zum Beispiel wegen Einhaltung des Grenzwerts) oder Regelübertretungen unentdeckt blieben. Das (regelwidrige) Verhalten wird somit positiv verstärkt und aufrechterhalten. Darüber hinaus begünstigen die persönlichen Normvorstellungen gepaart mit einem geringen Risikobewusstsein und einer geringen Selbstwirksamkeit das Fahren unter Alkoholeinfluss. Besonders kritisch ist die insgesamt geringe Ausprägung der extrinsischen und intrinsischen Motivation in Verbindung mit einem riskanten Alkoholkonsum. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei einem Teil dieser Personen, insbesondere denjenigen, die sehr viele Alkoholfahrten unternehmen, um „fahrende Trinkende“ handelt. Das bedeutet, dass problematischer Alkoholkonsum ein generalisiertes Verhaltensmuster darstellt, das sich unter anderem auch im Straßenverkehr zeigt.

d) Während Verbot auch Fahrten nach Alkoholkonsum, nach Verbot keine (Wechsel)

Die Anzahl an Personen, die während des absoluten Alkoholverbots gegen dieses verstießen und auch Fahrten unter Alkoholeinfluss vornahmen, dieses Fahrverhalten aber in Richtung konsequenter Trennung veränderten, war nicht groß genug für statistische Analysen. Weitere Forschung sollte sich aber auch dieser Personengruppe widmen, um Hintergründe und Motivation für diesen Verhaltenswechsel zu analysieren und den anderen Teilgruppen gegenüberstellen zu können.

Unabhängig von konkreten Fahrten unter Alkoholeinfluss ist das Thema „Restalkohol“ bei allen Teilnehmer/-innen relevant. Rund 47 Prozent der strikt abstinent Fahrenden gaben an, bereits Situationen erlebt zu haben, in denen sie unsicher waren, ob sie bei Fahrtantritt wieder komplett nüchtern gewesen waren (zumeist ein bis zwei Fahrten innerhalb von zwölf Monaten). Meist wird angenommen, dass, wenn eine Nacht beziehungsweise eine Schlafphase zwischen Konsum und Fahrt liegt, egal wie lang, von Nüchternheit ausgegangen werden kann. Es gibt offenbar große Wissensdefizite (zum Beispiel zur Abbaurate von Alkohol im Blut), die gegebenenfalls dazu führen könnten, dass Fahranfänger/-innen unbeabsichtigt unter der Wirkung von Restalkohol am Straßenverkehr teilnehmen.

4.4 Zeitliche Entwicklung der Verhaltensanpassung

Bei den Fahranfänger/-innen, die keinem Alkoholverbot mehr unterlagen (Gruppe 2), gab es keine Unterschiede bezogen auf die zeitliche Distanz zum Alkoholverbot. Eine Verhaltensanpassung, so sie denn stattfindet, erfolgt offenbar relativ zügig. Aus den Fokusgruppeninterviews ging hervor, dass Personen nach dem Wegfall des Verbots in eine kurze „Probierphase“ kommen, in der sie die vermeintlichen „neuen Freiräume“ ausprobieren.

© GDV 2025

5. Zusammenfassung

Zusammengefasst zeigen die Ergebnisse, dass das absolute Alkoholverbot und die Sanktionierung bei Zuwiderhandlung als extrinsische Motivation ganz wesentlich dafür sind, dass Fahranfänger/-innen abstinent fahren. Die Wirkung des absoluten Alkoholverbots für das abstinente Fahren ist primär auf den Zeitraum der gesetzlichen Reglementierung beschränkt. Danach orientieren sich Fahrer/-innen an der dann geltenden 0,5-Promillegrenze. Die Dauer des absoluten Alkoholverbots reicht demnach allein nicht aus, um bei allen Fahranfänger/-innen das strikte Trennen von Trinken und Fahren zu internalisieren und somit zur Gewohnheit werden zu lassen. Der Anteil der Fahranfänger/-innen, für die das zutrifft, war in dieser Befragung mit einem Drittel (Gruppe 1) und mehr (Gruppe 2) überraschend hoch. Auch wenn der relative Anteil in der Gesamtgruppe der Fahranfänger/-innen geringer ausfallen würde, demonstriert es das Optimierungspotenzial bei der Ausgestaltung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen.

Neben der extrinsischen Motivation spielen Faktoren der intrinsischen Motivation eine wesentliche Rolle für das abstinente Fahren. Fahranfänger/-innen, die auf diese Ressourcen zurückgreifen können, fahren mit höherer Wahrscheinlichkeit auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent.

Empfehlungen

Zusätzlich zum absoluten Alkoholverbot sollte zukünftig die innere Motivation der anfangenden Fahrer/-innen, abstinent zu fahren, systematisch gefördert werden. Das bedeutet, dass man ihnen nicht nur die Regeln und Sanktionen bezüglich des Fahrens unter Alkoholeinfluss vermittelt. Mindestens ebenso wichtig ist die Entwicklung eines entsprechenden Risikobewusstseins, der persönlichen Norm sowie konkreter Handlungspläne und entsprechender Selbstwirksamkeit, diese auch bei konkurrierenden Anlässen beizubehalten. Dazu eignen sich Diskussionsformate, Möglichkeiten des Erfahrungsaustauschs und der Selbstreflexion. Diese Maßnahmen sollten zu verschiedenen Zeitpunkten vor, während und nach der Fahrausbildung erfolgen.

Vor der Fahrausbildung:

- Sensibilisierung für die Auswirkungen des Alkoholkonsums allgemein und im Straßenverkehr, im Besonderen im Rahmen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung.

Während der Fahrausbildung:

- Den Umgang mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr als verpflichtenden Mindestausbildungsinhalt in der Fahrausbildung verankern, im Einklang mit dem optimierten Fahrausbildungskonzept nach [5], mit Fokus auf der Reflexion des eigenen Konsumverhaltens, Selbstwirksamkeit stärken, sowie Bewältigungsstrategien zur Vermeidung von Fahrten unter Alkoholeinfluss vermitteln.

- Begleitpersonen im Rahmen des „Begleiteten Fahrens mit 17“ aufklären und explizit auf ihre Vorbildfunktion hinweisen.

© GDV 2025

Nach der Fahrausbildung/erste Phase des selbständigen Fahrens:

- Zielführend wären weitere Maßnahmen nach Erwerb der Fahrerlaubnis im Einklang mit dem Konzept der gemeinsamen Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) und der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) [6]. In dieser Phase erleben junge Fahranfänger/-innen Konflikte zwischen Fahren und Trinken und entwickeln entsprechende Verhaltensstrategien. Diese sollten reflektiert und diskutiert werden, um gegebenenfalls frühzeitig zu intervenieren. Wissenslücken sollten geschlossen werden, beispielsweise zum Alkoholabbau und Restalkohol.

Die Projektergebnisse bestätigen, dass das absolute Alkoholverbot und die Sanktionierung die meisten Fahranfänger/-innen motiviert, abstinent zu fahren. Erst nach dem Wegfall des Alkoholverbots orientieren sie sich an der 0,5-Promillegrenze. Zu diesem Zeitpunkt sind die meisten Fahranfänger/-innen 21 Jahre alt. 21- bis 24-jährige Fahrer/-innen haben aber immer noch ein etwa doppelt so hohes Unfallrisiko wie erwachsene Fahrer/-innen ab 24 Jahren. Zudem ist die Gruppe der 21- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer/-innen überrepräsentiert bei den alkoholisierten Hauptverursacher/-innen von Unfällen mit Personenschaden, anders als die 18- bis 20-jährigen Fahrer/-innen mit absolutem Alkoholverbot [7]. Daher wird empfohlen, die Ausweitung des absoluten Alkoholverbots auf die gesamte Risikophase zu prüfen. Das würde die Orientierung an der 0,5-Promillegrenze so lange hinauszögern, bis die negativen Auswirkungen des besonderen Anfänger/-innen und Jugendlichenrisikos abgebaut sind und das Unfallrisiko dem der erwachsenen Fahrer/-innen entspricht.

© GDV 2025

Literaturverzeichnis

[1] **Holte, H., Assing, K., Pöppel-Decker, M. & Schönebeck, S. (2010):** Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 211. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

[2] **Evers, C. & Straßgütl, L. (2020):** Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 305. Bremen: Fachverlag NW.

[3] **Destatis (2024):** Sonderabfrage Alkoholunfälle 2023. Wiesbaden.

[4] **Voigt, J., Büttner, M., Dr. Weigl, M., Bredow, B., Große, G. & Dr. Gehlert, T. (2025):** Wirkung des absoluten Alkoholverbots auf Fahranfänger/-innen und junge Fahrer/-innen. Forschungsbericht Nr. 97. Berlin: Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e. V.

[5] **Sturzbecher, D. & Brünken, R. (2022):** Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 330. Bremen: Fachverlag NW.

[6] **Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ (2019):** Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb. Abschlussbericht. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 293. Bremen: Fachverlag NW.

[7] **Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2021):** Unfallrisiko und Präventionsmaßnahmen für junge Pkw-Fahrer/-innen. Unfallforschung kompakt Nr. 109. Berlin: Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e. V.

© GDV 2025

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5000, Fax 030 2020–6000
www.gdv.de, berlin@gdv.de

© GDV 2025