

Alkoholisiert auf Fahrrädern und E-Bikes

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung

forsa Gesellschaft für
Sozialforschung und
statistische Analysen mbH

Gutenbergstraße 2
10587 Berlin

Telefon 030 62882-0
E-Mail info@forsa.de

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Vorbemerkung..... | 1 |
| 1 Einfluss von leichtem bis mäßigem Alkoholkonsum | 2 |
| 2 Aktuelle Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder E-Bike | 3 |
| 3 Gewünschte Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder E-Bike..... | 5 |
| 4 Geldbuße für alkoholisierte Rad- und E-Bike-Fahrende | 7 |
| 5 Bußgeldregelungen wie für Kraftfahrzeuge | 8 |
| 6 Gefährdungspotenzial durch alkoholisierte E-Scooter-Fahrende..... | 10 |

Vorbemerkung

Im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) hat forsas Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH eine repräsentative Bevölkerungsbefragung zum Thema „Alkoholisiert auf Fahrrädern und E-Bikes“ durchgeführt.

Grundgesamtheit der Untersuchung ist die in Privathaushalten lebende deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 18 Jahre. Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 1.001 nach einem systematischen Zufallsverfahren ausgewählte Personen der Grundgesamtheit befragt.

Die Erhebung wurde im Zeitraum vom 8. bis 16. Dezember 2025 als Online-Befragung im Rahmen des repräsentativen Online-Befragungspanels forsas omninet durchgeführt.

Die Untersuchungsbefunde werden im vorliegenden Ergebnisbericht vorgestellt.

Die ermittelten Ergebnisse können mit den bei allen Stichprobenerhebungen möglichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall weniger als +/- 3 Prozentpunkte) auf die Grundgesamtheit übertragen werden.

1 Einfluss von leichtem bis mäßigem Alkoholkonsum

Zu Beginn sollten die Befragten einschätzen, wie stark leichter bis mäßiger Alkoholkonsum (z. B. 1-2 Gläser Bier oder Wein) die sichere Kontrolle eines Fahrrads oder E-Bikes mit elektronischer Tretunterstützung bis 25 km/h beeinträchtigt.

Die deutliche Mehrheit der Befragten geht davon aus, dass leichter bis mäßiger Alkoholkonsum die sichere Kontrolle eines Fahrrads oder E-Bikes spürbar beeinträchtigt: 30 Prozent gehen von einer sehr starken und 40 Prozent von einer eher starken Beeinträchtigung aus. 25 Prozent vermuten dagegen einen eher weniger starken Einfluss und nur sehr wenige Befragte (3 %) meinen, dass sich ein bis zwei Gläser Bier oder Wein beim Fahrradfahren und E-Biken gar nicht bemerkbar machen.

Frauen gehen deutlich häufiger als Männer davon aus, dass leichter bis mäßiger Alkoholkonsum die sichere Kontrolle eines Fahrrads oder E-Bikes spürbar (sehr/eher) stark beeinträchtigt. 18- bis 29-Jährige unterschätzen den Einfluss von Alkoholkonsum auf die sichere Kontrolle eines Fahrrads oder E-Bikes eher.

Einfluss von leichtem bis mäßigem Alkoholkonsum

Leichter bis mäßiger Alkoholkonsum beeinträchtigt
die sichere Kontrolle eines Fahrrads oder E-Bikes

| | sehr stark % | eher stark % | eher we-nig % | gar nicht % |
|---------------------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|
| insgesamt | 30 | 40 | 25 | 3 |
| Männer | 22 | 37 | 34 | 4 |
| Frauen | 37 | 43 | 16 | 2 |
| 18- bis 29-Jährige | 20 | 37 | 35 | 5 |
| 30- bis 44-Jährige | 26 | 42 | 25 | 4 |
| 45- bis 59-Jährige | 33 | 35 | 27 | 3 |
| 60 Jahre und älter | 34 | 44 | 18 | 1 |
| Ortsgröße (Einwohner): | | | | |
| unter 5.000 | 27 | 41 | 24 | 5 |
| 5.000 bis unter 20.000 | 31 | 38 | 22 | 4 |
| 20.000 bis unter 100.000 | 29 | 42 | 24 | 2 |
| 100.000 bis unter 500.000 | 28 | 41 | 27 | 2 |
| 500.000 und mehr | 32 | 37 | 26 | 3 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

2 Aktuelle Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder E-Bike

Der deutlichen Mehrheit der Befragten ist nicht bekannt, dass die Promillegrenze für absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrradfahren bzw. E-Biken bei 1,6 Promille liegt. 14 Prozent meinen, sie läge bereits bei 0,3 Promille (die Grenze für relative Fahruntüchtigkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen). 43 Prozent legen sich auf 0,5 Promille fest und 15 Prozent auf 1,1 Promille.

17 Prozent der Befragten geben korrekt 1,6 Promille für absolute Fahruntüchtigkeit für das Fahren mit einem Fahrrad oder E-Bike an – Männer häufiger als Frauen.

Etwa jeder zehnte Befragte (11 %) kann keine Einschätzung zur Promillegrenze für absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrrad- bzw. E-Bike-Fahren angeben.

Befragte, die meinen, dass sich mäßiger Alkoholkonsum beim Fahrradfahren kaum oder gar nicht bemerkbar macht, wissen überdurchschnittlich häufig, dass die Promillegrenze für absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrradfahren bzw. E-Biken bei 1,6 Promille liegt.

Aktuelle Promillegrenze für das Fahren mit einem Fahrrad oder E-Bike

Für das Fahren mit einem Fahrrad oder einem E-Bike gilt folgende Promillegrenze (Grenze für absolute Fahruntüchtigkeit):

| | 0,3 Promille % | 0,5 Promille % | 1,1 Promille % | 1,6 Promille % | weiß nicht % |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| insgesamt | 14 | 43 | 15 | 17 | 11 |
| Männer | 10 | 40 | 19 | 23 | 8 |
| Frauen | 17 | 46 | 12 | 11 | 14 |
| 18- bis 29-Jährige | 13 | 51 | 16 | 13 | 7 |
| 30- bis 44-Jährige | 10 | 42 | 18 | 23 | 7 |
| 45- bis 59-Jährige | 15 | 39 | 17 | 22 | 7 |
| 60 Jahre und älter | 15 | 44 | 13 | 12 | 16 |
| Ortsgröße (Einwohner): | | | | | |
| unter 5.000 | 16 | 30 | 14 | 25 | 15 |
| 5.000 bis unter 20.000 | 13 | 50 | 11 | 19 | 7 |
| 20.000 bis unter 100.000 | 9 | 48 | 18 | 17 | 8 |
| 100.000 bis unter 500.000 | 21 | 40 | 17 | 12 | 10 |
| 500.000 und mehr | 13 | 42 | 18 | 14 | 13 |
| Beeinträchtigung durch Alkohol: | | | | | |
| sehr stark/eher stark | 15 | 48 | 12 | 13 | 12 |
| weniger stark/gar nicht | 10 | 32 | 24 | 29 | 5 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

3 Gewünschte Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder E-Bike

Fast alle Befragte meinen, es sollte eine niedrigere Promillegrenze für absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrradfahren bzw. E-Biken gelten als dies der Fall ist: 30 Prozent sind für ein absolutes Alkoholverbot für Rad- und E-Bike-Fahrende. 23 Prozent sind für eine Promillegrenze von maximal 0,3 Promille, 29 Prozent für maximal 0,5 Promille und 9 Prozent für maximal 1,1 Promille.

Nur 3 Prozent der Befragten finden für das Fahren mit einem Fahrrad oder E-Bike maximal 1,6 Promille als Grenze für absolute Fahruntüchtigkeit angemessen. Ebenso viele (3 %) sind generell gegen eine Promillegrenze beim Fahrradfahren und E-Biken.

Frauen sind deutlich häufiger als Männer für ein absolutes Alkoholverbot beim Fahrradfahren bzw. E-Biken. Befragte ab 60 Jahre sind tendenziell eher als jüngere Befragte für eine deutlich niedrigere Promillegrenze oder sogar absolutes Alkoholverbot für Rad- und E-Bike-Fahrende.

Gewünschte Promillegrenze für das Fahren mit einem Fahrrad oder E-Bike I

Für das Fahren mit dem Fahrrad bzw. E-Bike sollte folgende Promillegrenze gelten

| | absolutes Alkoholverbot % | max. 0,3 Promille % | max. 0,5 Promille % | max. 1,1 Promille % | max. 1,6 Promille % | keine Promillegrenze % |
|--------------------|------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|
| insgesamt | 30 | 23 | 29 | 9 | 3 | 3 |
| Männer | 20 | 21 | 33 | 12 | 6 | 5 |
| Frauen | 40 | 25 | 25 | 6 | 1 | 1 |
| 18- bis 29-Jährige | 26 | 17 | 37 | 13 | 3 | 2 |
| 30- bis 44-Jährige | 29 | 20 | 26 | 9 | 7 | 5 |
| 45- bis 59-Jährige | 29 | 22 | 28 | 11 | 3 | 5 |
| 60 Jahre und älter | 34 | 28 | 28 | 5 | 1 | 1 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Befragte, die meinen, dass sich mäßiger Alkoholkonsum beim Fahrradfahren sehr oder eher stark bemerkbar macht, sind überdurchschnittlich häufig für ein absolutes Alkoholverbot für Rad- und E-Bike-Fahrende.

Gewünschte Promillegrenze für das Fahren mit einem Fahrrad oder E-Bike II

Für das Fahren mit dem Fahrrad bzw. E-Bike sollte folgende Promillegrenze gelten

| | absolutes Alkoholverbot | max. 0,3 Promille | max. 0,5 Promille | max. 1,1 Promille | max. 1,6 Promille | keine Promillegrenze |
|---------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| | % | % | % | % | % | % |
| insgesamt | 30 | 23 | 29 | 9 | 3 | 3 |
| Ortsgröße (Einwohner): | | | | | | |
| unter 5.000 | 32 | 18 | 21 | 13 | 6 | 9 |
| 5.000 bis unter 20.000 | 29 | 26 | 29 | 7 | 4 | 3 |
| 20.000 bis unter 100.000 | 28 | 26 | 27 | 14 | 2 | 2 |
| 100.000 bis unter 500.000 | 29 | 19 | 40 | 5 | 1 | 1 |
| 500.000 und mehr | 34 | 23 | 29 | 5 | 5 | 1 |
| Beeinträchtigung durch Alkohol: | | | | | | |
| sehr stark/eher stark | 40 | 29 | 24 | 4 | 1 | 1 |
| weniger stark/gar nicht | 6 | 10 | 41 | 21 | 10 | 8 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

4 Geldbuße für alkoholisierte Rad- und E-Bike-Fahrende

88 Prozent der Befragten halten es im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich für sinnvoll, dass alkoholisierte Rad- und E-Bike-Fahrende mit einer Geldbuße belegt werden können. Nur 9 Prozent teilen diese Meinung nicht.

Befragten, die meinen, dass sich leichter bis mäßiger Alkoholkonsum beim Fahrradfahren sehr stark oder eher stark bemerkbar macht, halten eine Geldbuße für alkoholisierte Rad- und E-Bike-Fahrende noch häufiger für sinnvoll als jene, die darin eher eine geringe oder keine Beeinträchtigung sehen.

Geldbuße für alkoholisierte Rad- und E-Bike-Fahrende

Es halten es grundsätzlich im Sinne der Verkehrssicherheit für sinnvoll, dass alkoholisierte Rad- oder E-Bike-Fahrende mit einer Geldbuße belegt werden können

| | ja % | nein % |
|------------------------------------|---------|-----------|
| insgesamt | 88 | 9 |
| Männer | 84 | 12 |
| Frauen | 92 | 6 |
| 18- bis 29-Jährige | 89 | 4 |
| 30- bis 44-Jährige | 85 | 14 |
| 45- bis 59-Jährige | 82 | 14 |
| 60 Jahre und älter | 94 | 5 |
| Ortsgröße (Einwohner): | | |
| unter 5.000 | 82 | 15 |
| 5.000 bis unter 20.000 | 90 | 8 |
| 20.000 bis unter 100.000 | 90 | 9 |
| 100.000 bis unter 500.000 | 85 | 8 |
| 500.000 und mehr | 90 | 8 |
| Beeinträchtigung durch Alkohol: | | |
| sehr stark/eher stark | 95 | 4 |
| weniger stark/gar nicht | 74 | 21 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

5 Bußgeldregelungen wie für Kraftfahrzeuge

Rund drei Viertel (73 %) der Befragten, die eine Geldbuße für alkoholisiertes Fahrradfahren oder E-Biken sinnvoll finden, sind der Ansicht, dass es für alkoholisiertes Fahren mit einem Fahrrad oder E-Bike ähnliche Bußgeldregelungen geben sollte wie für Kraftfahrzeuge. Ein Viertel (24 %) teilt diese Meinung nicht.

Ältere Befragte sprechen sich deutlich häufiger als jüngere Befragte für ähnliche Bußgeldregelungen aus und Frauen eher als Männern. Befragten, die meinen, dass sich leichter bis mäßiger Alkoholkonsum beim Fahrradfahren sehr stark oder eher stark bemerkbar macht, sind eher für Bußgeldregelungen wie bei Kraftfahrzeugen als Befragte, die weniger spürbare Auswirkungen des Alkoholkonsums erwarten.

Bezogen auf alle Befragten sprechen sich somit rund zwei Drittel (64 %) für Bußgeldregelungen für Fahrradfahrende ähnlich wie denen für Kraftfahrzeug-Fahrende aus.

Bußgeldregelungen wie für Kraftfahrzeuge

Für alkoholisierte Rad- oder E-Bike-Fahrende sollte es ähnliche Bußgeldregelungen geben wie für Kraftfahrzeug-Fahrende

| | ja % | nein % |
|---------------------------------|---------|-----------|
| insgesamt | 73 | 24 |
| Männer | 68 | 29 |
| Frauen | 77 | 19 |
| 18- bis 29-Jährige | 58 | 37 |
| 30- bis 44-Jährige | 65 | 33 |
| 45- bis 59-Jährige | 74 | 21 |
| 60 Jahre und älter | 83 | 15 |
| Ortsgröße (Einwohner): | | |
| unter 5.000 | 66 | 33 |
| 5.000 bis unter 20.000 | 72 | 25 |
| 20.000 bis unter 100.000 | 79 | 17 |
| 100.000 bis unter 500.000 | 70 | 27 |
| 500.000 und mehr | 74 | 23 |
| Beeinträchtigung durch Alkohol: | | |
| sehr stark/eher stark | 77 | 19 |
| weniger stark/gar nicht | 61 | 36 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

6 Gefährdungspotenzial durch alkoholisierte E-Scooter-Fahrende

Das Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern wird im Vergleich zu dem Gefährdungspotenzial durch Fahrende von herkömmlichen Fahrrädern mehrheitlich höher (53 %) eingeschätzt. 44 Prozent schätzen das Gefährdungspotenzial auch im Vergleich zu Fahrenden von E-Bikes höher ein.

Dass das Risiko gleich hoch ist, meinen 37 Prozent der Befragten beim Vergleich E-Scooter zu herkömmlichen Fahrrädern, aber 50 Prozent beim Vergleich E-Scooter und E-Bike.

Jeweils nur wenige Befragte (9 bzw. 5 %) sehen das Gefährdungspotenzial, das durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern ausgeht, als geringer als das von Fahrrad- oder E-Bike-Fahrenden an.

Gefährdungspotenzial durch alkoholisierte E-Scooter-Fahrende

Das Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmer durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern ist im Vergleich zu ...

| | ... Fahrenden von herkömmlichen Fahrrädern | | | ... Fahrenden von E-Bikes | | |
|------------------------------------|--|---------------------------------------|----------|---------------------------|---------------------------------------|----------|
| | höher | gleich hoch/ kein Unter- schied | geringer | höher | gleich hoch/ kein Unter- schied | geringer |
| | % | % | % | % | % | % |
| insgesamt | 53 | 37 | 9 | 44 | 50 | 5 |
| Männer | 52 | 37 | 9 | 45 | 48 | 6 |
| Frauen | 53 | 36 | 8 | 42 | 52 | 4 |
| 18- bis 29-Jährige | 44 | 45 | 9 | 35 | 54 | 10 |
| 30- bis 44-Jährige | 57 | 32 | 8 | 37 | 54 | 7 |
| 45- bis 59-Jährige | 56 | 35 | 8 | 45 | 52 | 2 |
| 60 Jahre und älter | 52 | 38 | 9 | 52 | 44 | 3 |
| Ortsgröße (Einwohner): | | | | | | |
| unter 5.000 | 47 | 36 | 15 | 42 | 48 | 9 |
| 5.000 bis unter 20.000 | 50 | 40 | 7 | 46 | 50 | 1 |
| 20.000 bis unter 100.000 | 54 | 36 | 9 | 45 | 49 | 4 |
| 100.000 bis unter 500.000 | 54 | 38 | 5 | 40 | 54 | 3 |
| 500.000 und mehr | 58 | 32 | 8 | 43 | 48 | 7 |
| Beeinträchtigung durch Alkohol: | sehr stark/eher stark | 53 | 38 | 8 | 45 | 49 |
| | weniger stark/gar nicht | 55 | 34 | 10 | 43 | 52 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“