

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 forsa 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 forsa.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 Alkohol- verbot %	max. 0,3 Promille %	max. 0,5 Promille %	max. 1,1 Promille %	max. 1,6 Promille %	keine Pro- mille- grenze %
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 Alkohol- verbot	max. 0,3 Promille	max. 0,5 Promille	max. 1,1 Promille	max. 1,6 Promille	keine Promil- legrenze
		%	%	%	%	%	%
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
Beeinträchti- gung 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 (Einwoh- ner):	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	5
	weniger stark/gar nicht	55	34	10	43	52	4

an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“