



universität
wien

Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

Alkohol und junge Fahrerinnen und Fahrer

Risikofaktoren von Trunkenheitsfahrten 18 – 24-jähriger
AutolenkerInnen

Verfasserin

Angela KnafI

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
(Mag.rer.soc.oec.)

Wien, im November 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt:
Studienrichtung lt. Studienblatt:
Betreuer:

A 121
Soziologie (sozial-/wirtschaftsw.Stud.)
Univ. Prof. Dr. Ralf Risser

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei Univ. Prof. Dr. Ralf Risser bedanken, der mich während dieser Diplomarbeit betreut hat und mich durch kontinuierliche Anregungen und Rückmeldungen sehr unterstützt hat.

Weiters sei auch meinen InterviewpartnerInnen für ihr Vertrauen gedankt. Durch deren freiwillige Beteiligung ist diese Arbeit erst ermöglicht worden.

Meiner Mutter und meiner Familie sage ich Danke, dass sie mich während meiner gesamten Studienzeit unterstützt und begleitet haben.

Inhaltsverzeichnis

Abstract	9
Einleitung	11
Theoretischer Teil	15
I Die Gruppe der jungen Fahrer	15
1.1 Jugendliche und junge Erwachsene – wer ist das?.....	15
1.1.1 Definition von Jugend in der empirischen Sozialforschung	16
1.1.2 Mobilität als Entwicklungsaufgabe	16
1.2 Daten und Fakten zum Unfallgeschehen.....	20
1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen zum Schutz junger Lenker	23
1.3.1 Das österreichische System der Lenkberechtigungen.....	23
1.3.1.1 Führerschein auf Probe.....	23
1.3.1.2 Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (L17)	24
1.3.1.3 Mehrphasen-Fahrausbildung.....	24
1.3.2 Beschränkungen für das Lenken von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss.....	26
1.3.2.1 Promillegrenzen	26
1.3.2.2 Verkehrsüberwachung.....	28
II Ursachen für die erhöhte Risikobereitschaft Jugendlicher Lenker im Straßenverkehr	29
2.1 Anfängerrisiko.....	29
2.2 Jugendlichkeitsrisiko.....	30
2.2.1 Jugendlicher Egozentrismus.....	30
2.2.2 Die besondere Bedeutung der Peer-Group.....	31
2.3 Nächtliche Freizeitunfälle	32
2.3.1 Alkohol und junge Fahrer	34
2.3.1.1 Der Einfluss des Alkohols auf die Fahrweise junger Fahrer.....	35
2.3.1.2 Alkoholunfälle junger Fahrer	36
III Das Bedingungsgefüge der Alkoholfahrt – Theoretische Erklärungsmodelle.....	39
3.1 Sozialisierungstheoretische Ansätze	40
3.1.1 Soziales Lernen – Soziale Kontrolle	41
3.1.2 Belastungstheoretische Sozialisierungsmodelle	44
3.1.2.1 Soziologische Stresstheorie nach Pearlin.....	46
3.2 Funktionalität jugendlichen Risikoverhaltens.....	48

3.2.1 Die Rolle von Mutproben.....	49
3.3 Die Geschlechtstypik des Risikoverhaltens	52
3.4 Integrierende Ansätze.....	54
3.4.1 Problem-Behaviour Theory.....	54
3.4.2 Theorie zum riskanten Verkehrsverhalten von Raithel.....	56
3.5 Ergebnisse verkehrssoziologischer Forschung.....	59
Empirischer Teil.....	65
IV Problemstellung	65
4.1 Methodische Anlage der Untersuchung	66
V Qualitative Befragung	67
5.1 Methodisches Vorgehen.....	67
5.2 Bereiche des Interviewleitfadens	67
5.3 Durchführung	69
5.4 Ergebnisse der qualitativen Befragung	70
5.4 Ergebnisse der qualitativen Befragung	71
5.4.1 Freizeitverhalten.....	71
5.4.2 Mobilität.....	71
5.4.2.1 Fahrmotive	71
5.4.2.2 Nutzung anderer Fortbewegungsmittel	71
5.4.2.3 Fahrstil (Selbsteinschätzung)	72
5.4.3 Verkehrsauffälligkeiten.....	72
5.4.3.1 Risikobereitschaft.....	72
5.4.3.2 Regelverstöße/Verkehrsdelikte	73
5.4.4 Alkoholkonsum	74
5.4.5 Alkohol und Fahren.....	74
5.4.5.1 Trunkenheitsfahrten	74
5.4.5.2 Eigene Permissivität.....	75
5.4.6 Formelle Kontrolle	76
5.4.6.1 Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit.....	76
5.4.6.2 Befürwortete Promillegrenze	77
5.4.7 Informelle Kontrolle.....	78
5.4.7.1 Permissivität Familie.....	78
5.4.7.2 Permissivität innerhalb der Peer-Group	79
5.5 Konklusion	80

VI Quantitative Befragung	81
6.1 Methodisches Vorgehen	81
6.2 Bereiche des Fragebogens	82
6.3 Beschreibung der Stichprobe	84
Auswertung/ Ergebnisse	85
6.4 Bivariate Analysen	85
6.4.1 Zusammensetzung der beiden Gruppen nach soziodemographischen Merkmalen	85
6.4.1.1 Geschlecht	85
6.4.1.2 Schulausbildung	85
6.4.1.3 Einwohnerzahl	86
6.4.1.4 Führerscheinbesitz	86
6.4.2 Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und verkehrsbezogenen	
Einstellungen	87
6.4.2.1 Fahrmotiv	87
6.4.2.2 Risikobereitschaft	89
6.4.2.3 Fahrfehler/ Regelkonformität	91
6.4.2.4 Unfallhäufigkeit – selbstverschuldete Unfälle	92
6.4.2.5 Freizeitverhalten	94
6.4.3 Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und alkoholbezogenen	
Einstellungen	95
6.4.3.1 Alkoholkonsum mittels Quantity – Frequency – Index	95
6.4.3.2 Trinkmotive	98
6.4.3.2 Zugetraute Alkoholmenge beim Fahren	100
6.4.4. Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und formeller Kontrolle	101
6.5 Multivariates Regressionsmodell	108
6.5.1 Modellprämissen	111
6.5.1.1 Prämisse: Linearität in den Parametern	111
6.5.1.2 Prämisse: Keine Autokorrelation	113
6.5.1.3 Prämisse: Homoskedastizität	113
6.5.1.4 Prämisse: Keine Multikollinearität	114
6.5.1.5 Prämisse: Normalverteilung der Störgrößen	114
6.5.1.6 Prämisse: Vollständigkeit des Modells	115
6.6 Konklusion	116
VII Schlussfolgerungen und Ausblick	117

VIII Zusammenfassung	121
IX English Summary	123
Literaturliste	125
Abbildungsverzeichnis	139
Tabellenverzeichnis	140
Anhang	141

Abstract

Straßenverkehrsunfälle stellen noch immer die häufigste Todesursache für die Altersgruppe der 18-24-jährigen Autolenker dar. Nicht selten handelt es sich bei den in diesem Zusammenhang registrierten Verkehrsunfällen um Alkoholunfälle.

In der vorliegenden Diplomarbeit sollen jene Faktoren ermittelt werden, die für eine negative Lösung des Trink-/Fahrkonflikts bei jungen Fahrerinnen und Fahrern verantwortlich sind.

In der quantitativen Untersuchung mittels Online-Fragebogen, an der sich insgesamt 161 Respondenten beteiligten, standen jene Faktoren im Mittelpunkt, die vor allem auf der individuellen Ebene die Bereitschaft zu Trunkenheitsfahrten beeinflussen. Mittels einer multivariaten Regressionsanalyse zeigten sich signifikante Unterschiede zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffällige Fahrern vor allem im Bereich alkoholbezogener Einstellungen und der Tendenz zu verkehrsauffälligen Verhaltensweisen.

Um die Bedeutung des sozialen Umfelds auf das Verhalten „Fahren unter Alkohol“ zu untersuchen, wurden weiters auch qualitative Interviews geführt.

Es zeigte sich, dass es weniger zielführend ist, den Einfluss individueller Verhaltensweisen auf die Bereitschaft zu Alkohol am Steuer isoliert zu betrachten. Denn wie die qualitativen Interviews ergaben, werden vor allem durch Faktoren der informellen sozialen Kontrolle (z.B. vorherrschende Peer-Normen), diese individuellen Persönlichkeitseigenschaften begünstigt oder auch abgeschwächt.

Traffic accidents are still the main cause of death for young people between 18 and 24 years. The assumption is that a great majority of fatal crashes are alcohol related.

The intention of this study is to examine relations between risk and protective factors and drinking and driving. To find out more about individual behavioural attitudes which influence alcohol impaired driving, 161 car drivers were interviewed in an online-questionnaire. Using the multivariate regression analysis, significant differences between inebriated drivers and ordinary drivers have been established; those differences apply to alcohol-related attitudes and the tendency towards risky driving.

Qualitative interviews have been conducted too, in order to examine the impact of the social environment on alcohol-impaired driving. They showed that individual behavioural attitudes cannot be perceived in an isolated fashion in explaining drinking and driving behaviour.

Rather, they are affected by factors of informal social control (e.g.: norms in the peer-group).

Einleitung

Wirft man einen Blick auf die aktuellen Unfallstatistiken, so wird der Zusammenhang zwischen Lebensalter, Alkohol und Unfallrisiko eindeutig belegt: Zum einen sind junge Fahrer überproportional hoch an Verkehrsunfällen beteiligt und zum anderen steigt mit dem Grad der Alkoholisierung das Unfallrisiko.

Sieht man sich die unterschiedlichen Untersuchungen zum Thema Jugend und Alkohol näher an, so fällt auf, dass Alkohol im Straßenverkehr aber kein generelles jugendtypisches Problem ist. So geben in einer Jugendbefragung von Bartl 40% der 18-24 jährigen an, nur in völlig nüchternem Zustand ein Kraftfahrzeug sicher lenken zu können (vgl. Bartl 1998: 243).

Ebenso weißt auch Schulze in seinen Lebens- und Freizeitstilanalysen darauf hin, dass junge Fahrer keine homogene Gruppe mit gleichen (verkehrstypischen) Verhaltensweisen sind.

Anhand der Zusammenhänge zwischen Lebensstil, Freizeitstil und verkehrsbezogener Einstellungen junger Fahrer, macht Schulze (1996: 3) typologische Merkmale aus, die in Bezug auf Alkohol im Straßenverkehr besonders ungünstig sind:

- 1. häufige freizeitbedingte nächtliche Fahrten**
- 2. häufiger und intensiver Alkoholkonsum**
- 3. ausgeprägte Tendenz, das Auto zur Befriedigung von Sensationslust, Selbstbeweis, Statuszuwachs etc. einzusetzen**

Besonders in der Entwicklung junger Menschen bedeutet der Erwerb des Führerscheins eine Ausdehnung ihrer Aktionsspielräume und ihrer Selbstständigkeit. „*Eine Person, ...die in der Lage ist, Entfernungen rasch und scheinbar mühelos zu überwinden, kann mit sozialer Anerkennung rechnen*“ (Flade 1994: 9).

Vor allem männliche Jugendliche tendieren dazu, sich mit ihrem Fahrzeug zu identifizieren. Die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs wird mit der persönlichen Leistungsfähigkeit gleichgesetzt und Überholsituationen können als Situationen des persönlichen Überholtwerdens erlebt werden, was zu Verhaltensweisen führen kann, die der allgemeinen Verkehrssicherheit nicht gerade dienlich sind (vgl. Raithel 1999: 90).

Die enthemmende Wirkung von Alkohol kann die Tendenz zu riskanten Verhaltensweisen dann noch zusätzlich verstärken.

Bartl (1998: 221) führt aus, dass der Konsum von Alkohol vorrangig zwei Funktionen erfüllt: Zum einen wird er als Kompensationsdroge bei erhöhtem Leistungsdruck eingesetzt, zum

anderen wird er als Ausdruck von Leistungsfähigkeit verstanden (z.B. Wetttrinken, Entsprechen von Idealen, Zugehörigkeit zu einer Gruppe, etc.).

Durch die breite kulturelle Einbindung, die Alkohol nach wie vor in unserer Gesellschaft erfährt, wird sein Konsum bei Festen und anderen sozialen Anlässen weitestgehend toleriert. Besonders bedrohlich ist Alkohol für Jugendliche vor allem deswegen, weil ihm die Bedeutung eines Initiationsrituals beigemessen wird. Für Jugendliche bedeutet somit der Konsum von Alkohol ein Bindeglied zum Erwachsenenalter und tritt innerhalb der Peer-Group oft unter Gruppendruck und Zwang zu sozialer Konformität auf.

Da sowohl der Konsum von Alkohol als auch der Besitz eines Autos für viele Jugendliche heute eine bedeutende Übergangssituation zum Erwachsenwerden markiert, ist es für Bartl (1998: 221) durchaus verständlich, dass *„aus der Sicht mancher junger Menschen der Weg zum Erwachsenwerden in unserer Gesellschaft über Alkohol und Auto verlockender erscheint als über Fleiß, berufliche oder schulische Leistung, Kreativität usw.“*.

Laut Studien zu Trunkenheitsfahrten junger Fahrer (vgl. Schulze 1996; Krüger et al. 1998) resultiert das erhöhte Risiko alkoholbedingter Unfälle für junge Menschen zum einen aus deren Unerfahrenheit, spiegelt zum anderen aber auch wieder, dass junge Menschen aufgrund der engen Verknüpfung ihres Freizeitverhaltens mit dem Mobilitätsverhalten häufiger dem Trink-/Fahr-Konflikt ausgesetzt sind als ältere. Da junge Fahrer in ihrer Freizeit oft nachts und am Wochenende unterwegs sind, nehmen junge Menschen auch wesentlich häufiger als ältere alkoholische Getränke außerhalb der eigenen Wohnung zu sich. Da vor allem junge Fahrer noch nicht über einen großen Erfahrungsschatz in Bezug auf unterschiedliche Fahrsituationen verfügen, können bereits geringe Alkoholkonzentrationen zu einer deutlichen Steigerung des Unfallrisikos führen.

Die hauptsächliche Intention des theoretischen Abschnittes der vorliegenden Arbeit liegt in der Ursachenanalyse der Bereitschaft zu Alkoholfahrten junger 18-24-jähriger Autolenker. Hierzu wird zuerst eine genaue Begriffsbestimmung der Gruppe der jungen Fahrer vorgenommen, da Jugendlichkeit in der Sozialforschung sehr differenziert betrachtet wird. Darauf folgt eine Bestandsaufnahme des Unfallgeschehens auf Österreichs Straßen mit besonderer Berücksichtigung der Unfallbelastung der jungen Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren. Dies soll eine erste Annäherung an das erhöhte Risiko, dem vor allem junge Fahrer im Straßenverkehr ausgesetzt sind, ermöglichen. Das erste Kapitel schließt dann mit einer

Darstellung der wichtigsten gesetzlichen Maßnahmen zum Schutz junger Lenker in Österreich.

Das darauf folgende Kapitel widmet sich vorrangig den Ursachen und fördernden Umständen der erhöhten Risikobereitschaft junger Fahrer im Straßenverkehr und der besonderen Gefährdung, die von Alkoholunfällen ausgehen.

Im dritten Kapitel werden dann unterschiedliche theoretische Konzepte zur Klärung des Bedingungsgefüges der Alkoholfahrt vorgestellt, die sich im Allgemeinen aus den Erklärungsmodellen zum jugendlichen Problem- und Risikoverhalten ableiten. Neben Lerntheorien und belastungstheoretischen Ansätzen wird auf die Funktionalität und die Geschlechtstypik ebenso eingegangen wie auf integrative Ansätze.

Den Abschluss bilden Ergebnisse verkehrssoziologischer Forschungsarbeiten aus diesem Bereich.

Geschlechtsbezogene Formulierungen (etwa „der Autolenker“, „der“ Jugendliche) werden - um nicht zuletzt auch eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten - in der vorliegenden Arbeit geschlechtsneutral verstanden.

Theoretischer Teil

I Die Gruppe der jungen Fahrer

1.1 Jugendliche und junge Erwachsene – wer ist das?

Allgemein beschreibt die Jugendphase die Spanne zwischen Kindheit und Erwachsenenalter und stellt heute einen eigenen Lebensabschnitt dar, in dem vor allem Zeit in Aktivitäten im Freizeit-, Konsum- und Medienbereich investiert wird. Diese Phase bietet sich an, um „unverbindliche Herausforderungen, Erfahrungen und Lösungsstrategien in Krisenlagen auszuprobieren“ (vgl. Shell 2006: 34).

Trotzdem gib es von Seiten der Wissenschaft, Politik und Gesellschaft erhebliche Schwierigkeiten beim Versuch einer genauen Definition von Jugend.

„Jugend ist, negativ ausgedrückt, jener Lebensabschnitt, für welchen der Begriff ‚Kind‘ nicht mehr und der des ‚Erwachsenen‘ noch nicht zutrifft“ (Weber/ Sigl 2000: 3). Diese Definition verdeutlicht, dass eine genaue Festlegung der Jugendphase nur schwer möglich ist. Während der Eintritt in die Pubertät und die beginnende Geschlechtsreife für gewöhnlich den Eintritt in die Jugendphase markieren, ist die Bestimmung einer Obergrenze, also wann Jugend endet, schon bedeutend schwieriger.

Fiel das Ende der Jugendphase lange Zeit mit dem Eintritt ins Berufsleben zusammen, so hat zu Beginn des 21. Jahrhunderts die ökonomische Eigenständigkeit für die Beendigung dieser Lebensphase an Eindeutigkeit abgenommen. Es ist vielmehr zu beobachten, dass sich diese Lebensphase immer mehr ausdehnt, teilweise auf Kosten der Kindheit und des Erwachsenenalters. Vor allem durch die Ausweitung des schulischen und beruflichen Ausbildungssystems verweilen junge Menschen meist 10-15, manche sogar 20 Jahre in dieser Lebensphase.

Die heutige Jugend gestaltet sich sehr heterogen. Klassische vorstrukturierte Leitbilder, nach denen sich der Übergang zum Erwachsenen vollzieht, nehmen immer mehr an Bedeutung ab. Beispielsweise können 13-Jährige ihre Freizeitgestaltung eigenständig bestimmen, während 25-Jährige zwar allein leben, aber finanziell immer noch von ihren Eltern abhängig sein können. So haben Jugendliche die Wahlfreiheit, aber auch gestiegene Selbstverantwortung bei der Gestaltung ihrer Lebensentwürfe, die zunehmend individualisiert und entstandardisiert

sind: „*Jugend ist eine Lebensphase, aber ‚die‘ Jugend als einheitliche soziale Gruppe gibt es nicht*“ (Hurrelmann 1995: 51).

1.1.1 Definition von Jugend in der empirischen Sozialforschung

Die Grenzen zwischen Kindheit, Jugend und Erwachsenenstatus sind längst fließend und eine klare Definition der Übergänge hängt meist von der jeweiligen individuellen Biographie ab. Um aber jugendspezifische Forschungsdaten vergleichen und Entwicklungen bestimmen zu können, sind für die empirische Jugendforschung klar definierte Altersgruppen unverzichtbar. In der österreichischen Jugendforschung wird diese Phase in drei Altersgruppen unterteilt (vgl. Nemetz et al. 2003: 3):

- Die Gruppe der 10-14-Jährigen, die sich am Übergang vom Kind zum Jugendlichen befinden und häufig als „Kids“ oder frühe Adoleszenz bezeichnet wird.
- Die Gruppe der 14-19-Jährigen, die das klassische Segment der Jugendlichen bilden.
- Die Gruppe der 20-24-Jährigen, die als junge Erwachsene bezeichnet werden; (im vierten Bericht zur Lage der Jugend in Österreich werden in dieser Gruppe sogar die 20-30-Jährigen zusammengefasst).

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit jungen Autolenkern zwischen 18 und 24 Jahren. Die Obergrenze von 24 Jahren hatte sich schon in anderen Untersuchungen zum jugendlichen Verkehrsverhalten bewährt (vgl. Schulze 1996; Hilsenbeck 1997; Henning et al. 1996). Außerdem erfährt die Mobilität und das anfänglich oft hoch emotionale Verhältnis zum Auto um das 25. Lebensjahr herum eine stetige Versachlichung (vgl. Tully 2002: 18).

1.1.2 Mobilität als Entwicklungsaufgabe

Aus einer soziologischen Sichtweise ist die Bewältigung der folgenden Entwicklungsaufgaben bestimmend für die Jugendphase, denn anhand dieser Entwicklungsaufgaben wird die personelle und soziale Identität konstruiert (vgl. Raithel 2004: 59):

- Loslösung von den Eltern, Aufbau eines autonomen sozialen und emotionalen Bindungsverhaltens zu Gleichaltrigen und das Eingehen heterosexueller Partnerbeziehungen mit dem Ziel der Familiengründung;

- Erweiterung der intellektuellen Kompetenzen und der Erwerb manueller, kognitiver und sozialer Fähigkeiten, um eine Erwerbsarbeit aufzunehmen und ökonomische Unabhängigkeit zu erlangen;
- Aufbau eines eigenen Werte- und Normensystems sowie eines politischen und ethischen Bewusstseins. Einerseits sollen Handlungsmuster zur Entwicklung eines selbstverantwortlichen Lebensstils aufgebaut werden, andererseits müssen sich Jugendliche mit der politischen und gesellschaftlichen Verantwortung als Staatsbürger auseinandersetzen. Dies ist verknüpft mit dem Erreichen der Volljährigkeit mit 19 Jahren. Solche kalendarischen Vorgaben sind wichtig, da sie angeben, wann es für Entscheidungen nicht mehr der elterlichen Zustimmung bedarf oder wann beispielsweise der Führerschein erworben werden kann. Für den Jugendlichen sind dies alles Beweise seiner zunehmenden Mündigkeit und Selbstständigkeit.

Tully (2002) verweist darauf, dass all diese Entwicklungsaufgaben auch Anlässe für Jugendliche Mobilität bieten. Der Großteil der wichtigen Lebensbereiche im Jugendalter (z.B. Arbeits- und Ausbildungsstätte, Treffs mit Freunden) sind heute immer öfter aus dem unmittelbaren Wohnumfeld ausgelagert. Häufig sind sie gar nicht mehr zu Fuß und in vielen, vorwiegend ländlichen Gegenden nur mit großem Zeitaufwand mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen (vgl. Tully 2002: 20). Aber auch aufgrund von Lösungsprozessen von den Eltern demonstriert die eigenständige Mobilität für viele junge Leute heute Unabhängigkeit und Selbstständigkeit. Indem sich der Aktionsradius erhöht, bietet sich gleichzeitig die Möglichkeit, sich dem Zugriff der Erwachsenen zumindest teilweise zu entziehen (vgl. Schulze 1996: 11).

In einer im Jahr 2000 durchgeführten österreichweiten Untersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit wurden 2073 Jugendliche zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt (vgl. Sigl/Weber 2000). Dabei zeigte sich, dass ab dem 18. Lebensjahr die Bedeutung des PKW stark zunimmt. So ist der PKW für 74% der Jugendlichen von nun an sehr wichtig. Gleichzeitig geht die Bedeutung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Moped ab diesem Alter deutlich zurück. Weiters ergab die Untersuchung, dass am zufriedensten jene Jugendlichen sind, die als PKW-Lenker unterwegs sind. Als Vorteile werden vor allem Bequemlichkeit und Unabhängigkeit, gefolgt von Flexibilität, Spontanität und Schnelligkeit angegeben (vgl. Sigl/Weber 2000: 46).

Das Auto wird so schnell zu einem festen Bestandteil des Alltags und hat sich zum Inbegriff eines mobilisierten und individualisierten Lebensstils entwickelt. Besonders männliche Jugendliche tendieren dazu, sich mit ihrem Fahrzeug zu identifizieren und benutzen es um Imagepflege und Selbstdarstellung zu betreiben (vgl. Sigl/Weber 2000: 2). Das Auto fungiert dann als Statussymbol und Ausdrucksmittel der eigenen Persönlichkeit. Vor allem in der Peer-Group (Gruppe der Gleichaltrigen) genießen Lenker von Pkws oftmals großes Vertrauen aber auch Anerkennung.

Dazu kommt, dass der Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs mit dem angehenden Mündigkeitsalter oftmals zusammenfällt, wodurch das Autofahren auch gleichzeitig für viele Jugendliche einen symbolischen Übergang ins Erwachsenenalter darstellt. Mienert (2002) führt beispielsweise an, dass an den Erwerb der Fahrerlaubnis noch andere psychische Erwartungen und Wünsche geknüpft sind, wie z.B. der Wunsch nach Unabhängigkeit, Anerkennung und die Erwartung von mehr Verantwortung (vgl. Mienert 2002: 148). Aber nicht nur der Besitz eines Autos allein entscheidet über Status und Ansehen, sondern auch das eigene Fahrkönnen (z.B. wie riskante Situationen oder hohe Geschwindigkeiten gemeistert werden). Raithel (1999: 91) beschreibt, dass beispielsweise die Leistungsfähigkeit des Autos mit der persönlichen Leistungsfähigkeit gleichgesetzt wird. Gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern (z.B. Fußgänger, Radfahrer) nimmt der Autofahrer die deutlich dominantere Position ein.

Darüber hinaus kann das Auto auch dazu dienen, seine Grenzen auszuloten. Die Flucht vor dem Alltag und die Suche nach Spannung und dem gewissen „Kick“ werden dabei durchaus als lustvoll erlebt. Die enthemmende Wirkung von Alkohol kann diese Selbst-Überwindung dann noch zusätzlich verstärken (vgl. Raithel 1999: 91).

Insgesamt zeigt sich also, dass beim Autofahren neben rein rationalen Aspekten („Mittel zum Zweck-Motive“, wie bequeme Fortbewegung und Zielerreichung) häufig auch irrationale Bedürfnisse mitschwingen. Letztere beziehen sich auf die so genannten „extra-motives“, die einen Zusatznutzen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl darstellen. Diese befriedigen sowohl „soziale Motive“, die sich auf das Erleben einer sozialen Rolle beziehen, als auch „Ich-bezogene-Motive“, die weniger vom sozialen Umfeld abhängig sind (vgl. Chaloupka/ Risser 1998: 18).

Die folgende Übersicht soll die angesprochenen Motive besser veranschaulichen:

Motivkategorie	Erklärung	Beispiele (entsprechend der Bedürfnispyramide von Maslow)
„Mittel zum Zweck- Motive“	Motive, die unmittelbar im Zusammenhang mit dem Überwinden von Entfernungen stehen.	Physiologische Bedürfnisse (z.B. Schutz vor Witterungsverhältnissen, körperliche Bequemlichkeit, etc) Sicherheitsbedürfnisse (Schutz vor Bedrohungen, Verletzungen) Andere (Zeit- und Kostenersparnis, Zuverlässigkeit, Unabhängigkeit, Privatsphäre)
„Extra-Motives“	Motive die sich über die Qualität des Transports hinaus-auf das Erleben einer sozialen Rolle beziehen	Anerkennungsbedürfnisse <ul style="list-style-type: none"> • Definition des sozialen Status; • Ausleben zwischen-menschlicher Beziehungen im Straßenverkehr (z.B. Prestige, Macht, Kränkung)
	„Ich bezogene“ Motive , sind eher unabhängig vom sozialen Umfeld	Selbstverwirklichungsbedürfnisse <ul style="list-style-type: none"> • an die Grenzen der eigenen Leistungsfähigkeit stoßen • Abenteuer und Erfolg

Tabelle 1: Motivstruktur in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl (vgl. Altener/ Risser 1995 zit. in Chaloupka/ Risser 1998: 18)

Überwiegen zweckorientierte Bedürfnisse beim Autofahren, kann auf einen eher verantwortungsbewussten Umgang mit dem PKW geschlossen werden (vgl. Sigl/Weber 2000: 42). Die „extra-motives“ sind hingegen häufig mit riskantem Verkehrsverhalten verbunden. Zusammen mit mangelnder Fahrerfahrung können sich im Straßenverkehr dann lebensbedrohende Konsequenzen ergeben, denn wie der folgende Blick auf die Unfallstatistik zeigt, sind junge Fahrer viel häufiger in Verkehrsunfällen verwickelt, als alle anderen motorisierten Altersgruppen.

1.2 Daten und Fakten zum Unfallgeschehen

Vor allem durch Überschätzung des eigenen Fahrkönnens, Imponiergehabe, Alkohol oder einfach nur durch Leichtsinn bringen sich junge Erwachsene im Straßenverkehr oft in große Gefahr. Obwohl die Unfallzahlen sinken, stellen Straßenverkehrsunfälle noch immer die häufigste Todesursache für junge Menschen dar (vgl. Verkehrsunfallstatistik für Österreich, KfV 2007: 57).

Die aktuelle Verkehrsstatistik 2006 zeigt für Österreich die folgenden Zahlen:

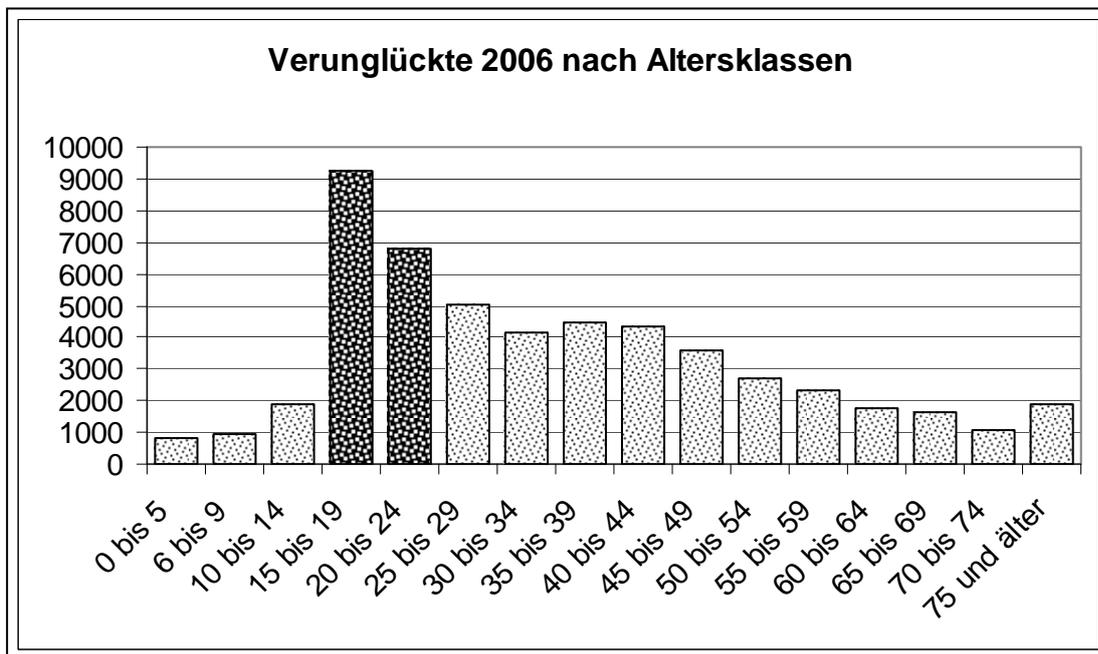
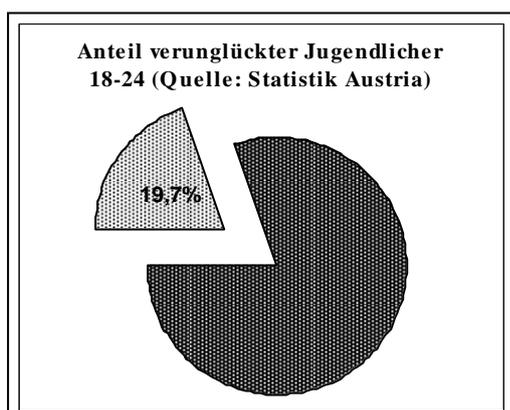


Abbildung 1: Verunglückte 2006 nach Altersklassen (Quelle Statistik Austria)

Bezieht man wie in Abbildung 1 dargestellt, die Zahl der im Jahr 2006 verunglückten Personen auf die jeweiligen Altersklassen, so zeigt sich ein stark erhöhtes Risiko auf Seiten der jugendlichen Verkehrsteilnehmer und jungen Erwachsenen. Von den insgesamt 52.660 Verunglückten entfielen rund 16.000 Personen auf die Altersgruppe der 15-24-Jährigen.



Dies bedeutet konkret, dass die uns interessierende Gruppe der 18-24-Jährigen Verkehrsteilnehmer rund 20% aller Verunglückten im Straßenverkehr stellen.

Sowohl unter den getöteten als auch verletzten 18-24-Jährigen zeigt sich ein überwiegender Anteil der männlichen Jugendlichen. Besonders drastisch offenbart sich dieser Geschlechtsunterschied bei den Anteilen der Todesopfer, denn davon entfallen rund 84% auf die männlichen Verkehrsteilnehmer.

Das Ergebnis der weiter oben angesprochenen Mobilitätsstudie von Sigl und Weber (2000), wonach ab dem 18. Lebensjahr der PKW deutlich an Attraktivität gewinnt, bestätigt sich auch in der Unfallstatistik. Denn unterteilt man die verunglückten 18-24-Jährigen nach der Art ihrer Beteiligung am Verkehr, so zeigt sich, dass die Mehrheit dieser Altersgruppe mit dem Auto verunglückt.

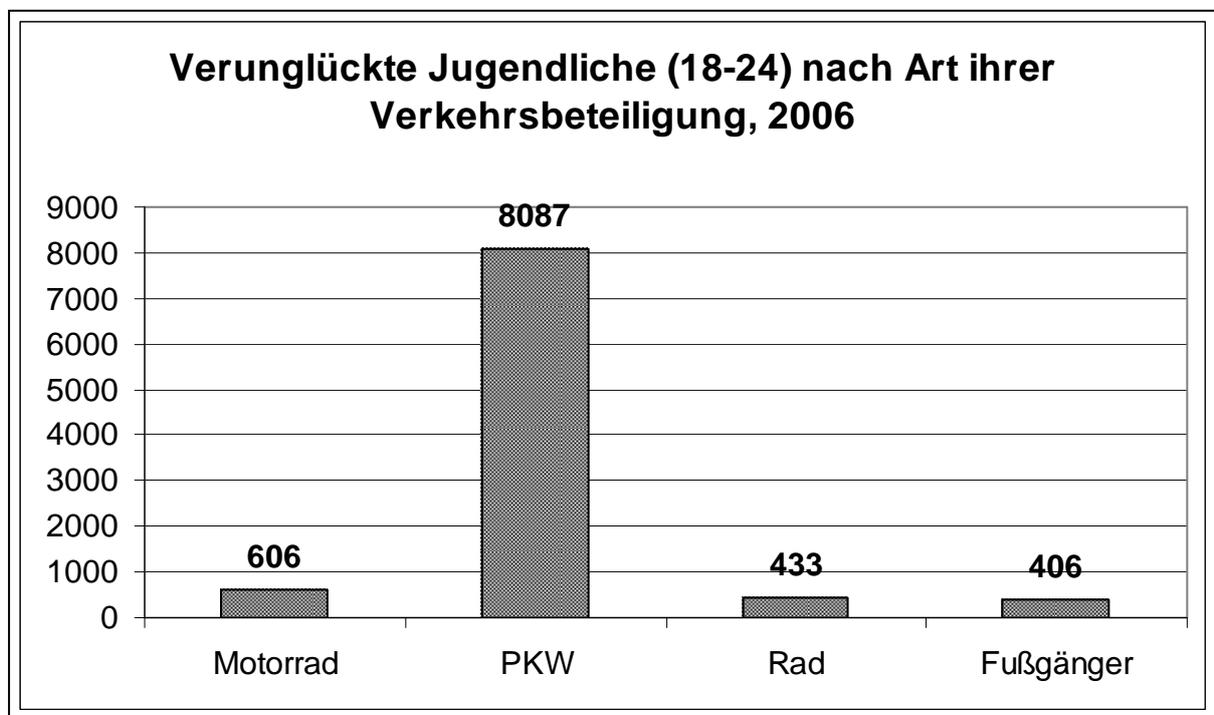


Abbildung 2: Verunglückte Jugendliche 2006 nach Art Ihrer Beteiligung (Quelle: Statistik Austria)

Gemessen an der Gesamtheit aller im Jahr 2006 mit dem PKW verunglückten Personen, entfällt auf die Gruppe der 18-24-Jährigen ein Anteil von 25,8%.

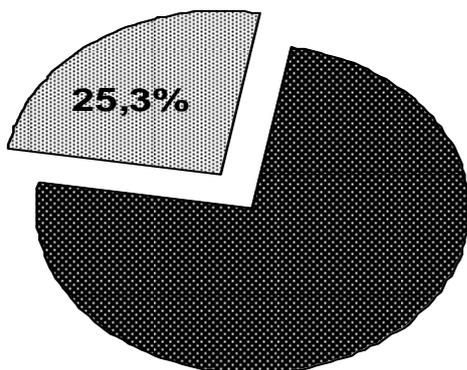
Der Großteil der jungen Verkehrsteilnehmer verunglückt dabei häufig bei Alleinunfällen, also als Autolenker. Dabei besteht eine Unfallohäufung in erster Linie in den Nächten Freitag-Samstag und Samstag-Sonntag. Unfallursachen sind dabei häufig Fahrfehler in Folge nicht angepasster Geschwindigkeit, wobei die Fahrer häufig von der Fahrbahn abkommen.

Nicht selten handelt es sich bei in diesem Zusammenhang registrierten Verkehrsunfällen um Alkoholunfälle (vgl. Straßenverkehrsunfälle 2006, Statistik Austria 2007: 17).

In der österreichischen Straßenverkehrsstatistik wird ein Alkoholunfall definiert als ein „Unfall, bei dem zumindest bei einer beteiligten Person eine Beeinträchtigung durch Alkohol oder eine Überschreitung des gesetzlich festgelegten Blut- oder Atemalkoholwerts festgestellt wurde“ (vgl. Straßenverkehrsunfälle 2006, Statistik Austria 2007: 23). Bei den unfallbeteiligten Personen wird zwischen Lenkern, Mitfahrern und Fußgängern unterschieden. Dabei sind aber die beiden letzt genannten Kategorien zu klein (Fußgänger) oder nicht zuverlässig (Mitfahrer werden nicht immer auf Alkohol gemessen), um sie einer detaillierten Analyse zu unterziehen (vgl. Eisenbach-Stangl 2003: 40). Somit bleiben die weiteren Darlegungen auf die Lenker beschränkt.

Im Jahr 2006 ereigneten sich 2.579 Alkoholunfälle, dabei wurden 3.565 Personen verletzt. Gegenüber dem Jahr 2005 ist die Zahl der Alkoholunfälle zwar gesunken, mit 56 Todesopfern erhöhte sich der Anteil an der Gesamtzahl der Verkehrstoten jedoch auf 7,7%. Es ist von einer hohen Dunkelziffer bei Alkoholunfällen und dabei insbesondere bei den Toten auszugehen. Denn erstens liegen, wie wir schon gehört haben, zuverlässige Zahlen nur bei den PKW-Lenkern vor und zweitens werden Verkehrstote im Allgemeinen sehr selten auf eine Alkoholisierung hin untersucht (vgl. Straßenverkehrsunfälle 2006, Statistik Austria 2007: 18).

**Anteil der 18-24 jährigen Alkolenker
(Quelle: Statistik Austria)**



Bezogen auf die Altersgruppe der 18-24-Jährigen, zeigt sich, dass sie mit 25,3% einen großen Anteil als Lenker bei Alkoholunfällen stellen.

Differenziert man bei den jungen Alkolenkern wiederum nach Geschlecht, zeigt sich, dass hier die eindeutige Mehrheit der jungen Alkolenker männlich ist. Im Jahr 2006 waren das beachtliche 90,1%.

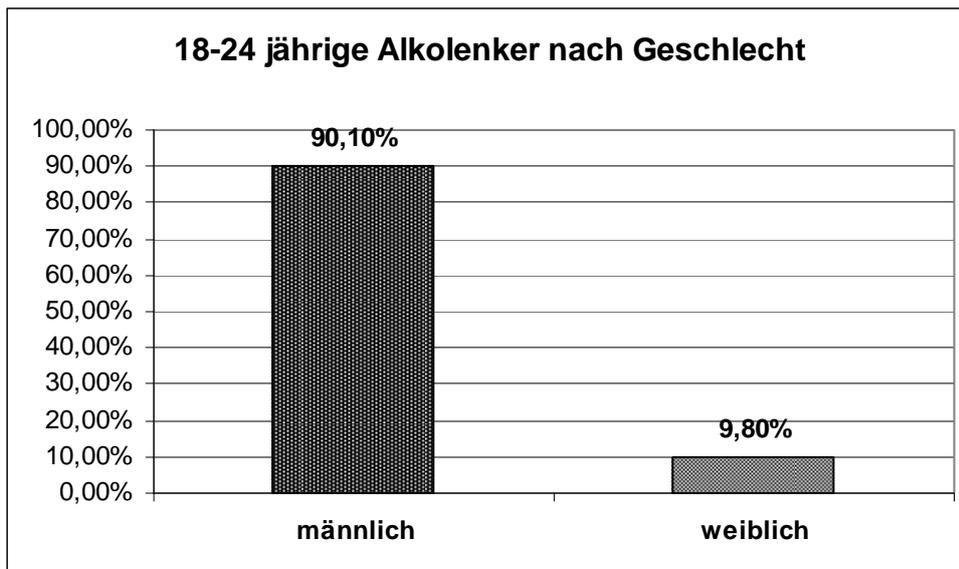


Abbildung 3: Alkolenker (18-24) verteilt nach Geschlecht

Auf Basis der dargestellten Daten, ließe sich der typische tödliche Autounfall bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen wie folgt beschreiben: „Ein schwerer Alleinunfall durch Kontrollverlust, der sich auf einer Freizeitfahrt mit Freunden unter Alkoholeinfluss bei hoher Geschwindigkeit am Wochenende in der Nacht ereignet“ (Raithel 2005, zit. nach Braun et al. 2007: 7).

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen zum Schutz junger Lenker

Junge Lenker gehören also zu den gefährdetsten Gruppen im Straßenverkehr. Differenzierte Eingangsvoraussetzungen, die Einführung von Bewährungsphasen (Probeführerschein), die Ermöglichung verlängerter Lernphasen (L17), die Einführung einer gestuften Ausbildung (Mehrphasenführerschein) sowie gesetzliche Maßnahmen zur Eindämmung des Risikos von Alkoholfahrten leisten u.a. einen wichtigen Beitrag dazu, dass in Österreich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten jungen Lenker seit 1988 um 53,7% reduziert werden konnte (vgl. Kaltenegger/Steinacher 2005: 63).

1.3.1 Das österreichische System der Lenkberechtigungen

1.3.1.1 Führerschein auf Probe

Mit 1.1.1992 wurde der Führerschein auf Probe in Österreich eingeführt. Unabhängig vom Alter des Führerscheinnehmers wird er für die Klassen A, B, C und D ausgestellt. Jeder Fahranfänger unterliegt einer 2-jährigen Probefrist, die mit gewissen Sonderregelungen

verbunden ist. Bei folgenden schweren Verstößen wird unverzüglich eine Nachschulung angeordnet und der Probezeitraum verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr (vgl. Kaltenegger/Steinacher 2005:64):

- Alkoholbestimmung: Da in der Probezeit für Fahranfänger absolutes Alkoholverbot herrscht, wird ab 0,1‰ eine Nachschulung angeordnet. Ab einer Alkoholisierung von 0,8‰ kommt es zusätzlich zu einem Führerscheinentzug.
- Allgemeine Verkehrsdelikte: Grobe Verkehrsverstöße, wie Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 20 km/h im Ortsgebiet (mehr als 40km/h auf Freilandstraßen), Fahrerflucht, Einbahnverletzungen, usw. werden ebenfalls mit einer Nachschulung geahndet.

Die Einführung dieser Maßnahme hat sich längst bewährt. So konnte im Zeitraum von 1991 bis 1996 bei der Gruppe der 18-24-Jährigen ein Rückgang von 29,9% bei der Unfallbeteiligung mit Personenschaden festgestellt werden (vgl. Kaltenegger/Steinacher, 2005:64).

1.3.1.2 Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (L17)

1999 wurde L17 eingeführt. Dadurch ist es optional möglich, mit der theoretischen und praktischen Führerscheinausbildung der Klasse B bereits nach Beendigung des 16. Lebensjahres zu beginnen. Mit Vollendung des 17. Lebensjahres kann dann die Prüfung absolviert werden. Der Ausbildungsmodus setzt sich aus 3000 km Ausbildungsfahrten zusammen, die von einer, dem Bewerber nahe stehenden Person begleitet werden. Nach jeweils 1000 km Ausbildungsfahrten erfolgen begleitende Schulungen in der Fahrschule, die aus jeweils einer Ausbildungsfahrt und einem individuellen Gespräch mit dem Fahrlehrer bestehen. Nach einer abschließenden Perfektionsschulung kann dann die Prüfung abgelegt werden. Der Führerscheineuling unterliegt dann dem Modus der Mehrphasen-Fahrausbildung (siehe weiter unten) und die Probefrist verlängert sich insoweit, dass sie nicht vor dem 20. Geburtstag endet. Dadurch wird gewährleistet, dass kein Fahrzeuglenker unter 20 Jahren bereits unter die 0,5 Promillegrenze fallen kann.

1.3.1.3 Mehrphasen-Fahrausbildung

Der Mehrphasenführerschein trat mit 1.1.2003 verpflichtend in Kraft und gilt für die Führerscheinklassen A und B. Innerhalb des ersten Jahres nach Absolvierung der Prüfung sind mehrere Stufen vorgesehen (vgl. Kaltenegger/Steinacher 2005: 68):

- Erste Perfektionsfahrt in einer Fahrschule ca. 2-4 Monate nach dem Führerscheinerwerb: Dabei wird besonderes Augenmerk auf die Blicktechnik, auf eine unfallvermeidende, defensive Fahrweise sowie auf soziales und vorausschauendes Verhalten im Straßenverkehr gelegt.
- Fahrsicherheitstraining in einem Fahrtechnikzentrum mit anschließendem verkehrspsychologischen Gruppengespräch ca. 3-9 Monate nach dem Führerscheinerwerb: Im Gruppengespräch werden typische Verläufe der Unfallentstehung und Risikofaktoren, wie Selbstüberschätzung, Auslebungstendenzen mit dem Auto oder geringe soziale Verantwortungsbereitschaft, diskutiert. Weiters erfolgt eine individuelle Risikobetrachtung sowie die Erarbeitung unfallpräventiver Lösungsstrategien.
- Zweite Perfektionsfahrt ca. 6-12 Monate nach dem Führerscheinerwerb

Das Modell der Mehrphasen-Fahrausbildung knüpft an dem Aspekt an, dass der Lernprozess beim Fahren nicht automatisch mit dem Führerscheinerwerb abgeschlossen ist, sondern es noch einiger Jahre bedarf, um ein umfassendes Verständnis für die komplexen Abläufe im Straßenverkehr zu erlangen (vgl. Chaloupka/ Risser 2006:143).

In einer Untersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit wurden im Jahr 2004 in ganz Österreich 840 Teilnehmer von Fahrsicherheitstrainings, verkehrspsychologischer Gruppengespräche und Perfektionsfahrten befragt¹. In erster Linie erwarten sich junge Lenker von ihrer Ausbildung, riskante Situationen (z.B. das Ausbrechen des Fahrzeugs) besser bewältigen zu können. Der vordergründige Sinn des Trainings ist es aber zu befähigen, jene Situationen überhaupt zu vermeiden und Fahrfehler zu eliminieren, noch bevor sie zu einem Kontrollverlust führen. Vor dem Fahrsicherheitstraining zum Thema Vorausschauendes Fahren befragt, beurteilten über 81% der männlichen Teilnehmer und 76% der Frauen ihre Antizipationsfähigkeit im Straßenverkehr als sehr gut bis gut. Nach dem Training fielen die Bewertungen weitaus realistischer aus. Dann beurteilten nämlich 30,2% der männlichen Teilnehmer und 34,3% der Frauen ihre Fähigkeit zum vorausschauenden Fahren nur noch mit „befriedigend“. Nach dem verkehrspsychologischen Gruppengespräch meinten rund 68% der Männer, ein Unfall wäre keine Frage des Schicksals, sondern der eigenen Verantwortung (vorher waren davon nur 58% der Ansicht).

¹ Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf eine Beschreibung der Studie auf der Homepage des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. Siehe dazu: <http://www.kfv.at/verkehrsmobilitaet/verkehrsteilnehmer/fahranfaenger/>, (10.4.2007).

Generell wird im Rahmen der Mehrphasenausbildung das Fahrsicherheitstraining als besonders attraktiv beurteilt. Viele junge Fahrer denken dabei in erster Linie an spektakuläre Fahrmanöver und Schleuderversuche, bei denen sie so richtig an ihre Grenzen gehen können. Es darf aber keineswegs das Ziel sein, die Selbstüberschätzung einiger Fahrer noch zu fördern. So lässt diese Studie auch erahnen, welche hohen Anforderungen an die Instruktoren gestellt werden. Die Autoren der Studie kommen zum Schluss, dass die Fahrsicherheitstrainings in erster Linie dazu dienen sollen, die Teilnehmer zu mehr Selbstkritik anzuregen, um deren tatsächliche Fahrfähigkeiten und die Selbsteinschätzung auf das gleiche Niveau zu bringen.

1.3.2 Beschränkungen für das Lenken von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss

Mit Einführung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1960 (StVO 1960) traten auch gesetzliche Regelungen bezüglich der Problematik Alkohol im Straßenverkehr in Kraft, wie z.B. das Verbot und Hinderung der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges bei Beeinträchtigung ab der bis 1998 geltenden Promillegrenze von 0,8.

In den letzten Jahrzehnten wurden die folgenden gesetzlichen Schritte bezüglich Alkohol im Straßenverkehr getroffen:

- 1988: Beginn des Einsatzes von Atemalkoholmessgeräten als Nachweis der Alkoholisierung („Alkomat“).
- 1992: Einführung des Führerscheins auf Probe. Es gilt während einer 2-jährigen Probefrist für Führerscheinneulinge eine Promillegrenze von 0,1.
- 1994: Gesetzliche Ermächtigung einer Atemalkoholüberprüfung ohne Verdacht auf Alkoholisierung oder Beeinträchtigung.
- 1998: Senkung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5.
- 2005: Möglichkeit des Einsatzes von Alkoholvortestgeräten, ein Gerät, das den Alkoholgehalt der Atemluft zwar nicht bestimmt, aber in einer solchen Weise misst und anzeigt, dass daraus Rückschlüsse auf das Vorliegen eines Verdachts einer Beeinträchtigung durch Alkohol gezogen werden können.

1.3.2.1 Promillegrenzen

Uhl (2002) kritisiert, dass der Grenzwert von der breiten Masse vielfach als eine Art „Freibrief“ für den Konsum von Alkohol bis zu diesem Wert fehlinterpretiert wird. Es ist

jedoch zu betonen, dass das Lenken eines Fahrzeuges „unter jeglichem die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Einfluss“ (Uhl 2002: 298) grundsätzlich verboten ist. Der Grenzwert von 0,5 Promille besagt, dass bei einer Alkoholisierung ab diesem Wert der Lenker prinzipiell als beeinträchtigt gilt und kann auch durch einen Gegenbeweis im Sinne eines Nachweises voller Leistungsfähigkeit nicht entkräftet werden (vgl. Uhl 2002: 298).

Wird die gesetzlich vorgeschriebene Promillegrenze überschritten, drohen – je nach Grad der Alkoholisierung – Sanktionen in Form von Geldstrafen, Führerscheinentzug, Nachschulungen sowie amtsärztliche und verkehrspsychologische Untersuchungen. Die folgende Grafik soll die Rechtsfolgen bei Überschreitung der jeweiligen Promillegrenzen, differenziert nach Probeführerscheinbesitzern und den übrigen Führerscheinbesitzern der Klasse B, näher darlegen.

	Probeführerschein	Übrige Führerscheinbesitzer Klasse B
ab 0,1‰	Keine Strafe Nachschulung Probezeitverlängerung	
ab 0,5‰	Strafe: € 218 – 3633 Vormerkung Nachschulung Probezeitverlängerung	Strafe: € 218 – 3633 Vormerkung
ab 0,8‰	Strafe: € 581 – 3633 Entzug: 1 Monat Nachschulung Probezeitverlängerung	Strafe: € 581 – 3633 Entzug: 1 Monat bzw. 3 Monate bei Unfall
ab 1,2‰	Strafe: € 872 – 4360 Entzug: mind. 3 Monate Nachschulung Probezeitverlängerung	Strafe: € 872 – 4360 Entzug: mind. 3 Monate Nachschulung
ab 1,6‰ bzw. Verweigerung	Strafe: € 1162 – 5813 Entzug: mind. 4 Monate Amtsärztliche und Verkehrspsychologische Untersuchung Nachschulung Probezeitverlängerung	Strafe: € 1162 – 5813 Entzug: mind. 4 Monate Amtsärztliche und Verkehrspsychologische Untersuchung Nachschulung

Tabelle 2: Alkoholgrenzen und Rechtsfolgen für Führerscheinbesitzer der Klasse B (vgl. Infosheet KfV – Rechtsabteilung unter: http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Fact_Sheets/Alkohol/Alkoholgrenzen_und_Rechtsfolgen_tabelle_sw_2008.pdf)

1.3.2.2 Verkehrsüberwachung

Seit dem Jahr 1988 werden in Österreich Alkomaten zur Atemalkoholbestimmung eingesetzt. Zuvor war eine Bestimmung des Alkoholisierungsgrades nur durch ärztliche Blutanalysen möglich. Diese erfolgen natürlich nicht direkt vor Ort, sondern immer erst nach einiger Zeit im Labor, wodurch sich in der Zwischenzeit auch der Promillegehalt mindern kann. Der große Vorteil des Alkomaten liegt in seiner flexiblen Handhabung, wodurch gleich nach der Anhaltung die Höhe der Alkoholisierung festgestellt werden kann. In Österreich ist festgelegt, dass auch ohne Verdacht auf eine Alkoholisierung eine Atemluftkontrolle mittels Alkomat durchgeführt werden kann. Der Aufforderung zur Feststellung des Atemalkoholgehalts ist dann unbedingt Folge zu leisten. Verweigert ein Kraftfahrer den Alkotest, so wird dies per Gesetz automatisch mit einer Alkoholisierung von 1,6 Promille gleichgesetzt und es folgen auch die entsprechenden Sanktionen (siehe obige Grafik). Es ist dabei unwesentlich, ob tatsächlich eine Alkoholisierung vorgelegen hat oder nicht, denn auch ein nachträglich eingebrachter Gegenbeweis verhindert die Sanktionen nicht. (vgl. Uhl 2002: 3003)

Der Alkotest besteht aus zwei voneinander unabhängigen Messvorgängen, wobei der niedrigere Wert der beiden Messungen als Grundlage für die weitere Vorgehensweise herangezogen wird. Wird der kritische Grenzwert überschritten, treten die beschriebenen Konsequenzen in Kraft. Dazu hat die Exekutive das Recht den Fahrer an der Weiterfahrt zu hindern – beispielsweise durch die Abnahme der Fahrzeugschlüssel oder durch die Sicherung des Fahrzeugs mit Festhalteklammern. (vgl. Uhl 2002: 303f)

Bezugnehmend auf einen Artikel der österreichischen Zeitschrift für Verkehrsrecht (vgl. Schwent 2005: 68) wurden im Jahr 2003 von der Exekutive 156.721 Atemalkoholtests durchgeführt, woraus 37.346 Anzeigen wegen Trunkenheit resultierten. Dabei wurde klar, dass die Exekutive mit dem Alkomat langsam an ihre Grenzen stieß, denn aufgrund des hohen personellen und zeitlichen Aufwands bei einer Kontrolle mit dem Alkomaten, werden noch immer viele Alkolenker gar nicht erwischt. Wenn man bedenkt, dass derzeit ein Lenker in Österreich durchschnittlich nur alle 33 Jahre auf Blutalkohol kontrolliert wird, entstand dringend Handlungsbedarf (vgl. Schwent 2005: 68).

Mit dem Ziel die Frequenz der Alkoholkontrollen in Österreich zu erhöhen, wurde 2005 die Möglichkeit des Einsatzes von Alkoholvortestgeräten eingeführt. Durch ihre Handlichkeit (sie sind kaum größer als ein Mobiltelefon), können sie von der Exekutive auch mit Motorrädern und im Fußstreifendienst mitgeführt werden. Innerhalb weniger Sekunden liegt ein Ergebnis vor. So können Lenker, bei denen keine Alkoholisierung vorliegt, ihre Fahrt sofort wieder

fortsetzen, Lenker allerdings, die den gesetzlichen Grenzwert überschreiten, müssen sich wie bisher auch dem Atemalkoholtest beim Alkomaten unterziehen².

In diesem Zusammenhang geht Schwent auf eine im Jahr 2004 vom Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführte Studie näher ein. Diese hatte eine zeitliche Mengen- und Effizienzmessung von Alkoholkontrollen einerseits nur mit einem Alkomaten und andererseits mit einem Alkomaten und einem zusätzlichen Alkoholvortestgeräten zum Ziel. Das Ergebnis: Mit Alkoholvortestgeräten konnten bei gleichem Zeit- und Personalaufwand die Kontrolldichte um das 10-fache erhöht werden. Weiters konnten 8 Mal mehr Alkoholisierte erfasst werden (vgl. Schwent 2005: 71).

II Ursachen für die erhöhte Risikobereitschaft Jugendlicher Lenker im Straßenverkehr

Die überproportional hohe Unfallrate von jungen Autolenkern wird meist auf das Zusammentreffen zweier Risikofaktoren zurückgeführt: dem Anfänger- und dem Jugendlichkeitsrisiko.

2.1 Anfängerrisiko

Dem Anfängerrisiko sind alle Fahranfänger unabhängig von ihrem Alter ausgesetzt und es ist gekennzeichnet durch mangelnde Fahrpraxis und Fahrerfahrung. Einerseits ist die Fähigkeit zum voraussehenden Fahren, also das rechtzeitige Erkennen kritischer Verkehrssituationen noch nicht so stark ausgeprägt. Andererseits können Verunsicherungen durch dichten Verkehr, Schwierigkeiten gleichzeitig zu schauen und das Fahrzeug zu lenken sowie mangelnde Erfahrung mit schwierigen oder seltenen Fahrsituationen zu Unfällen führen, die dem Anfängerrisiko zuzuordnen sind (vgl. Mienert 2002: 145).

Schulze (1996) führt jedoch an, dass es weniger zielführend ist, das erhöhte Unfallrisiko junger Fahrer hauptsächlich dem Anfängerrisiko zuzuschreiben. So ist es allen Fahranfängern

² Für nähere Informationen über den Einsatz von Alkoholvortestgeräten sei auf die Homepage des Kuratoriums für Verkehrssicherheit verwiesen: <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/sicherheitsmassnahmen/alkoholvortestgeraete/>.

gemeinsam, dass sie noch nicht auf einen großen Erfahrungsschatz zurückgreifen können. Würde aber Unerfahrenheit am Steuer an sich schon zwangsläufig zu Unfällen führen, müsste der Anteil der verunfallten jungen Lenker um ein Vielfaches höher sein, als es real der Fall ist. Fehlende Fahrerfahrung wird dann problematisch, wenn es an andere Faktoren, wie beispielsweise Risikofreude, Imponiergehabe und Alkoholfahrten, gekoppelt ist, die Schulze zum „psychologischen Missbrauch des Autos“ zählt (vgl. Schulze 1996: 18). Diese unter dem Faktor „Jugendlichkeit“ summierten Verhaltensweisen korrespondieren mit der Annahme, dass es einen Zusammenhang zwischen Alter und dem Eingehen von Risikoverhaltensweisen gibt und beeinflusst wird durch spezifische Lebensumstände, Sozialisationsbedingungen oder emotionale und leistungsbezogene Aspekte.

2.2 Jugendlichkeitsrisiko

2.2.1 Jugendlicher Egozentrismus

Limbourg und Reiter (2003) führen das Jugendlichkeitsrisiko auf den so genannten „jugendlichen Egozentrismus“ zurück; d.h. Jugendliche agieren phasenweise stark auf sich selbst bezogen. Gerade das Jugendalter ist charakterisiert durch rasche psychische und physische Veränderungen, die von den Jugendlichen oft einen Großteil ihrer Aufmerksamkeit abverlangen (vgl. Limbourg/ Reiter 2003: [7]).

Die Autoren führen letztlich unterschiedliche Beispiele an, wie sich die erhöhte Selbstwahrnehmung Jugendlicher auf den Aspekt der Verkehrssicherheit auswirken kann. So kommt es in dieser Phase häufig zu einer unrealistischen Einschätzung von Gefahren, verbunden mit einem Überschätzen der eigenen Fahrfertigkeiten. Weiters führt der Egozentrismus auch dazu, dass Jugendliche von ihrem Verhalten automatisch von sich auf andere schließen. Es fallen dann oft Aussagen wie „Angurten beim Autofahren? Das macht doch kein Jugendlicher!“ oder „Jeder Jugendliche trinkt beim Fortgehen Alkohol. Das gehört einfach dazu“. (vgl. Limbourg/ Reiter 2003: [7])

Diese Einflüsse des jugendliche Egozentrismus auf die Fahrweise junger Fahrer müssen auch verstärkt in Aufklärungs- und Präventionskampagnen zur Verkehrssicherheit berücksichtigt werden, da Jugendliche Gefahren oft nicht auf sich selbst, sondern nur auf die anderen beziehen und dann auch nicht ihre riskanten Verhaltensweisen hinterfragen (vgl. Limbourg/ Reiter 2003; Raithel 1999).

2.2.2 Die besondere Bedeutung der Peer-Group

Im Zusammenhang mit dem Jugendlichkeitsrisiko, muss natürlich auch auf die Peer-Group (Gleichaltrigengruppe) verwiesen werden, die im Jugendalter enorm an Bedeutung gewinnt.

„Peer-Groups sind soziale Gruppen, die einen eigenständigen Handlungs- und Kommunikationsbereich konstituieren und sich nach außen abgrenzen. Sie sind freizeitorientierte, nicht ziel- und/oder aufgabenbezogene, sondern auf reiner Geselligkeit fußende, prinzipiell symmetrisch strukturierte, lebensweltlich gewachsene, auf Freiwilligkeit und Freundschaft beruhende Gruppen. Dies impliziert, dass viele für die Peer-Group typischen Aktivitäten nur dann stattfinden, wenn die Gruppenmitglieder unter sich sind, also keine Erwachsenen oder Gruppenfremden anwesend sind“ (vgl. Schmidt 2004: 91).

Aufgrund gewandelter Rahmenbedingungen (z.B.: längere Verweildauer im Schul- und Ausbildungsbereich) übernehmen in den Industriegesellschaften die Peer-groups heute schon relativ früh zentrale Sozialisationsfunktionen. Durch sie werden den Mitgliedern Erfahrungen ermöglicht, die in den anderen Bezugsinstanzen (z.B.: Schule, Familie) in diesem Ausmaß nicht gemacht werden können. Vermutlich wächst die Wichtigkeit der Peer-Group in dem Maße, wie sich die Ablösung vom Elternhaus vollzieht (vgl. Hurrelmann 1991: 66).

Da Peer-Groups meist auch Maßstäbe für die Orientierung am Konsumsektor vermitteln, prägen sie teilweise auch eine Jugendkultur aus, die den Jugendlichen einen von den Erwachsenen abgesonderten Lebensstil und somit auch soziale Selbstdarstellung ermöglicht. Zusammenfassend können der Peer-Group folgende zentrale Funktionen zugeschrieben werden (vgl. Raithel 1999:63):

- Entwicklung sozialer Kompetenzen
- Bewältigungshilfe alters- und generationsspezifischer Probleme
- Identifikationsfunktion
- Stabilisierungs- und Integrationsfunktion
- Bereitstellung attraktiver Freizeitpartner
- Vorbereitung auf die Erwachsenenrolle

Es fällt auf, dass viele riskante Verhaltensweisen Jugendlicher innerhalb der Peer-Group auftreten. Die hierarchische Gliederung der meisten Peer-Groups setzt eine Anpassung der Mitglieder an die jeweils vorherrschenden Peer-Normen voraus. Der daraus resultierende Konformitätsdruck, der in vielen Peer-Groups herrscht, kann dann zu negativen

Konsequenzen führen, wie z.B. das Ausführen bestimmter Risikoverhaltensweisen, da man sonst fürchtet, seine Position innerhalb der Peer-Group zu verlieren und nicht mehr als gleichwertiges Mitglied akzeptiert zu werden. Der Gruppenzwang führt dann zu verzerrten Denk- und Entscheidungsprozessen, die einzelne Gruppenmitglieder daran hindern, genauer über mögliche negative Konsequenzen nachzudenken (vgl. Limbourg/ Reiter 2003: [8]). Thomas (1992) untersuchte dieses so genannte „Risky-Shift-Phänomen“ („Risikoschub in Gruppen“) genauer. In Experimenten fand man heraus, dass Verhaltensentscheidungen in Gruppen nicht wie angenommen einen Durchschnittswert zwischen den Extremen bilden, sondern, dass Personen in Gruppen risikoreichere Entscheidungen fällen als in Einzelexperimenten. Besonders in jenen jugendlichen Cliques, in denen Risikofreudigkeit einen hohen Stellenwert einnimmt, kann es dann vorkommen, dass dieses Verhalten, das als eine Gruppennorm betrachtet wird, von den Gruppenmitgliedern übernommen wird und dadurch extremer ausfällt als das Einzelverhalten.

Vor allem in männlich dominierten Peer-Groups treten Jugendliche oft in Konkurrenzsituationen, vor allem was riskantes Verkehrsverhalten betrifft: Jeder möchte der sein, der das schnellste Fahrzeug besitzt, der am besten von allen fährt. Wer in der Lage ist, Distanzen scheinbar mühelos und rasch zu überwinden, dem wird auch soziale Anerkennung zuteil. Das Selbstwertgefühl steigt, wenn sich der Jugendliche im Vergleich zu anderen Altersgenossen, als der Schnellere erlebt (vgl. Raithel 1999: 90).

2.3 Nächtliche Freizeitunfälle

Gründe für das erhöhte Unfallrisiko junger Fahrer liegen auch an den Umständen, unter denen sie fahren. Dabei ist eine Ursache für die Gefährdung vor allem in deren Freizeitverhalten zu finden.

Freizeit stellt heute ein eigenständiges Lebensfeld dar und der Grad der Lebensqualität und die Befriedigung von Bedürfnissen erfolgt immer mehr durch die Orientierung auf Freizeitbeschäftigungen.

Da die Freizeitgestaltung junger Menschen eng mit deren Mobilitätsverhalten verknüpft ist, ist es auch verständlich, dass junge Lenker bei der nächtlichen Verkehrsbeteiligung und da gehäuft an Wochenenden stark vertreten sind. So ist es für die Verkehrssicherheitsarbeit

notwendig, diese Freizeit- und Mobilitätsbedürfnisse genauer zu analysieren (vgl. Klemenjak 1992: 127).

Marthiens & Schulze (1990) prägten in diesem Zusammenhang den Begriff des „nächtlichen Freizeitunfalls“. Besonders bei Heimfahrten mitten in der Nacht von Diskos, Kneipen, Festen oder ähnlichem verunglücken viele junge Fahrer.

In einer aktuelleren Studie zur „Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer“ (vgl. Mäder 2001) wurden die Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik der Jahre 1997 und 1998 als Grundlage genommen. Als junge Fahrer bei nächtlichen Freizeitunfällen wurden jene 18-24-Jährigen Fahrer definiert, die an Unfällen mit Personenschaden in der Zeit von 20 Uhr bis 4 Uhr, bzw. am Wochenende (Samstag, Sonn- und Feiertag) bis 6 Uhr morgens beteiligt waren. Auf Basis dieser Daten aus Deutschland verweist Mäder, dass rund 40% der insgesamt Unfallbeteiligten an nächtlichen Freizeitunfällen der Gruppe der jungen Fahrer angehören. Dabei ist der typische junge Unfallfahrer in dieser Zeitspanne ein Mann, der überdurchschnittlich oft mit „nicht angepasster Geschwindigkeit“ unterwegs ist und/ oder unter „Alkoholeinfluss“ steht (vgl. Mäder 2001: 30).

Zahlen der Verkehrsunfallstatistik 2006 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV 2007) zeigen für Österreich, dass 38,4% aller Verkehrstoten der Altersgruppe der 15-24-Jährigen in nächtlichen Freizeitunfällen ums Leben kommen.

Diese Freizeitunfälle sind vor allem ein ländliches Problem, denn anders als Jugendliche im städtischen Bereich, kann man in ländlichen Regionen oft nicht oder nur schwer auf öffentliche Verkehrsmittel oder andere Alternativen umsteigen, sondern ist vielfach auf Individualverkehrsmittel angewiesen. So stehen diese jungen Leute oft vor dem Problem aus der Disko, dem Wirtshaus, etc. wieder irgendwie nach Hause kommen zu müssen, auch wenn sie vielleicht zuvor Alkohol konsumiert haben (vgl. Heinzlmayr 1992: 124).

In einer Untersuchung zum Lebensstil und Freizeitverhalten junger Fahrer ermittelte Schulze die folgenden Risikodeterminanten für das hohe Unfallrisiko junger Fahrer (vgl. Schulze 1996: 3):

- Häufige freizeitbedingte Nachtfahrten
- Häufiger und intensiver Alkoholkonsum
- Ausgeprägte Tendenz, das Auto zur Befriedigung von Sensationslust, Selbstbeweis und persönlicher Kompetenz und Streben nach Statuszuwachs, Macht, etc. einzusetzen

Dabei kommt Schulze zum Schluss, dass vor allem ohne den Konsum von Alkohol die überwiegende Mehrheit der nächtlichen Freizeitunfälle mit Beteiligung junger Menschen hätte vermieden werden können (vgl. Schulze 1996: 32).

2.3.1 Alkohol und junge Fahrer

Wie der österreichische Jugendradar (2003) zeigt, ist das Wissen um das Gefährdungspotenzial von Alkohol relativ hoch, trotzdem erfahren legale Drogen, wie eben auch Alkohol, im sozialen Umfeld eine relativ hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Bereits ab dem 16. Lebensjahr dürfen in Österreich Getränke mit niedrigem Alkoholgehalt konsumiert werden, harte Alkoholika dann mit 18 Jahren (vgl. Zentner/ Großegger 2003: 229f).

In einer von Eisenbach-Stangl (1984) durchgeführten Untersuchung zum Alkoholkonsum Jugendlicher, gaben drei Viertel der befragten Personen an, bereits vor ihrem 14. Lebensjahr Alkohol getrunken zu haben. Vielfach findet der Erstkonsum zu Hause, innerhalb der Familie statt. Meist geschieht dies zu einem besonderen Anlass, wie beispielsweise einer Familienfeier. So wird dem ersten Glas Alkohol noch zusätzlich eine besondere Bedeutung verliehen (vgl. Eisenbach-Stangl, 1984).

Wie das Auto, als Symbol eigenständiger Mobilität, übt auch der Konsum von Alkohol die Rolle eines „Transition-markers“ aus, d.h. es symbolisiert den Übergang vom Kindsein ins Erwachsenenalter. Innerhalb der Gruppe der Peers spielen beim Konsum von Alkohol oftmals auch der Gruppenzwang und der Wunsch nach Anerkennung eine Rolle. Dem ersten Rausch innerhalb der Peer-Groups wird dann häufig die Bedeutung eines Initiationsrituals beigemessen. (vgl. Zentner/ Großegger 2003: 229f)

Bei den Ergebnissen des Jugendradars lassen sich hinsichtlich des Alkoholkonsums die folgenden geschlechtsspezifischen Konsummuster feststellen: Immerhin 28% der jungen Frauen gaben an, abstinent zu sein und nicht einmal gelegentlich zu alkoholischen Getränken zu greifen; bei den jungen Männern sind das nur 17%. Greifen Jugendliche beiderlei Geschlechts unter 20 Jahren noch verstärkt zu Alkopops, verschiebt sich die Präferenz bei den jungen Frauen ab 20 in Richtung Wein; Bier hingegen kann als klassisches „Männergetränk“ bezeichnet werden. Über die Hälfte der 20-24-Jährigen Männer gaben an, Bier regelmäßig zu konsumieren. Generell zeigen die Ergebnisse, dass im Bereich des regelmäßigen Konsums von Alkohol, Frauen mit zunehmendem Alter eine abnehmende Tendenz zeigen; junge Männer hingegen zeigen mit zunehmenden Alter eine ansteigende Tendenz. Auch so

genannte „Harte Getränke“, wie Schnäpse oder Liköre, werden häufiger von jungen Männern konsumiert (vgl. Zentner/ Großegger, 2003).

Heinzlmayr (1992: 122) führt aus, dass in der Jugendphase Alkohol zur Bewältigung vielfältiger Bedürfnisse dienen kann und nennt dabei die folgenden psycho-sozialen Funktionen:

- Durch den Genuss von Alkohol wird demonstrativ das Erwachsenenverhalten vorweggenommen.
- Alkoholgenuss kann eine bewusste Verletzung von elterlichen Kontrollvorstellungen zum Ausdruck bringen.
- Alkohol als Ausdrucksmittel für sozialen Protest und gesellschaftliche Wertkritik
- Alkoholkonsum als jugendtypischer Ausdruck mangelnder Selbstkontrolle.
- Alkohol dient dem Versuch, sich auf einfachem Weg Entspannung und Genuss zuzuführen.
- Alkohol bildet eine Zugangsmöglichkeit zu Freundesgruppen.
- Alkoholkonsum symbolisiert die Teilnahme an subkulturellen Lebensstilen.
- Alkoholgenuss kann eine Ohnmachtsreaktion sein, wenn Konflikte und Spannungen überhand nehmen.
- Alkohol hilft bei der Lösung von frustrierendem Leistungsversagen.

2.3.1.1 Der Einfluss des Alkohols auf die Fahrweise junger Fahrer

Die komplexen Abläufe im Straßenverkehr stellen für junge Lenker eine besondere Herausforderung dar. So können in den ersten Jahren als Führerscheinbesitzer nahezu täglich konflikträchtige Situationen entstehen (z.B. Anpassungsprobleme an die im Straßenverkehr geltenden Regeln, Erlernen antizipierenden Fahrverhaltens, widrige Witterungsverhältnisse, Fahren unter Zeitdruck, etc). *„Während der nicht alkoholisierte Fahranfänger sich auf die eintretenden emotionalen Belastungen im allgemeinen noch gut einstellen kann, tritt bei den alkoholisierten jungen Fahrern die vielfältige physiologische Beeinflussung durch die Wirkungen des Alkohols problemverschärfend hinzu“* (Müller 2001: 21).

Bereits in kleinen Mengen machen sich erste Wirkungen einer Alkoholisierung bemerkbar. Bis unter 0,5 Promille lassen sich erregungssteigernde, spannungslösende und stimmungsaufhellende Wirkungen feststellen. Auch die Kontaktfreudigkeit und Unternehmungslust steigt. Ab ungefähr 0,5‰ werden diese aber durch negativ getönte

Wirkungen ersetzt. Die Leistungsfähigkeit wird dann spürbar eingeschränkt. So kommt es beispielsweise zu Störungen der Motorik, Müdigkeit oder Gleichgewichtsstörungen (vgl. Krüger 1992: 11).

Der Einfluss akuter Alkoholisierung auf die fahrerische Leistung wird in vielen Studien untersucht. In einem Versuch von Bartl, Lager und Domesle (1998) konnte nachgewiesen werden, dass bereits geringe Alkoholisierungsgrade die Fahrweise beeinträchtigen. Bei einer durchschnittlichen BAK (Blutalkoholkonzentration) von $0,67^3$ zeigten alkoholisierte Personen dreimal so viele Fehler wie Fahrer aus einer nüchternen Kontrollgruppe, doppelt so viele Fehler im Reaktionstest sowie vermehrt Beobachtungsfehler.

Auch eine Untersuchung von Krüger ergab, dass sich ab 0,6 Promille, spätestens ab 0,8 Promille, deutliche Verschlechterungen ergeben und auch von erfahrenen Fahrern nicht kompensiert werden können (vgl. Krüger 1992: 13).

Möller (1994: 52) fasst die verkehrsrelevanten Alkoholwirkungen wie folgt zusammen:

- Bereits bei niedriger BAK kommt es zu einer erhöhten Risikobereitschaft und zu Konzentrationsstörungen (z.B. aggressiverer Fahrstil, Schneiden, rücksichtsloses Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Unterschätzen von Gefahren, verzögerte Bremsreaktion).
- Bei mittlerer BAK kommen Störungen der optischen Wahrnehmung, ein gestörtes Dämmerungssehen und erhöhte Blendempfindlichkeit hinzu (z.B. Übersehen von Fußgängern oder Radfahrern besonders in der Dämmerung, unmotiviertes starkes Bremsen beim Erkennen von Hindernissen).
- Höhere BAK führen zu einer Veränderung des Fahrstils und zu einer erheblichen Störung der Grob- und Feinmotorik (z.B. falsches Einschätzen von Entfernungen, Auffahrunfälle, keine Reaktion auf Haltezeichen, typisches Schlangenlinienfahren, Abkommen von der Fahrbahn ohne ersichtlichen Grund → insgesamt „Fahren wie ein Anfänger“).

2.3.1.2 Alkoholunfälle junger Fahrer

Wie bereits angesprochen, ist also der typische Alkoholunfall junger Fahrer in ihrem Freizeitstil zu finden. Assailly (1998:1) beschreibt in diesem Zusammenhang ein typisches Ursachengefüge für die Genese von Trunkenheitsfahrten:

³ Zum Zeitpunkt der Untersuchung galt in Österreich noch die 0,8 Promillegrenze.

- Die Entscheidung den Abend an einem Ort zu verbringen, wo auch Alkohol ausgeschenkt wird.
- Der Entschluss Alkohol zu konsumieren. Dabei kommt es darauf an, wie der Alkoholkonsum während des Abends „organisiert“ wird (d.h. wie viel wird getrunken, wie häufig, wird auf nüchternen Magen getrunken, etc).
- Der Entschluss, ob man schlussendlich mit dem Auto fährt oder nicht.

Assailly betont, dass ein signifikanter Anteil von Alkoholunfällen junger Menschen diesem Ursachengefüge zuzuschreiben ist. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Gruppe der jungen Fahrer extrem heterogen ist, auch was die oben angeführten Punkte betrifft: nicht alle jungen Fahrer verbringen ihre Freizeit regelmäßig außer Haus, nicht alle trinken Alkohol und wenn Alkohol konsumiert wird, dann setzen sich anschließend auch nicht alle hinter das Steuer. So dürfte jeder junge Fahrer schon einmal einem Trink-/Fahrkonflikt ausgesetzt gewesen sein, es werden aber unterschiedliche Lösungsstrategien angewendet. Assailly (1998: 3) benennt drei mögliche Bedingungen, warum sich junge Fahrer dem Risiko aussetzen, alkoholisiert zu fahren und welche Verhaltensweisen damit verbunden sind:

1.) Das Risiko wird bewusst genommen: Der Fahrer weiß um die Gefahren bescheid, aber bestimmte Vorteile heben die Angst vor der Gefahr auf („Ich trinke, weil ich mich anschließend gut fühle“). In die erste Risikodimension fallen besonders jene Personen, die starke Trinker sind und deren Freizeitverhalten stark mit dem Konsum von Alkohol gekoppelt ist.

2.) Das Risiko ist nicht bewusst („Ich fahre sowieso vorsichtiger, nachdem ich etwas getrunken habe“). Auf die Frage, bei wie viel Promille die Schwelle liegt, ab der das Fahrverhalten beeinträchtigt wird, gab der Großteil der Befragten die zum damaligen Zeitpunkt der Studie rechtlich normierte 0,8‰ Grenze an. Da diese Grenze ja vom Staat vorgeschrieben ist, sind viele Fahrer der Überzeugung, dass eine Alkoholisierung bis zu diesem Wert kaum beeinträchtigende Wirkungen haben kann. Experten hingegen verweisen auf die schädigende Wirkung des Alkohols auf den Fahrstil bereits nach kleinen Mengen (vgl. Kapitel 2.3.1.1) und kritisierten damals häufig (auch in Österreich), dass diese 0,8‰ Grenze geradezu herausfordere, zu trinken und anschließend zu fahren.

3.) Das Risiko ist akzeptabel: Man ist sich zwar des Risikos und der möglichen negativen Konsequenzen bewusst, sieht aber keine andere Alternative, als das Risiko einzugehen („Ich hatte keine andere Chance heimzukommen). So wird es vermieden über etwaige negative

Folgen nachzudenken („Ich bin schon einige Male alkoholisiert gefahren, warum soll ausgerechnet jetzt etwas passieren?“).

Schulze (1996) sieht das Hauptproblem in der Unfähigkeit zwischen Trinken und Fahren zu trennen. In Unfallanalysen sämtlicher schwerer Unfälle junger Fahrer für den Zeitraum September bis November 1995 stellte er fest, dass bei 50,4% aller nächtlichen Freizeitunfälle der Alkoholkonsum die Ursache war. So kommt Schulze zum Schluss, dass die Mehrzahl der Unfälle vermeidbar gewesen wäre, wenn kein Alkohol konsumiert worden wäre.

III Das Bedingungsgefüge der Alkoholfahrt – Theoretische Erklärungsmodelle

Da Fahren unter Alkoholeinfluss einen Aspekt des riskanten Verkehrsverhaltens darstellt, soll diese Verhaltensweise nun in einem größeren theoretischen Rahmen analysiert werden.

Es liegt nahe, Fahren unter Alkohol zunächst als abweichendes Verhalten zu betrachten. Im Wörterbuch der Soziologie findet sich folgende Definition abweichenden Verhaltens: *„Ein Verhalten von Personen, das nicht den für Interaktionsbeziehungen in einer Gesellschaft oder in einer ihrer Teilstrukturen (Lebensbereiche, Organisationen, Institutionen) geltenden Normen, Vorschriften oder Verhaltenserwartungen entspricht. In den soziologischen Theorien wird abweichendes Verhalten als eine durch Lern- und Milieueinflüsse hervorgerufene Disposition bzw. als Abwehrmechanismus gegen sozial verursachte Angst- und Schuldgefühle sowie gegen normative Überforderungen betrachtet“* (Hillmann 1994: 4).

In Bezug auf Jugendliche und junge Erwachsene wird im Kontext des abweichenden Verhaltens häufig von Risikoverhalten und Problemverhalten gesprochen.

Unter Risikoverhalten ist ein Verhalten zu verstehen, dessen unerwünschte Konsequenzen mit der Wahrscheinlichkeit eines Schadens bzw. Verlustes einhergehen. Dabei ist dem Konzept des Risikoverhaltens kategorisch eine Unsicherheit inharant (vgl. Raithel 2004: 27).

Die meisten Formen des jugendlichen Risikoverhaltens sind auch gleichzeitig als Problemverhaltensweisen zu titulieren. Problemverhalten beschreibt jene Verhaltensweisen, die gegen gesellschaftlich vorherrschende Normen und Orientierungen verstoßen, weil sie einerseits die eigene Persönlichkeitsentwicklung beeinträchtigen können und andererseits auch ein Risiko für das Wohlergehen der Menschen im sozialen Umfeld bergen (vgl. Engel/Hurrelmann 1994: 10). In der aktuellen Sozialisationsforschung wird jugendliches Problemverhalten weniger auf einen pathologischen Ursprung zurückgeführt, sondern vielmehr funktional im Sinne einer Überwindung jugendlicher Entwicklungsprobleme (vgl. Jessor, 2001).

Für die Entwicklung eines Erklärungsmodells der Alkoholfahrt junger Lenker stellen die beiden Begriffe Risikoverhalten und Problemverhalten ein gutes Fundament dar. Einerseits kann die alkoholisierte Verkehrsteilnahme als Risikoverhalten aufgefasst werden, da sich der Lenker bewusst dem Risiko aussetzt, durch die erhöhte Unfallgefahr sich selbst aber auch

anderen Schaden zuzufügen. Andererseits widersetzt er sich im Sinne des Problemverhaltens gegen soziale Normen, die im Falle einer Erfassung strafrechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

So sollen in den weiteren Erläuterungen die Begriffskonzepte Risikoverhalten und Problemverhalten leitend sein. Aber auch die Begriffe abweichendes und deviantes Verhalten werden in diesem Sinne – wenn nicht ausdrücklich anders definiert – synonym verwendet.

In der aktuellen Sozialisationsforschung wird jugendliches Risikohandeln aus unterschiedlichen Perspektiven analysiert (vgl. Meuser 2004: 165):

- als Resultat eines sozialen Lernprozesses in den Bezugsgruppen,
- als Resultat einer Überforderung, wenn Entwicklungsaufgaben nur unzureichend gelöst werden können,
- als funktional, um beispielsweise Achtung und Anerkennung in der Peer-Group zu erhalten
- oder als Teil einer geschlechtlichen Sozialisation zur Aneignung von Erwachsenenrollen.

An dieser Stelle sollen nun diese Ansätze näher diskutiert werden.

3.1 Sozialisationstheoretische Ansätze

Sozialisationstheoretische Konzepte gehen vor allem der Frage nach, in welchem Ausmaß Einflüsse des sozialen Umfelds die Persönlichkeitsentwicklung konstituieren.

„Den neueren theoretischen Ansätzen der Persönlichkeitsentwicklung liegt die Annahme zugrunde, daß gesellschaftliche (Umwelt-) Faktoren und psychische (Person-) Faktoren gemeinsam die Persönlichkeitsbildung beeinflussen. Die Beziehungen zwischen Person und Umwelt werden als komplexe Wechselwirkungsbeziehungen gesehen. Vorstellungen der gesellschaftlichen Determination der Persönlichkeitsentwicklung sind damit ebenso überwunden wie solche der naturgesetzlich bestimmten organischen und psychischen Reifung. Stattdessen werden Kinder, Jugendliche und Erwachsene als produktive Verarbeiter der äußeren und inneren Realität und als Gestalter ihrer Beziehungen zur sozialen und dinglichen Umwelt verstanden“ (Hurrelmann 1990: 10).

Ein sozialisationstheoretisches Modell dieser Person-Umwelt-Beziehung skizziert Hurrelmann in seinem „Modell der produktiven Realitätsverarbeitung“ (vgl. Hurrelmann 1998). Die Persönlichkeitsentwicklung gestaltet sich in einem Wechselspiel aus den Einflüssen der inneren und äußeren Realität. In Hurrelmanns Modell wird die äußere Realität konstituiert durch alle dem Organismus externen Gegebenheiten, wie z.B. die Sozial- und Wertstrukturen und die sozialen und materiellen Lebensbedingungen in der Lebenswelt des Individuums. Im Begriff der inneren Realität sind alle organismusinternen Strukturen, die körperlichen Grundmerkmale und die physiologischen Strukturen zusammengefasst. Indem sich das Individuum mit seiner sozialen Umwelt auseinandersetzt, versucht es eine für sich passende Abstimmung zwischen den Umweltaforderungen und seinen eigenen persönlichen Vorstellungen und Erwartungen zu finden.

So versucht das Individuum in einem Prozess der Integration sich an die geltenden gesellschaftlichen Werte und Normen anzupassen; gleichzeitig muss es aber in einem Prozess der Individuation seine eigene individuelle Persönlichkeitsstruktur mit eigenständigen kognitiven, sprachlichen, moralischen und sozialen Merkmalen und Kompetenzen aufbauen (vgl. Hurrelmann 2002: 10).

3.1.1 Soziales Lernen – Soziale Kontrolle

Sozialisationstheorien gehen vor allem von einem gravierenden Einfluss des sozialen Umfelds auf die Qualität des Verhaltensrepertoires aus. So führt eine Sozialisation in einem Milieu, in dem verstärkt Verhaltensweisen gezeigt werden, die den sozialen Normen einer Gesellschaft abträglich sind, eher dazu, dass das Individuum dieses Verhalten dann auch zeigen wird, weil dieses im unmittelbaren sozialen Umfeld eine positive Verstärkung (z.B. soziale Anerkennung) nach sich zieht.

Auf das Erlernen abweichender Verhaltensweisen durch das soziale Umfeld schließt die **Theorie der Differentiellen Assoziation** von Sutherland an. Darin wird angenommen, dass nicht nur die für abweichendes Verhalten notwendigen Techniken, sondern auch die dazugehörigen Einstellungen und Motive gelernt werden müssen. Sutherland formuliert dazu die folgenden Grundsätze (vgl. Sutherland 1970: 75):

- Abweichendes Verhalten wird durch Interaktionen mit anderen Personen erlernt.

- Ein wesentlicher Anteil für das Erlernen abweichenden Verhaltens findet in vertrauten, persönlichen Gruppen statt.
- Der Lernprozess beinhaltet a) Verbrechentechniken und b) Einstellungen, Motive, Antrieb und Rationalisierungen.
- Die spezielle Richtung der Einstellung und Motive hinsichtlich abweichenden Verhaltens ist davon abhängig, ob ein Individuum in Gruppen eingegliedert ist, in denen es lernt, dass die Einhaltung der Gesetze als beachtenswert oder weniger beachtenswert anzusehen sind.
- Somit lautet das Prinzip der Theorie der Differentiellen Assoziation, dass Personen vor allem dann abweichendes Verhalten zeigen, wenn es ein eindeutiges Übergewicht an Definitionen gibt, die deviante Verhaltensmuster billigen gegenüber solchen, die diese Verhaltensweisen ablehnen.
- Der Lernprozess abweichenden Verhaltens folgt dabei den gleichen Mechanismen wie jeder andere Lernprozess auch. Die unterschiedlichen sozialen Bezugsgruppen (z.B. Familie, Freunde, etc.) setzen an das Individuum unterschiedliche normative Standards und Erwartungen. Durch positive oder negative Verstärker (Anerkennung/Ablehnung) wird die Auftrittswahrscheinlichkeit einzelner Verhaltensweisen des Individuums verändert. Via Verstärkung entstehen Einstellungen des Individuums gegenüber bestimmten Verhaltensweisen (z.B. Alkoholkonsum, Schnellfahren) und es zeigt dann überwiegend jene Verhaltensweisen, die eine positive Bilanz von zu erwartenden sozialen Belohnungen (Nutzen) im Vergleich zu erwartenden sozialen Kosten zeigen.

In Anlehnung an Akers (zit. nach Hilsenbeck 1997: 49), der als empirisches Beispiel für die Theorie der Differentiellen Assoziation den Alkoholkonsum von Jugendlichen wählte, wird die Auftrittswahrscheinlichkeit für Fahren unter Alkohol bei jungen Lenkern vor allem dann verstärkt,

- wenn im sozialen Umfeld mehr Verhaltensmodelle (z.B. Eltern, Peers) vorherrschen, die ebenfalls Trunkenheitsfahrten tolerieren und diese auch zeigen,
- wenn mit diesen Personen ein engerer und häufigerer Kontakt besteht als mit Personen, die diese Verhaltensweise ablehnen,
- wenn die Menge der positiven Verstärker die Menge der negativen Verstärker überwiegt und

- wenn das Ausmaß der positiven oder neutralen Bewertungen eines Individuums die Menge der negativen Bewertungen bezüglich Trunkenheitsfahrten übersteigen.

Welche Faktoren nun hinter einer bestimmten Motivation zu einem Verhalten stecken, darauf geht die so genannte „**Theory of Planned Behaviour**“ von Ajzen und Fishbein (1980) näher ein. Das Auftreten von Verhaltensweisen wird darin als ein Resultat einer ökonomischen Kosten/ Nutzen-Abwägung verstanden. Betrachtet man Abbildung 4, so wird ersichtlich, dass in diesem Modell nach Ajzen und Fishbein die drei Faktoren Einstellung (attitudes), subjektive Norm und wahrgenommene Kontrolle die Intention beeinflussen und sich aus dieser dann wiederum das gezeigte Verhalten erklären lässt.

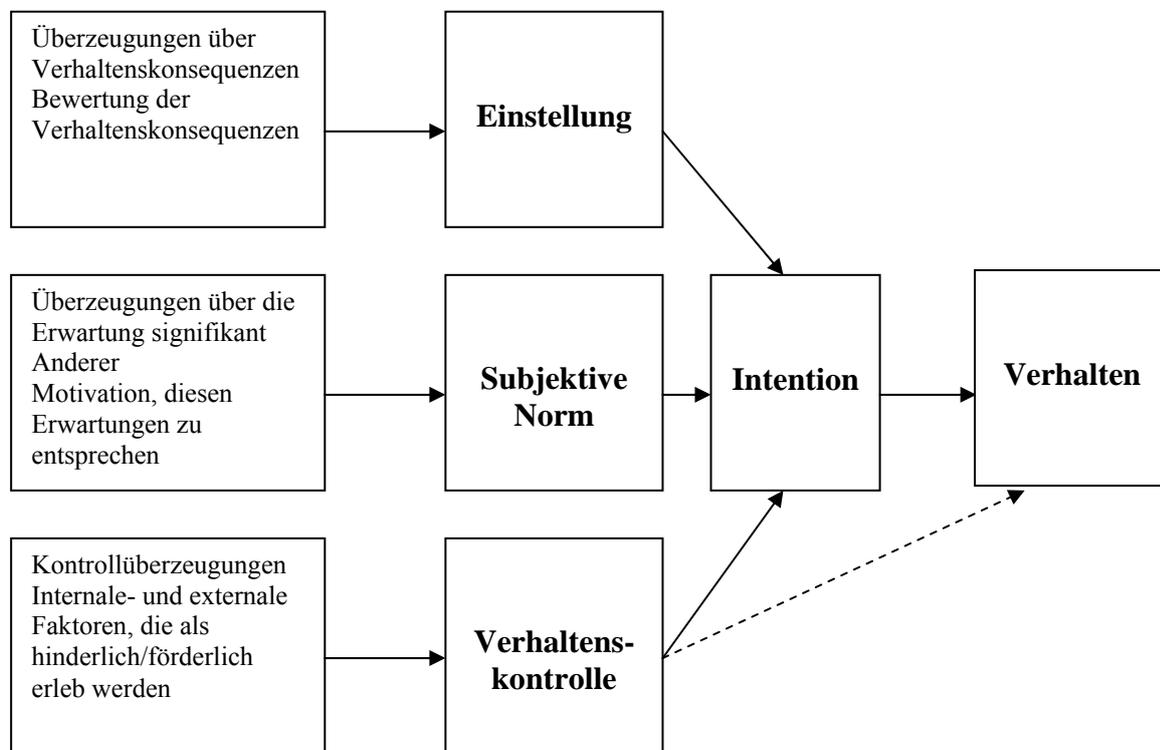


Abbildung 4: Theorie des geplanten Verhaltens nach Ajzen 1986, zit. nach Raihnel 2004: 117

Auf die Einstellungen beziehen sich auf unterster Ebene des Modells die Überzeugungen einer Person, dass ein bestimmtes Verhalten zu gewissen Ergebnissen führt, also positive oder negative Verhaltenskonsequenzen nach sich zieht.

Die subjektive Norm wird in Form sozialer Unterstützung bzw. als sozialer Druck gegen eine gewisse Handlung wahrgenommen. Auf der untersten Ebene der Überzeugungen sind das vor allem normative Erwartungen „signifikanter“ Personen oder Gruppen aus dem sozialen

Umfeld, die an das Individuum gesetzt werden und die Motivation des Individuums, diesen Erwartungen entsprechen zu wollen.

Der Aspekt der Verhaltenskontrolle beinhaltet die Überzeugung einer Person, wie leicht ein Verhalten für sie auszuüben ist, bzw. wie viel Ressourcen und Fertigkeiten sie zu haben glaubt, um ein gewisses Verhalten zu zeigen. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Erfahrungen als auch auf Beobachtungen und Erfahrungen anderer Personen, die als hinderlich oder förderlich hinsichtlich eines Verhaltens angesehen werden.

Überträgt man das Modell auf Problemverhalten oder abweichendes Verhalten, so impliziert dies, dass verschiedene Delikte unterschiedlichen Nutzen mit sich bringen. Somit ist jedes delinquente Verhalten, wie jedes andere Verhalten auch, mit einem bestimmten Gewinn und bestimmten Kosten verbunden. In diese Kosten-Nutzen-Analyse werden sowohl Sanktionen der formal-rechtlichen Kontrolle einbezogen, als auch Sanktionen, die aus den Reaktionen der Personen im sozialen Umfeld erwachsen. Je negativer das Individuum und seine soziale Umwelt dieses Verhalten bewerten, desto höher werden die Kosten (vgl. Hilsenbeck 1997: 51).

Studien zur Vorhersage von Trunkenheitsfahrten zeigen, dass Trunkenheitsfahrer negative Konsequenzen aus dem formal-rechtlichen Bereich (z.B. Führerscheinentzug, hohe Geldbußen) durchaus als äußerst ungünstig beurteilen. Die abschreckende Wirkung dieser Sanktionen ist jedoch gering, wenn die Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens als gering eingestuft wird. D.h. also, dass die Wahrscheinlichkeit einer Trunkenheitsfahrt steigt, wenn das Risiko, von der Polizei erwischt zu werden (also die Kosten), als niedrig beurteilt wird, während hingegen das Eintreten von positiven Konsequenzen abweichenden Verhaltens (z.B. Anerkennung in der Peer-Group) eher erwartet wird.

3.1.2 Belastungstheoretische Sozialisationsmodelle

Anders als die Theorien zum Sozialen Lernen und zur Sozialen Kontrolle, gehen die so genannten Belastungstheoretischen Sozialisationsmodelle davon aus, dass es dann zu abweichenden Verhalten oder Risikoverhalten kommt, wenn individuelle Erwartungen und Kompetenzen den von der sozialen Umwelt erwarteten Verhaltensmustern kaum oder gar nicht entsprechen. *„Problemverhalten ist also dann gegeben, wenn sich belastende*

Situationen durch Anforderungen ergeben, die von der Person in der jeweiligen Phase im Lebenslauf nicht erfüllt und bewältigt werden können“ (vgl. Raithel 2004: 43).

Engel und Hurrelmann (1994) sprechen in diesem Zusammenhang von der „Passung“. In einem Zustand guter Passung hat der Jugendliche kaum Probleme, sich mit den im sozialen Umfeld angebotenen Alternativen zu arrangieren. Bei schlechter Passung jedoch lassen sich die individuellen Bedürfnisse nur schwer mit den von der Umwelt erwarteten Verhaltensmustern vereinbaren. Dadurch steigt das Risiko, dass ein Jugendlicher Verhaltensweisen zeigt, die den sozialen Anforderungen nicht entsprechen. (vgl. Engel/ Hurrelmann 1994: 11f)

Warum Belastungen aber nicht von jedem gleich empfunden werden und bei einigen zu Risikoverhaltensweisen führen, bei anderen aber nicht, hängt von der moderierenden Kraft personaler und sozialer Ressourcen ab (vgl. Raithel 2004: 67).

Hurrelmann (2002) beschreibt die personalen Ressourcen als individuelle Verarbeitungs- und Handlungskapazitäten, die in belastenden Situationen zum Tragen kommen. Eine kompetente Auseinandersetzung mit Belastungen ist abhängig von Persönlichkeitsmerkmalen, einem stabilen Selbstwert aber auch von zurückliegenden Wissensbeständen, Erlebnissen und Erfahrungen. Die Grenzen der persönlichen Ressourcen liegen laut Hurrelmann dort, wo sozialstrukturelle Bedingungen für das Entstehen von Belastungen verantwortlich sind und von der Person nur schwer direkt zu beeinflussen sind (z.B. Arbeitslosigkeit, schlechte Wohnbedingungen). Hier kommt es vor allem auf die Unterstützungsleistungen des sozialen Netzwerks an - z.B. Familie, Freunde. (vgl. Hurrelmann 2002: 196f).

Stehen ausreichend Ressourcen zur Verfügung, aus denen befriedigende Verhaltensalternativen geschöpft werden können, dann können neue Anforderungen und Belastungen weitestgehend unbeschadet bewältigt werden. Ist man aber Anforderungen ausgesetzt, die das vorhandene Verhaltensrepertoire überfordern, ist die Gefahr einer misslingenden Bewältigung der Situation (beispielsweise die Zuflucht in risikoreichen Verhaltensweisen) gegeben (vgl. Raithel, 2004: 68).

Dauerhaft gefeit gegen die Aufnahme von Risiko- oder Problemverhalten ist kein Jugendlicher (vgl. Engel/ Hurrelmann 1994: 16). Dies ist größtenteils auf die Besonderheit dieser Lebensphase zurückzuführen. Gekennzeichnet durch eine Aufbruchstimmung, in der man zu intensiven Gefühlen neigt, werden neue Erfahrungen sowohl im körperlichen, psychischen und sozialen Bereich gesammelt. Der Wunsch nach Durchsetzungsfähigkeit und

Autonomie steigt. Werden diese Wünsche nur unbefriedigend erfüllt, können die Emotionen sehr rasch ins Negative umschlagen. Gerade in der Jugendphase reagiert man besonders sensibel auf einschränkende soziale Regeln und Anforderungen. Die Toleranzgrenze, ab der gesellschaftliche Erwartungen als belastend empfunden werden, liegt entsprechend niedrig (vgl. Engel / Hurrelmann, 1994: 13).

Im folgenden Abschnitt soll näher auf das soziologische Stressmodell nach Pearlin eingegangen werden, da es unter anderem näher auf das Zusammenspiel der bereits angesprochenen personalen und sozialen Ressourcen eingeht.

3.1.2.1 Soziologische Stresstheorie nach Pearlin

Allgemein sind Stresstheorien der Auffassung, dass verschiedene Situationen besondere Anpassungsleistungen erfordern. Sind diese Anpassungsleistungen von hoher Intensität oder langer Dauer, dann kann es negative Folgen für die physische und psychische Gesundheit des Individuums haben (vgl. Palentien 1997: 33).

Für den weiteren Verlauf ist vor allem das Stressmodell nach Pearlin (Vgl. Palentien 1997; Nitsch 1981) attraktiv, da es die Entstehung von Stress als Zusammenwirken sozialer und personaler Ressourcen beschreibt (vgl. Palentien 1997: 40), was einen guten Anknüpfungspunkt an die eben angeführten belastungstheoretischen Überlegungen darstellt. In Pearlins Modell können demographische, soziale und ökonomische Rahmenbedingungen (z.B. Alter, Geschlecht, soziale Schicht, Beruf, etc.) als auch institutionelle Rollenkontexte (z.B. Familie, Freunde) zu Belastungen und Überforderungen führen, die sich dann in Stresssymptomen manifestieren können.

Pearlins Modell gliedert sich in drei Komponenten:

- die Stressoren, die durch ihr Belastungspotenzial in den Stress münden
- die Mediatoren, die einen Einfluss darauf haben, wie gut Belastungen bewältigt werden können
- die Stressreaktion selbst, die sich in unterschiedlichen Formen manifestieren kann

Stressoren stellen all jene Belastungen dar, aus denen schlussendlich Stress entstehen kann. Diese können einerseits punktuell und unvorhergesehen auftreten (z.B.: Tod einer wichtigen Person, Trennung, Arbeitsplatzverlust, schwere Krankheit, etc.). Solche kritischen

Lebensereignisse („life-events) führen dann völlig unerwartet zu einer Veränderung der bisherigen Lebensbedingungen. Eine Anpassung des Individuums an die Veränderungen beansprucht viel Energie, was als äußerst belastend erlebt wird.

Diesen stehen die chronischen Belastungen („chronic strains“) gegenüber. Das sind immer wiederkehrende Belastungen des Alltags, die meist nicht so schwerwiegend ausfallen müssen wie die life-events, aufgrund der dauerhaften Belastungen aber das Selbstwertgefühl strapazieren. Dies betrifft beispielsweise Belastungen aufgrund sozioökonomischer Bedingungen oder im Bereich sozialer Rollen (z.B. Spannungen in der Paarbeziehung, am Arbeitsplatz, etc.). Dauerhafte konfliktreiche Belastungen und situativ-aktuelle Anspannungseignisse stehen laut Pearlin in Beziehung zueinander. Beispielsweise können kritische Lebensereignisse deshalb belastend sein, weil sie ohnehin bestehende Rollenbelastungen zur endgültigen Strapaze werden lassen (vgl. Hurrelmann 2002: 205).

Ausschlaggebend für die Entstehung einer Stressreaktion ist weiters, wie gut Belastungen bewältigt werden. Denn nicht jeder Mensch reagiert gleich auf kritische Lebensereignisse. Einen wichtigen Faktor spielen dabei die Mediatoren, die Pearlin in personale und soziale Mediatoren unterteilt.

Bei den personalen Mediatoren sind vor allem die Coping-Strategien zu nennen, die eine Veränderung der Stressoren und eine Regulation der Spannungszustände zum Ziel haben. Problemorientiertes Coping (vgl. Keupp, 2002) versucht die Ursache von Belastungen zu verändern oder ganz zu beseitigen. Beispiele einer solchen Bewältigung wären: Neue Informationen werden aktiv eingeholt, um eine Situation besser zu verstehen und sich auf noch kommende Anforderungen besser vorzubereiten; Mobilisierung von Unterstützungsleistungen im sozialen Netzwerk; aktive Veränderungen der Situation; Schaffen neuer Handlungsfelder und Aufbau alternativer Quellen von Lebenszufriedenheit. (vgl. Keupp 2002: 480)

Die sozialen Mediatoren bezieht ein Individuum aus den Unterstützungsleistungen seines sozialen Netzwerks. Dabei gilt: Je ressourcenreicher ein Netzwerk ausfällt, desto besser kann eine Person mit Belastungen fertig werden. Dabei sind Dauerhaftigkeit, Häufigkeit und Intensität der Interaktionen von großer Bedeutung für die Qualität der Unterstützung. Die Größe eines Netzes ist nicht immer automatisch von Vorteil, es kommt auf die Aufgabe an. So liegt die Stärke der engen Netzwerke in ihrer nachhaltigen Hilfe bei Dauerbelastungen. Weite Netze verfügen über eine stärkere kommunikative Verbindung (z.B. Vermittlung neuer Informationen) in der Mobilisierung spontaner Hilfe (vgl. Hurrelmann 2002: 197f).

Der Ansatz von Pearlin zeichnet sich dadurch aus, dass er eine Verbindung zwischen psychologischen und soziologischen Modellen schafft. Weder werden Stressoren als alleiniger Entstehungsgrund für Stressreaktionen verantwortlich gemacht, noch wird den sozialen Ressourcen das alleinige Bewältigungspotenzial zugesprochen. *„Personalen Dispositionen, dem Umgang eines Individuums mit Stressoren, die aus Status und Rollen in sozial und wirtschaftlich geprägten Institutionen entstehen, ihren Auswirkungen auf das Selbstverständnis, aber auch der Fähigkeit, Instanzen sozialer Unterstützung zu mobilisieren, kommen eine entscheidende Bedeutung zu“* (Pearlin 1991, 171 zit. nach Palentien 1997, 43).

Allgemein gehen Belastungstheoretische Theorien also davon aus, dass gewisse Anforderungen des täglichen Lebens für viele Jugendliche zu hoch sind und die personalen und sozialen Ressourcen nicht ausreichen, um eine Reihe unterschiedlicher Entwicklungsaufgaben effizient bewältigen zu können. Da die belastungsverstärkenden Faktoren die belastungsmindernden Ressourcen überwiegen, kann sich aus der daraus resultierenden chronischen Überforderung eine erhöhte Risikobereitschaft und ein ausgeprägtes Risikoverhalten entwickeln.

3.2 Funktionalität jugendlichen Risikoverhaltens

Die bisher vorgestellten Theorien betrachten Risikoverhalten Jugendlicher einerseits als eine Reaktion auf Belastungen oder andererseits als ein Versuch, die an sie gesetzten Anforderungen und Erwartungen seitens des sozialen Umfelds zu erfüllen.

Risikoverhalten kann aber auch zur Befriedigung vielfältiger alterstypischer und entwicklungsbezogener Bedürfnisse dienen (vgl. Nordlohne, 1992). Aus dieser funktionalen Perspektive gehört in gewisser Weise das Risikoverhalten zum Jugendalter dazu.

In einer Phase in der Veränderungen sowohl auf psychischer als auch körperlicher Ebene bewältigt werden müssen und von der Umwelt auch noch Integrationsleistungen abverlangt werden, dient Risikoverhalten dazu, neue Verhaltensweisen auszuprobieren und auszukundschaften. Diese Form des Risikoverhaltens hat es immer schon gegeben (vgl. Hurrelmann 1996: 14). Es ändern sich aber die Ausprägungen und Formen. Einige Jugendliche gehen nämlich bis an ihre körperlichen und seelischen Grenzen bis endlich der lang ersehnte „Kick“ eintritt.

Welche Vorteile versprechen sich Jugendliche aber davon, ihre Gesundheit oder die der anderen Menschen aufs Spiel zu setzen, oder gegen soziale Normen und vielleicht sogar Gesetze zu verstoßen?

Engel und Hurrelmann (1994) benennen dafür als einen wesentlichen Grund, die positive Funktionalität vieler Risikoverhaltensweisen. D.h. sie werden deshalb von vielen Jugendlichen gewählt, weil die subjektiv eingeschätzten Vorteile die Nachteile überwiegen. *„So sehr also die Auswahl des Risikoverhaltens immer auch ein Signal dafür ist, dass eine objektiv problematische Verhaltensweise gewählt wird, die ein Anzeichen für Entwicklungsschwierigkeiten oder zumindest Probleme bei der Bewältigung von täglichen Lebensanforderungen ist, so sehr handelt es sich doch zugleich um eine Verhaltensausswahl, die nicht etwa zufällig, sondern mit Intentionalität getroffen wird, weil bestimmte Zielvorstellungen mit dieser Verhaltensweise erreicht werden“* (Engel, Hurrelmann 1994: 11).

Über Risikoverhaltensweisen und Problemverhalten verschaffen sich Jugendliche also auch durchaus Annehmlichkeiten und es macht Spaß. Es bietet sich an, um den für die Identitätsfindung gleichermaßen wichtigen Gruppen der Gleichaltrigen gegenüber Zugehörigkeit und den Erwachsenen gegenüber Andersartigkeit und Autonomie zu demonstrieren.

In diesem Zusammenhang muss vor allem auf die Peer-Group verwiesen werden, die im Jugendalter enorm an Bedeutung gewinnt (vgl. Kapitel 2.2.2). Viele riskante Verhaltensweisen treten im Gruppenkontext auf und erfüllen dabei soziale Funktionen. Sehr oft geht es darum die eigene Position in wichtigen sozialen Bezugsgruppen zu stärken. Auf's Gas zu steigen und zeigen, was das eigene Auto hergibt, schafft beispielsweise Aufmerksamkeit im Freundeskreis, die in dieser Form auf andere Weise nicht so leicht erzielbar wäre.

3.2.1 Die Rolle von Mutproben

Aus funktionaler Sicht besonders charakteristisch für jugendliches Risikoverhalten sind Mutproben. Zwar können Mutproben mitunter hohe körperliche und seelische Gefahren, aber auch rechtliche und finanzielle Risiken bergen, gleichzeitig dürfen aber die entwicklungspezifischen Funktionen von Mutproben nicht ignoriert werden (vgl. Hurrelmann 1996: 13). Zum einen beinhalten sie eine sozial-integrative Funktion, da durch eine erfolgreich bestandene Mutprobe ein Jugendlicher in eine Peer-Group aufgenommen

werden kann, was ihm in weiterer Folge einen sozialen Statusgewinn und die Anerkennung innerhalb der Gruppe sichert. Zum anderen dient eine bewältigte Mutprobe auch der Identitäts- und Selbstwertbestätigung. Sie kann als selbstinitiiierende Handlung einen symbolischen Statusübergang markieren und als symbolische Geschlechtsinitiation gelten (Hurrelmann 1996: 13f).

Das Jugendalter ist charakterisiert durch eine gewisse Aufbruchstimmung, in der man zu intensiven Gefühlen und unmittelbar erfahrenen Identitätserlebnissen und Erfahrungen neigt. Es wollen die eigenen Körperkräfte ausgetestet und die eigene Geschicklichkeit und Stärke unter Beweis gestellt werden. Ein typisch männliches Muster des Risikoverhaltens stellt dabei das Bedürfnis nach Spannung und Abenteuer dar. Vor allem aggressives Verhalten scheint diese Bedürfnisse zu befriedigen, weil Nervenkitzel erlebt wird und alle Phasen eines Schock- und Stresserlebnisses durchgemacht werden können.

Zuckerman (2001) spricht hierbei vom Phänomen des „Sensation-Seeking“, also die Suche nach dem besonderen „Kick“ oder „Thrill“. Es wird als ein Persönlichkeitsmerkmal aufgefasst, das sich insbesondere durch das Bedürfnis auszeichnet, neue, abwechslungsreiche Sensationen und Erfahrungen zu sammeln. Dafür ist man auch bereit physische und soziale Risiken auf sich zu nehmen. Das Risiko selbst ist dabei aber niemals das eigene Ziel des Sensation Seekers, er akzeptiert es lediglich als den Preis, den er für das Erleben des besonderen Kicks zahlen muss (vgl. Ruch/ Zuckerman 2001: 98).

Das Modell des Sensation-Seeking, das sich in vier Ebenen untergliedert (Gefahr- und Abenteuersuche, Erfahrungssuche, Enthemmung und Empfänglichkeit für Langeweile), umfasst neben sozialen Faktoren (soziales Lernen, Demographie) auch biologische Faktoren (z.B. die Ausschüttung von Hormonen, Endorphinen), auf die in der vorliegenden Arbeit aber nicht weiter eingegangen werden kann.

Abschließend bleibt noch festzuhalten, dass Zuckerman immer wieder soziodemographische Unterschiede im Sensation-Seeking betont. Einerseits verzeichnen Männer eindeutig höhere Werte gegenüber Frauen, andererseits erreicht Sensation-Seeking seinen Höhepunkt im Jugendalter, zu einem Zeitpunkt, an dem auch riskante Verhaltensweisen am häufigsten ausgeübt werden (vgl. Ruch/ Zuckerman 2001: 109).

Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass sich Risikoverhaltensweisen für Jugendliche durchaus als funktionell erweisen, da diesen eine Bewältigungsfunktion gegenüber Entwicklungsanforderungen und Statusunsicherheiten zukommt. Diese sozial-

funktionale Rolle von Risikoverhalten wurde im vergangenen Kapitel immer wieder aufgegriffen und soll in den folgenden Punkten nochmals zusammengefasst werden (vgl. Raithel 1999: 71f; Engel/ Hurrelmann 1994: 18):

- Risikoverhalten erleichtert die Aufnahme und Integration in der Peer-Group, sowie die Stabilisierung der sozialen Position.
- Besonders gefährliches oder aggressives Risikoverhalten dient der Abgrenzung zu Altersgenossen und es kommt gleichzeitig zu einer erhöhten Aufmerksamkeit seitens der „Bewunderer“.
- Als Oppositionssymbol ermöglichen sie eine Distanzierung gegenüber der Erwachsenenengesellschaft und den konventionellen Normen und Wertvorstellungen.
- Als Autonomiesymbol dient es der Grenzüberschreitung zur Erwachsenenwelt. Man will durch Risikoverhalten Reife demonstrieren und damit Ansprüche auf Verhaltensweisen der Erwachsenen stellen.
- Risikoverhalten (z.B. im Straßenverkehr) ermöglicht ein Austesten individueller Freiheitsgrade und vermittelt ein Gefühl von Unabhängigkeit. In weiterer Folge wird Risikoverhalten auch als Spaß und Experimentierfreude verstanden.
- Zu Entlastungs-, Kompensations- oder Ersatzzwecken dienen Risikoverhaltensweisen der Bewältigung von Statusmängeln, Misserfolgen, Ängsten, Frustrationen, etc. Weiters werden sie als Flucht vor dem Erwachsenwerden verstanden.

Die aufgezählten Faktoren sind nicht unabhängig voneinander zu betrachten. In Anlehnung an Bliersbach & Dellen (1981), die als Beispiel das Schnellfahren wählten, soll kurz die mehrfache Funktionalität der Trunkenheitsfahrt unter jungen Autolenkern illustriert werden. Sowohl Alkohol als auch das Autofahren erfüllen eine Funktion des Auslebens und Austestens („Wie viel kann ich trinken und dann trotzdem noch Autofahren?“). Kommt Fahren unter Alkoholeinfluss unter den Mitgliedern der Peer-Group häufiger vor, wird durch das Zeigen dieser Verhaltensweise auch gleichzeitig die Position innerhalb der Gruppe gestärkt, da man damit zeigt, „dass man dazugehört“. Da eine Trunkenheitsfahrt auch gleichzeitig eine rechtliche Norm verletzt, stellt es weiters ein Oppositionsverhalten gegenüber Wertvorstellungen der Erwachsenen dar. Gleichzeitig wird dadurch auch Autonomie demonstriert, da sich der junge Fahrer das „Recht“ erfahrener Fahrer herausnimmt, sich nicht immer ganz genau an Vorschriften halten zu müssen.

3.3 Die Geschlechtstypik des Risikoverhaltens

Wie der Blick in die Unfallstatistik zeigte, sind vor allem männliche Jugendliche überdurchschnittlich oft in Straßenverkehrsunfälle verwickelt und auch bei den Alkoholunfällen bildet die Gruppe der jungen männlichen Fahrer eine traurige Mehrheit. Zwar handeln auch Mädchen und junge Frauen riskant, in der Wahl einzelner Risikopraktiken lassen sich aber deutliche, geschlechtsspezifische Präferierungen feststellen.

Um diese geschlechtsspezifischen Unterschiede wiederzuspiegeln, differenzieren Mansel und Hurrelmann (1991) Risikoverhalten in exteriorisierende und interiorisierende Formen. Die nach außen gerichteten Risikoverhaltensweisen, zu denen neben riskanten Verkehrsverhalten auch der Konsum von Alkohol, Tabak, Drogen, aber auch gewalttätiges Verhalten zählen, treten häufiger bei Jungen auf. Demgegenüber zeigen Mädchen häufiger innen gerichtete Formen von Risikoverhalten, wie beispielsweise Medikamentenkonsum, Suizidversuche oder Essstörungen.

Meuser (2004) stellt fest, dass vor allem exteriores Risikoverhalten in der Regel nicht in relativer Abgeschlossenheit stattfindet, sondern meist innerhalb von Gruppen praktiziert wird. Es wird also ein mehr oder minder großes Publikum, meist die Peer-Group, benötigt und so ist das vorrangige Ziel externalisierender Formen die Akzeptanz und Anerkennung innerhalb der Gruppe. *„Spielerisch wird dabei die Unversehrtheit des eigenen Körpers aufs Spiel gesetzt und die durchaus ernststen Folgen ausgeblendet. Eine positive Konnotation erfahren aber nur die Folgen eines externalisierenden, mithin „männlichen“ Risikohandelns; die durch ein internalisierendes Risikohandeln bewirkten Beschädigungen des Körpers (wie z.B. Bulimie, Anorexie) gelten zumeist auch in der Gemeinschaft der Peers als problematisch“* (Meuser 2004: 167).

Dass gerade männliche Jugendliche eine höhere Affinität gegenüber exterioren Risikoverhaltensweisen aufweisen, sieht Woltring (1996) als ein Bestandteil eines „Männlichkeitsspiels“ an, das sich sowohl aus biologischen als auch aus Sozialisationsbedingungen konstituiert (vgl. Woltring 1996: 120). Diese Sozialisationsbedingungen analysiert Bilden (2002) im Kontext der so genannten „Kultur der Zweigeschlechtlichkeit“. Damit wird gemeint, dass in unserer Gesellschaft Geschlecht als ein dichotomes Symbolsystem hervorgebracht wird. Über ein ganzes Netz von polaren Bedeutungen, Chiffren und Zuschreibungen (re)produzieren Männer und Frauen jeweils unterschiedliche Geschlechtsrollen, an die bestimmte Erwartungen und Eigenschaften geknüpft sind (vgl. Bilden 2002: 294).

Es differenziert sich also der Sozialisationsprozess für Jungen und Mädchen auf jeweils typische Weise. Dabei kommt vor allem dem Körper ein wesentlicher Stellenwert zu, denn über die soziale Codierung des Körpers kann die Geschlechtszugehörigkeit symbolisiert werden (vgl. Hurrelmann 1996: 16).

Beispielsweise zeigt Baur (1988), dass bereits vom Kindesalter an geschlechtstypische „Körperkarrieren“ im Wege der Sozialisationsprozesse hervorgebracht werden. Dabei spielen Stereotypen eine bedeutende Rolle, da sie die elterliche Wahrnehmung und somit auch deren Erziehung und später dann auch die Peer-Interaktionen beeinflussen. Obwohl heute die Sozialisationsunterschiede zwischen Männern und Frauen nicht mehr ganz so ausgeprägt sind, wie noch vor einigen Jahrzehnten, lassen sich doch bereits Unterschiede in geschlechtstypischen Spielen bei Jungen und Mädchen feststellen. Buben tendieren im Gegensatz zu Mädchen eher zu raumgreifenden Aktivitäten, die oftmals im öffentlichen Raum situiert sind; ihr Spiel ist auch weitmehr von Leistung und Dominanz geprägt. Baur führt dies darauf zurück, dass im gesellschaftlichen System der Zweigeschlechtlichkeit Mädchen und Burschen jeweils unterschiedliche Körperbilder vermittelt bekommen. Mädchen erwerben häufiger ein sensibles, feinmotorisches Körperbild, Burschen hingegen ein instrumentalisiertes Körperbild, das viel eher bewegungsintensiv und leistungs- und funktionsbezogen sozialisiert wird. So werden auch Attribute, wie Stärke, Mut, Härte, meist einer männlichen Geschlechtsidentität zugeschrieben (vgl. Baur 1988).

Für Meuser (2004) ist das geschlechtsspezifische Risikohandeln nicht so sehr ein Signal für problematische Ausgangsbedingungen bei der Bewältigung von Entwicklungsaufgaben (siehe Kapitel 3.1.2), sondern vielmehr als Teil einer geschlechtlichen Sozialisation zur Aneignung von Erwachsenenrollen zu verstehen. Dass die öffentliche Demonstration der eigenen Männlichkeit bereits gegenüber den gleichgeschlechtlichen Peers über Konkurrenz, Wettkampf und Rivalität erfolgt, ist für Meuser Teil der normalen Entwicklung männlicher Jugendlicher. Risikoverhalten wird aus dieser Sicht, als ein Ausdruck einer Unsicherheit bezüglich der eigenen geschlechtlichen Identität der männlichen Akteure interpretiert. Angesichts der Tatsache, dass den Burschen in den Gruppen der Gleichaltrigen Männlichkeit oft nicht per se zugestanden wird („Beweise uns erst, dass du ein Mann bist“), erwirbt man sich die Anerkennung als Mann erst dadurch, dass man sich dem Wettbewerb mit den Geschlechtsgenossen stellt. *„Unsicher ist die Männlichkeit insofern, als sie den männlichen Jugendlichen nicht als unverbrüchlicher Besitz zu Eigen ist, sondern durch bestimmte*

Praktiken, zu denen Risikohandeln gehört, situativ hergestellt werden muss“ (Meuser 2004: 169).

Über die Gruppe der Gleichaltrigen werden also schlussendlich Orientierungsmuster für männliches Verhalten entwickelt und auch eingeübt. Auch über Statussymbole, wie das eigene Auto oder gewisse Verhaltensweisen wie schnelles Fahren oder der Konsum von Alkohol, erfolgt in den Gruppen der Gleichaltrigen die Demonstration männlicher Dominanz (vgl. Raithel 1999: 70).

So zeigt Schulze (1996), dass die fahrerischen Fähigkeiten für junge männliche Autolenker eine wesentliche Bedeutung für ihr Selbstkonzept haben. Fahrfehler werden als Blamage erlebt, vor allem in der Gruppe ist es wichtig als guter Fahrer dazustehen. Dies führt dann zu einer Verzerrung ihrer Selbstwahrnehmung, indem vor allem junge männliche Fahrer häufig betonen, dass Fahrfehler nichts mit ihrer allgemeinen Fahrfertigkeit zu tun haben und spielen diese auch eher herunter, als junge Fahrerinnen, für die beim Fahren viel häufiger die bereits erwähnten „Mittel-zum-Zweck-Motive“ im Vordergrund stehen (vgl. Schulze 1996: 12).

3.4 Integrierende Ansätze

Ein integratives Modell auf Basis der vorgestellten Erklärungen zu jugendlichem Risikoverhalten muss riskante Verhaltensweisen als ein multifaktorielles Wirkungsgefüge aus den Faktoren Person, soziale Lebenswelt und Gelegenheitsstruktur erklären.

Gelegenheitsstrukturen umfassen Möglichkeiten und Mittel, die zur Ausübung von riskanten Verhaltensweisen verwendet werden. Das sind sowohl materielle Umweltbedingungen (z.B. der Besitz eines eigenen Autos) als auch soziale Situationen, wie beispielsweise Freizeitverhalten oder Peer-Pressure-Effekte (vgl. Raithel 2004: 135).

3.4.1 Problem-Behaviour Theory

Ein integratives Modell stellt die „Problem Behaviour Theory“ von Jessor und Jessor (2001) dar. Dabei wird das Auftreten von Problemverhalten vor allem in Bezug auf das Zusammenwirken zwischen Persönlichkeit und sozialer Umwelt hin untersucht.

Nach Jessor konstituiert sich Problemverhalten aus der Interaktion der folgenden drei Systeme: dem Persönlichkeitssystem, dem wahrgenommenen Umweltsystem und der sozialstrukturellen Umgebung.

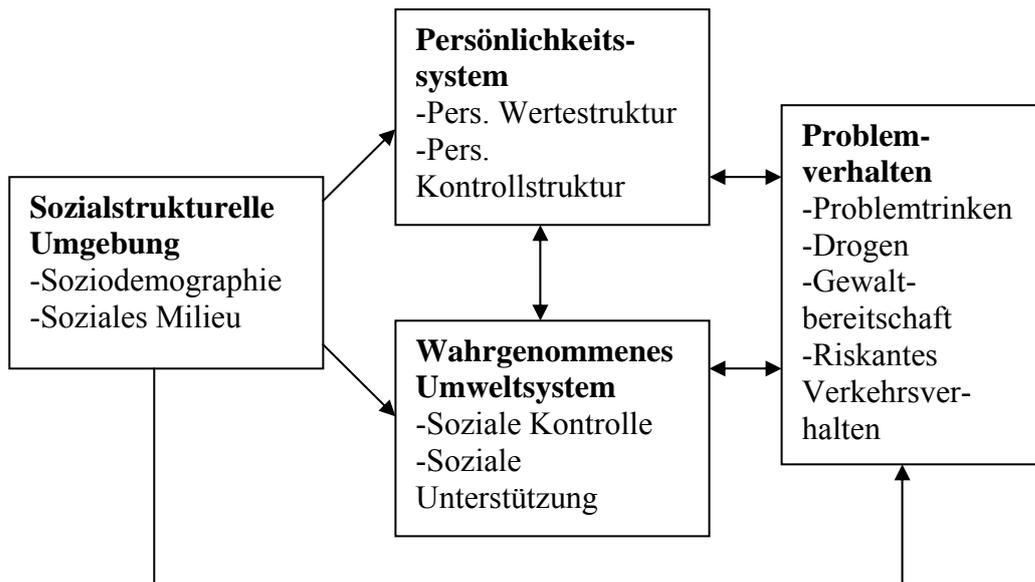


Abbildung 5: Konzeptionelle Struktur der Problem-Behaviour Theory (vgl. Jessor 2001: 65)

Das Persönlichkeitssystem besteht aus einem Set von Variablen für soziales Lernen und Entwicklungserfahrungen aus Erwartungen, Einstellungen, interner sozialer Kontrolle, Selbstwertgefühl, moralischen Auffassungen und die Bindung an sozial anerkannte Ziele und Werte.

Das wahrgenommene Umweltsystem beinhaltet Unterstützungsleistungen sowie Kontrolle durch Familie und den Freundeskreis, aber auch deren Einstellung zu abweichendem Verhalten. Je stärker ein abweichendes Verhalten in der sozialen Umwelt Jugendlicher missbilligt wird, desto eher wird auch der Jugendliche vom Verhalten ablassen.

Auch die sozialstrukturelle Umgebung eines Individuums übt einen Einfluss auf das Zustandekommen von Problemverhalten aus. Es enthält ein Set aus Variablen, die weitestgehend die objektiven Aspekte des Kontexts der sozialen Interaktion und Erfahrungen des täglichen Lebens erfassen. Damit sind einerseits die klassischen soziodemographischen Strukturen, wie Bildung, Einkommen oder Beruf, gemeint. Bei einem niedrigen sozioökonomischen Status sind die Möglichkeiten sozialer und gesellschaftlicher Anerkennung eher eingeschränkt, was eine Zuflucht in Problemverhaltensweisen begünstigen könnte. Weiters werden auch Variablen der sozialen Lebenswelt genannt wie etwa die familiäre Situation, das freundschaftliche Netzwerk und die religiöse Zugehörigkeit, als Indikator, wie stark Jugendliche konventioneller Kontrolle unterliegen.

Innerhalb der vorgestellten Systeme, von denen angenommen wird, dass sie einen wichtigen Einfluss für die Genese von Problemverhalten haben, gibt es sowohl anstiftende als auch kontrollierende Variablen, die zusammen genommen die Neigung eines Individuums bestimmen, ob Problemverhalten nun praktiziert oder unterlassen wird.

Unter Problemverhalten summiert Jessor schlussendlich jene Verhaltensweisen, die soziale und /oder legale Normen verletzen und meist auch Sanktionen nach sich ziehen. Diese können von einfacher Missbilligung des sozialen Umfelds bis hin zu strafrechtlichen Sanktionen reichen. Zum Problemverhalten werden sowohl delinquente Verhaltensweisen, wie Diebstahl, Gewalttätigkeit, aber auch Alkohol- und Drogenmissbrauch, Rauchen oder riskantes Verkehrsverhalten, wie Fahren ohne Führerschein oder Fahren unter Alkoholeinfluss, gezählt. Impliziert ist dabei die Austauschbarkeit der einzelnen Verhaltensweisen (vgl. Jessor 2001: 66).

Jessor analysiert das Problemverhalten Jugendlicher in einem entwicklungs- und sozialpsychologischen Rahmen, womit betont wird, „*dass jugendliches Problemverhalten keineswegs pathologischen Ursprungs ist, sondern vielmehr im Dienste wichtiger psychologischer Funktionen des Individuums steht (z.B. Erhöhung des Selbstwertgefühls, Beeindrucken von Freunden, Entwicklung von Unabhängigkeit*“ (vgl. Schulze 1996: 18).

3.4.2 Theorie zum riskanten Verkehrsverhalten von Raithel

Auch Raithels Modell zur Erklärung des Risikoverhaltens und des riskanten Verkehrsverhaltens im Jugendalter untersucht Risikoverhalten, wie andere integrierende Ansätze auch, als ein Ergebnis einer Person-Umwelt-Interaktion (vgl. Raithel 1999: 74).

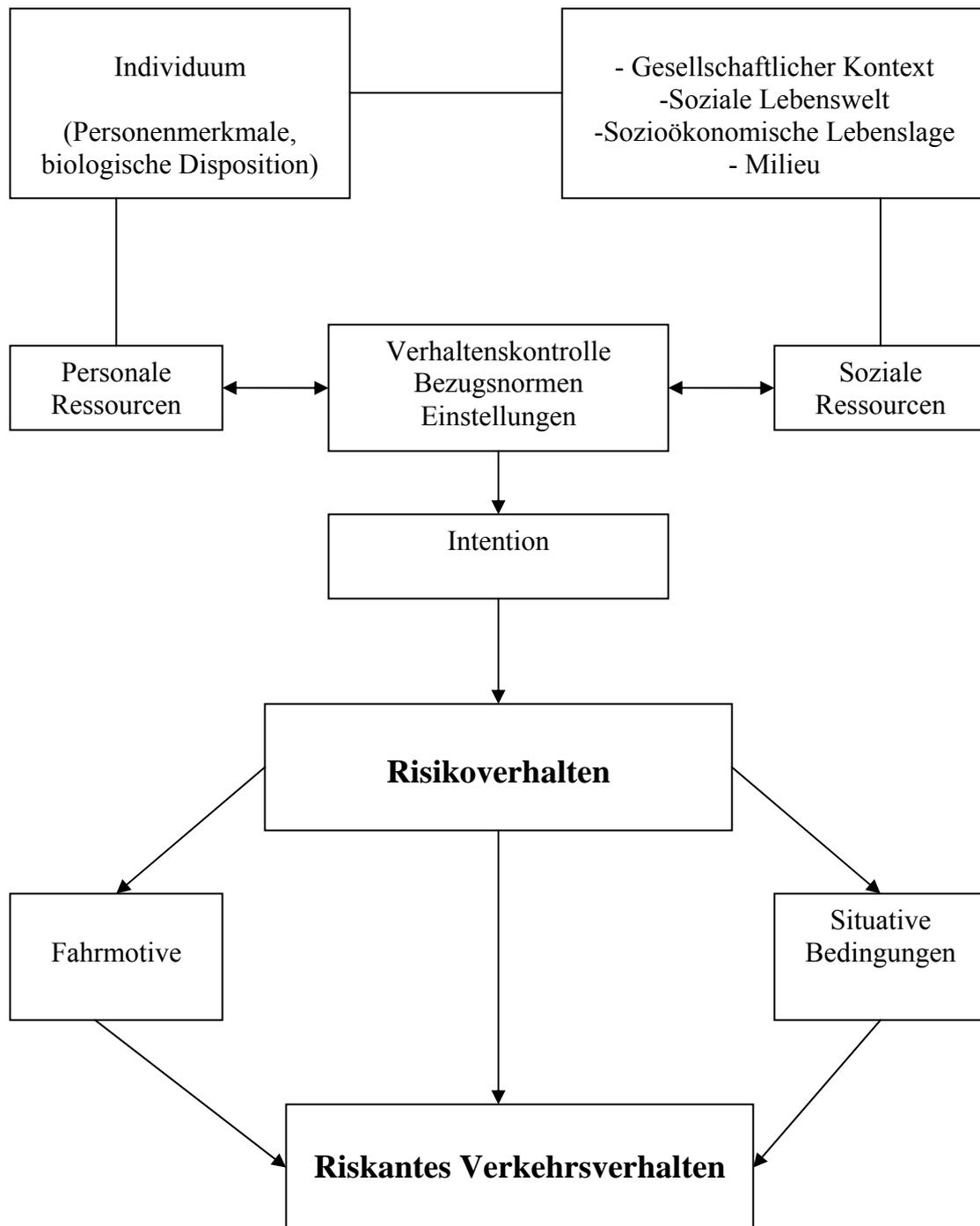


Abbildung 6: Integratives Modell zur Genese Riskanten Verkehrsverhaltens (vgl. Raithel 1999: 74; 2004: 138)

Das hier dargestellte Modell untergliedert sich in zwei Ebenen. Zuerst wird erläutert, welche Prozesse in den Individuum-Umwelt-Interaktionen allgemein zu Risikoverhalten führen können. Diese Darlegungen beziehen sich im Wesentlichen auf ein von Raithel (2004)

konstruiertes handlungstheoretisches Mehrebenenmodell, als integrativer Ansatz zur Erklärung jugendlichen Risikoverhaltens.

Die zweite Ebene soll dann insbesondere die Genese riskanten Verkehrsverhaltens erklären (vgl. Raithel 1999), es umfasst also die Gelegenheitsstruktur – warum Jugendliche gerade dieses Verhalten zeigen.

Zunächst bestimmen Personenmerkmale (z.B. Geschlecht oder Impulsivität) das Interesse an der Aufnahme von riskanten Verhaltensweisen. Dies muss aber immer in Wechselbeziehung mit dem Lebensbereich angesehen werden, in dem das Individuum integriert ist. Die soziale Lebenswelt legt fest, welche Bedingungen in einer Situation gegeben sind und welche Handlungsalternativen die Individuen haben. Das heißt also, dass die Sozialstruktur und Sozialisationsinstanzen (z.B. Eltern, Peers) Einflüsse auf Wert- und Normorientierungen ausüben und Gelegenheiten zu riskantem Verhalten schaffen (durch gewisse Interaktionspartner, Freizeitinteressen, etc). Diese Gelegenheiten müssen aber als solche erst wahrgenommen werden. Ähnlich dem Modell des geplanten Verhaltens von Ajzen (vgl. Kapitel 3.1.1) resultiert Risikoverhalten aus dem Zusammenspiel zwischen sozialem Umfeld und den daraus geprägten Einstellungen und Normen sowie aus den Erwartungen der Bezugspersonen und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle. Die Verhaltenskontrolle wird dabei durch die zur Verfügung stehenden Ressourcen bedingt. (vgl. Raithel 2004: 139ff) Die sozialen Gruppen, in denen das Individuum integriert ist, geben dabei Normen und Verhaltensweisen vor, die riskantes Verhalten entweder abschwächen oder aber das Individuum gerade dazu verleiten können, Risikoverhalten zu praktizieren, weil diese, in Abwägung der in der Bezugsgruppen vorherrschenden Wertvorstellungen, nutzbringender sein können, als konformes Verhalten (vgl. Raithel 2004: 139).

Für das Auftreten von riskantem Verkehrsverhalten kommen letztlich Bedingungen hinzu, die die Gelegenheitsstruktur dazu begünstigen: Dazu bedarf es einerseits einer höheren Mobilität und die besondere Bedeutung, die ein Fahrzeug für viele Jugendliche ausübt, insbesondere wenn es um die individuelle Freizeitgestaltung geht; andererseits muss auch hier die Situationsbedingtheit des Verkehrsverhaltens berücksichtigt werden - also die Umstände unter denen gefahren wird (vgl. Raithel 1999: 78).

Bezogen auf Fahren unter Alkohol müssten zunächst auf Ebene des Individuums biologische Dispositionen (z.B. Geschlecht) und bestimmte Persönlichkeitsmerkmale (z.B. Impulsivität,

Extrovertiertheit) vorliegen, die das Individuum risikoorientiert oder impulsiv handeln lassen. Gezeigt wird diese Persönlichkeitsdisposition eventuell anhand eines riskanten Fahrstils oder der Tendenz zu Verkehrsauffälligkeit, etc. Weiters werden auch durch die wichtigsten sozialen Bezugsgruppen (Eltern, Peers) jene Verhaltensweisen vermittelt, die als sozial akzeptabel angesehen werden. Dadurch kann beispielsweise der Konsum von Alkohol noch verstärkt werden oder Trunkenheitsfahrten eher als Kavaliersdelikt empfunden werden, wenn es von Personen innerhalb des eigenen sozialen Umfelds ebenfalls praktiziert wird.

Damit es dann zu der Trink-Fahr-Problematik kommt, muss der Jugendliche einerseits häufig mit Individualverkehrsmitteln unterwegs sein, andererseits kommt es auch auf die situativen Einflüsse an, unter denen gefahren wird. Wird der PKW vor allem häufig für die Freizeitgestaltung genutzt und bewegt sich der Jugendliche in einem Umfeld, in dem eine hohe Affinität gegenüber Alkohol herrscht, erhöht sich das Risiko selbst unter Alkohol zu fahren enorm.

3.5 Ergebnisse verkehrssoziologischer Forschung

Der Stand der Forschungsliteratur zum Thema Alkohol und junge Fahrer ist immens. Im folgenden Abschnitt sollen anhand einiger ausgewählter wissenschaftlicher Beiträge jene Faktoren aufgezeigt werden, von denen angenommen wird, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Genese einer Alkoholfahrt liefern.

Es gibt vielfältige Forschungsliteratur, die sich mit der abschreckenden Wirkung strafrechtlicher Sanktionen im Bereich Fahren und Alkohol beschäftigt. Der Grundgedanke dabei ist, dass Verhalten, das gegen gesellschaftliche Normen verstößt, durch Sanktionen geahndet wird, wodurch sich die Kosten des unerwünschten Verhaltens gegenüber dessen Nutzen so erhöhen, dass möglichst viele Personen von diesen Verhaltensweisen Abstand nehmen. Die Effektivität einer strafrechtlichen Sanktion wird dabei durch folgende drei Faktoren bestimmt (vgl. Hilsenbeck 1997: 37):

- Severity: die Strafhöhe
- Celerity: die Schnelligkeit, mit der ein Regelverstoß geahndet wird
- Certainty: die Entdeckungswahrscheinlichkeit eines Regelverstoßes

Für den Bereich Fahren unter Alkohol stimmt der Großteil der Ergebnisse auf diesem Gebiet überein, dass besonders die Strafschwere (Severity) für sich allein genommen kaum ausreicht, um Trunkenheitsfahrten zu minimieren oder gar zu verhindern (vgl. Ross 1982; Stewart/Sweedler 2000). Vielmehr kommt es auf die Glaubwürdigkeit eines Gesetzes („credibility of a law“; vgl. Ross, 1992) an. Diese ist in erster Linie abhängig von der Intensität des Verfolgungsdrucks, also der Wahrscheinlichkeit, mit der eine Tat entdeckt und geahndet wird. So stellt sich in vielen Forschungsarbeiten vor allem die Certainty-Komponente als zentrale Variable zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten heraus (vgl. Ross 1992; Homel 1993). Es wird angenommen, dass ein Rückgang an Trunkenheitsfahrten vor allem dann zu erwarten ist, wenn durch eine gesteigerte Kontrolldichte und einem daraus resultierenden Verfolgungsdruck, die Wahrscheinlichkeit einer Entdeckung von den einzelnen Verkehrsteilnehmern subjektiv als hoch eingeschätzt wird (vgl. Hilsenbeck 1997: 38). In diesem Bereich hat Österreich noch erheblichen Nachholbedarf, wenn man bedenkt, dass man in Österreich im Schnitt nur alle 33 Jahre auf Alkohol am Steuer kontrolliert wird. Im Vergleich dazu muss in Finnland ein Autofahrer alle 2-3 Jahre mit einer Alkoholkontrolle rechnen (vgl. Schwent 2005: 70).

Formelle Kontrolle soll unerwünschte Verhaltensweisen vor allem durch Abschreckung – also durch die Angst vor einer möglichen Strafe – verhindern. Als generalpräventive Maßnahme zur Bekämpfung von Alkohol am Steuer ist die formelle Kontrolle allein aber noch nicht ausreichend.

Dazu bedarf es weiters der informellen Sozialkontrolle in Form moralischer Hemmungen und dem Erlernen präventiver Verhaltensweisen.

„An advantage of creating moral inhibitions is that they may work even when a person need not fear detection and punishment“ (Berger/ Marelich 1997: 519).

Inwieweit sich ein Individuum an formalrechtliche Regelungen hält, ist vor allem davon abhängig, welche informellen Werte und Normen innerhalb seiner direkten sozialen Bezugsgruppen (z.B. Eltern, Peers) gelten. In diesem Zusammenhang stehen die Theorien des sozialen Lernens und der sozialen Kontrolle. Wie in Kapitel 3.1.1 wird davon ausgegangen, dass normabweichendes Verhalten – wie alle anderen Verhaltensweisen auch – innerhalb des sozialen Umfelds erlernt werden. Auch von Seiten der Forschung konnte nachgewiesen werden, dass das soziale Umfeld einen großen Einfluss auf die Bereitschaft hat, alkoholisiert zu fahren.

Krampe und Sachse (2005) befragten 1250 Schüler zu ihrer aktuellen Lebenssituation (z.B. Ausbildungssituation, Freizeitaktivitäten, etc) und werteten die Ergebnisse dann hinsichtlich Alkohols am Steuer aus. Es zeigte sich, dass junge Alkoholfahrer häufig auch in anderen Bereichen auffälliges Verhalten aufweisen (z.B. 70% der mehrfachen Alkoholfahrer fühlen sich einer gewaltbereiten Clique zugehörig). Eine zentrale Variable zur Genese von Alkoholfahrten bildet das Verhalten innerhalb der Peer-Group: Je häufiger solche negativen Rollenmodelle im Freundeskreis gezeigt werden, desto höher ist auch die Wahrscheinlichkeit individueller Alkoholfahrten.

In einer Untersuchung von Henning, Lange & Chaselon (1996) konnten Indikatoren zu riskantem Verkehrsverhalten und Fahren unter Alkohol zu einem so genannten „Problem-Kids-Faktor“ zusammengefasst werden. Es stellte sich heraus, dass problematische Verhaltensweisen im Straßenverkehr nicht erst mit Erhalt des Führerscheins in Erscheinung treten, sondern bereits zu einem früheren Zeitpunkt angelernt werden. Innerhalb der Bezugsgruppe Eltern zeigte sich, dass je intensiver die Eltern alkoholisiertes Fahren missbilligen, desto eher übernehmen die Jugendlichen dann später auch diese Verhaltensmuster. Dabei wirkt sich die tatsächlich gezeigte Regeltreue hinsichtlich Fahrens unter Alkoholeinfluss auf Jugendliche und deren Verkehrsbewährung stärker aus, als bloß geäußerte Einstellungen. Jugendliche und junge Erwachsene mit einem erhöhten Unfallrisiko zeichneten sich vor allem durch eine stärkere Bindung an die Peer-Group als an ihre Eltern aus. Oft wird innerhalb des Freundeskreises schon mit Mopeds alkoholisiert gefahren und man wird erst dann anerkannt, wenn man auch dieses Verhalten zeigt. Als Konsequenz fährt der Jugendliche selbst auch alkoholisiert. Später setzt sich dieses negative Modellverhalten mit dem Auto dann fort.

Neben Studien bezüglich der Wirksamkeit gesetzlicher Strafandrohung und den Einflüssen sozialer Bezugsgruppen existiert auch umfangreiches Forschungsmaterial zur Identifikation von Persönlichkeits- und Verhaltenscharakteristika von Trunkenheitsfahrern.

Biecheler-Fretel und Danech-Pajouh (1987) untersuchten in ihrer Studie (n = 1009; davon 18-24-Jähige: 172) den Zusammenhang zwischen Alkohol und dessen Einfluss auf Auffälligkeiten im Straßenverkehr. Es konnte eine Risikogruppe herausfiltert werden, der 28% der jungen Fahrer angehörten. Diese zeichnete sich vor allem dadurch aus, dass sie alkoholisiert mit dem Auto fahren und sich gleichzeitig wenig um andere Gesetze die Verkehrssicherheit betreffend kümmern; so zeigen diese Fahrer wiederholt

Geschwindigkeitsübertretungen und Vorfahrtsmissachtungen und weisen gleichzeitig auch die insgesamt höchste Unfallverwicklung auf.

Jessor (1997) wandte sein Modell der Problem-Behaviour-Theory auch auf den Bereich Fahren unter Alkohol an. Trunkenheitsfahrten werden dabei als eine Komponente eines größeren Komplexes von riskantem Verkehrsverhalten gesehen, das häufig auch mit anderen Problemverhaltensweisen einhergeht, wie Delinquenz, Problemtrinken, Drogenkonsum oder Rauchen. Weiters zeigt auch das Persönlichkeitssystem und das wahrgenommene Umweltsystem eine größere Neigung zu unkonventionellem Verhalten, eine größere Toleranz gegenüber devianten Verhalten und eine schwächere Verhaftung an traditionelle Werte sowie eine höhere Empfänglichkeit für Peer-Einflüsse.

Henning, Lange & Chaselon (1994) beschreiben in ihrer Studie unterschiedliche verkehrsbiographische Fahrtypen. Besonders die so genannten „Riskant Labilen Fahrer“ zeigen eine positive Einstellung zu Alkohol und konsumieren diesen in ihrer Freizeit auch häufig. Weiters geben sie auch zu, selbst alkoholisiert zu fahren bzw. haben sie keine Sorge, bei alkoholisierten Freunden mitzufahren. Diese Gruppe zeichnet sich weiters dadurch aus, dass sie eine engere und emotionalere Beziehung zu ihrem Auto hat und beim Fahren auch gerne Gefühle ausgelebt werden. Die Freizeit wird vornehmlich ohne Eltern gestaltet und da spielen die Peers die größere Rolle. Riskant Labile Fahrer als auch deren Familie und Freunde zeigen auch häufiger Regelverstöße im Straßenverkehr und weisen auch die höchsten Unfallzahlen auf. Henning & Chaselon kommen zu dem Schluss, dass der riskante Fahrstil und das Fahren unter Alkohol auf einen allgemein risikofreudigeren Lebensstil zurückzuführen sind.

Schulze (1996) zeigt in seiner Untersuchung zum Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer eindeutige Zusammenhänge zwischen Freizeitstil, verkehrsbezogenen Einstellungen und der Unfallverwicklung. Dabei betont Schulze, dass es sich bei den jungen Fahrern keineswegs um eine homogene „Masse“ mit einheitlichen Verhaltensweisen handelt, sondern um eine relativ heterogene Gruppe mit teilweise sehr differenzierten Einstellungen, Auffassungen und Verhaltensweisen, auch was das Verkehrsverhalten betrifft.

Das Freizeitverhalten junger Menschen ist dabei oftmals wesentlich für die Fahrbedingungen. Daraus ergeben sich dann typische Risikokomponenten, wie nächtliche Freizeitfahrten und der Konsum von Alkohol. Schulze schließt daraus, dass einige, den Freizeitstil bestimmende Faktoren einen negativen Einfluss auf den Fahrstil und die Verkehrssicherheit ausüben. Eine Erhebung an einer repräsentativen Stichprobe in Deutschland (n = 1024; davon 51% männlich und 49% weiblich) ergab eine Klassifikation in die folgenden fünf Freizeitstilgruppen: der

„Action-Typ“, „Fan-Typ“, „Kontra-Typ“, der „Kritische Typ“ und der „Häusliche Typ“. Die weiteren Ausführungen werden sich auf die drei erstgenannten Freizeitstilgruppen (Action-, Fan- und Kontra-Typ) beschränken, da diese ein besonderes Risikokollektiv bilden. 30% der befragten Personen lassen sich einer dieser drei Gruppen zuordnen.

Der Action-Typ, dem 16% der Zielgruppe angehören, zeichnet sich durch ein hohes Maß an außerhäuslichen Freizeitaktivitäten aus. Auch das Autofahren per se als Freizeitbeschäftigung wird favorisiert. Weiters zeigt er eine Nähe zur Techno- und Raveszene. Die Teilnahme an kulturellen Aktivitäten, politische oder sozialkritische Filme werden eher abgelehnt.

Der Fan-Typ repräsentiert 9% der befragten Personen und verbringt seine Freizeit vorwiegend mit sportlichen Aktivitäten (bevorzugt Fußball) und präferiert den Diskobesuch. Im Gegensatz zum Action-Typ zeigt er kaum Interesse am Herumfahren mit dem Auto zum Zeitvertreib.

Der Kontra-Typ bildet mit einer Zugehörigkeit von 6% die kleinste Freizeitstilgruppe. Er bevorzugt vor allem Rock und Punk und ist im Gegensatz zu den anderen beiden Freizeitstilgruppen einer intellektuellen Auseinandersetzung im Rahmen von Musik und Filmen eher aufgeschlossen und bewertet auch Gruppen der Ökologie- und der Friedensbewegung positiver. Freizeitaktivitäten, wie Sport oder Disko, werden aber eher abgelehnt.

Bezogen auf verkehrsrelevante Aspekte zeigen alle drei Gruppen ein überdurchschnittliches Interesse an der Befriedigung so genannter „Extra-Motives“ beim Autofahren. Auch sind es diese Gruppen, die den höchsten Alkoholkonsum aufweisen. Da häufig und viel getrunken wird und diese Gruppen vor allem nachts unterwegs sind, kommt es in diesen Freizeitstilgruppen auch besonders häufig zu Trunkenheitsfahrten. Analysiert man Action-, Fan- und Kontra-Typen nach soziodemographischen Merkmalen, so fällt auf, dass 70-80% der Angehörigen dieser Gruppen männlich sind. Weiters entstammt auch die Hälfte eher niedrigen Bildungsschichten.

Bezugnehmend auf die Stabilität von Freizeitstilen, stellt Schulze fest, dass diese Stile im Lebensverlauf konstant sind. Auch die verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen bleiben erhalten. Deshalb betont Schulze auch die Wichtigkeit möglichst früher Verhaltenskorrekturen.

Fasst man abschließend die wesentlichen Bedingungen zusammen, die in der aktuellen Forschungsliteratur einen bestimmenden Einfluss auf die Bereitschaft zu Alkoholfahrten haben, so lassen sich folgende Risikofaktoren identifizieren (vgl. Hilsenbeck 1998: 34).

Risikofaktoren im Bereich des Verhaltens und der Einstellung:

Dabei wird Fahren unter Alkoholeinfluss in einem größeren Kontext problematischer Verhaltensweisen eingeordnet. So lassen sich in zahlreichen Studien Zusammenhänge zwischen Trunkenheitsfahrten, riskantem Verhalten im Straßenverkehr, erhöhtem Alkoholkonsum, etc. feststellen. Man geht davon aus, dass verkehrsbezogene Einstellungen u.a. auch durch den jeweiligen Lebens- und Freizeitstil konstituiert werden.

Risikofaktoren im Bereich der informellen sozialen Kontrolle:

Nach den Theorien der sozialen Kontrolle und des sozialen Lernens wird abweichendes und problematisches Verhalten, wie z.B. Fahren unter Alkoholeinfluss, vor allem in den sozialen Bezugsgruppen erlernt. Zum einen verstärkt der wiederholte Erfolg der anderen das eigene Handeln, zum anderen besitzt ein solches Verhalten innerhalb der Gruppe normativen Charakter.

Risikofaktoren im Bereich der formellen strafrechtlichen Sozialkontrolle:

Untersuchungen zeigen, dass vor allem die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit dazu beiträgt, ob Alkoholfahrten unterlassen werden oder nicht. Durch den wiederholten Erfolg, nicht in eine Kontrolle gekommen zu sein, werden weiter Trunkenheitsfahrten begünstigt.

Empirischer Teil

IV Problemstellung

Im Mittelpunkt der empirischen Untersuchung stehen die Bedingungen, unter denen der Trink-/Fahrkonflikt bei jungen Autolenkern entweder positiv (keine Alkoholfahrt) oder negativ (Alkoholfahrt) gelöst wird.

Zur Bestimmung der für die Untersuchung relevanten Risikofaktoren wurde auf die Klassifizierung von Hilsenbeck (siehe Seite 64) zurückgegriffen.

Somit stehen für die weitere Untersuchung die folgenden Fragen im Mittelpunkt:

- Inwieweit unterscheiden sich Alkoholfahrer und nicht auffällige Fahrer hinsichtlich verkehrs- und alkoholbezogener Einstellungen? Gibt es bestimmte individuelle Verhaltenscharakteristika, die eine alkoholisierte Verkehrsteilnahme signifikant beeinflussen?
- Wie groß ist der Beitrag der formellen strafrechtlichen Kontrolle (z.B. subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit) zur Bereitschaft zu Trunkenheitsfahrten? Ist die formelle strafrechtliche Kontrolle allein ausreichend, um eine alkoholisierte Verkehrsteilnahme zu unterbinden?
- Welche Rolle spielen die Faktoren der informellen sozialen Kontrolle? Inwieweit werden durch das soziale Umfeld negative Lösungen des Trink- /Fahrkonflikts beeinflusst und die Bereitschaft zur Alkoholfahrt determiniert?

4.1 Methodische Anlage der Untersuchung

Die empirische Untersuchung erfolgte über die folgenden zwei Verfahren:

- Zum einen wurden qualitative Interviews mit 18-24 jährigen Autolenkern beiderlei Geschlechts durchgeführt. Dabei ging es vor allem um die Exploration jener Prozesse, die bei den unterschiedlichen Lösungen des Trink-/Fahrkonflikts eine Rolle spielen. Vordergründiges Ziel war es, die Bedeutung des sozialen Umfelds auf das Verhalten „Fahren unter Alkohol“ herauszuarbeiten.
- Zum anderen wurden in einer standardisierten Befragung ebenfalls 18-24 jährige Fahrerinnen und Fahrer auf deren individuelle Bereitschaft, alkoholisiert Auto zu fahren, untersucht. Relevant war dabei die Überprüfung statistisch signifikanter Unterschiede zwischen Alkohol- und unauffälligen Fahrern, vor allem was den Bereich individueller verkehrs- und alkoholbezogenen Einstellungen betrifft.

Dieses Konzept der „Triangulation“ quantitativer und qualitativer Methoden hat sich vielfach vor allem für den Bereich der Jugendforschung bewährt, da es einerseits statistisch signifikante Aussagen über Zusammenhänge und andererseits eine möglichst subjektive Erfassung der sozialen Kontexte ermöglicht (vgl. Lamnek, 1995).

V Qualitative Befragung

5.1 Methodisches Vorgehen

Obwohl die Literatur zum Thema Alkohol und junge Fahrer sehr umfangreich ist, wollte ich durch den explorativen Charakter der qualitativen Interviews einen ergänzenden Informationsgewinn erzielen, vor allem was die Einstellungsmuster und subjektiven Sichtweisen der Jugendlichen zu diesem Thema betrifft.

Ziel der qualitativen Interviews war das Aufspüren individueller Strategien, die letztendlich zu einer positiven (keine Trunkenheitsfahrt) oder einer negativen Lösung (Trunkenheitsfahrt) des Trink-/Fahrkonflikts beitragen.

Die Datenerhebung gestaltete sich in Form problemzentrierter Interviews (vgl. Lamnek 1995), wozu zunächst ein Interviewleitfaden entwickelt wurde. So wurden vorab Fragenkomplexe gebildet, die den interessierenden Themenschwerpunkten entsprachen. Mittels offen formulierter Fragen sollten die befragten Personen dann angeregt werden, sich zu den relevanten Bereichen zu äußern; die Abfolge und Gewichtung der Fragen war dabei aber nicht starr vorgeschrieben. D.h., dass die Struktur des Leitfadens den Befragten nicht aufgedrängt wurde, sondern sowohl dem Forscher als auch den Respondenten die Möglichkeit gegeben wurde, auch andere Aspekte anzusprechen bzw. bei Bedarf auch die Themenabfolge flexibel gestalten zu können.

5.2 Bereiche des Interviewleitfadens

Ein Interviewleitfaden sollte allgemein durch so genannte „Warming-Up-Fragen“ eingeleitet werden, die einen breiten Antwortrahmen bieten, ohne gleichzeitig die befragten Personen zu überfordern oder gleich zu Beginn brisante Themen anzusprechen (Hoffmeyer-Zlotnik, 1992). Mit Fragen zum Freizeitverhalten wurde so ein unverfänglicher Einstieg gewählt. Es sollte dadurch herausgefunden werden, wie oft die Respondenten in der Woche ausgehen, welche Freizeitaktivitäten außer Haus bevorzugt werden, was mit Freunden unternommen wird, ob es Interessen/ Hobbies gibt, etc.

Es folgten Fragen zu verkehrsbezogenen Einstellungen. Neben allgemeinen Fragen zur Mobilität (z.B. Dauer des Führerscheinbesitzes, welche Fortbewegungsmittel werden bevorzugt genutzt, etc.), und den Motiven, die mit dem Autofahren verbunden werden, war es vor allem von Interesse, ob die befragten Personen bereits im Verkehr auffällig geworden sind. Dazu zählen sowohl Verkehrsdelikte (z.B. Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit), als auch die Unfallbeteiligung seit Besitz des Führerscheins.

Darüber hinaus wurde auch der Aspekt des riskanten Verkehrsverhaltens angesprochen - also, ob sich die Respondenten schon einmal bewusst mit ihrem Auto einer brenzligen Situation ausgesetzt haben oder gar an einer Mutprobe beteiligt waren.

Daraufhin wurden alkoholbezogene Einstellungen thematisiert. Dabei wurde gefragt, wie viel und wie oft die befragten Personen normalerweise in ihrer Freizeit trinken. Weiters waren auch die Situationen, bei denen Alkohol konsumiert wird von Interesse; wird aus Geselligkeit getrunken oder beispielsweise aus Frustration oder Langeweile.

Im nächsten Fragenkomplex kam dann konkret die Problematik Alkohol am Steuer zur Sprache. So wurden die Respondenten gefragt, wie oft sie bis jetzt schon mit mehr Alkohol als erlaubt Auto gefahren sind und wie viele Trunkenheitsfahrten sich konkret in den letzten zwölf Monaten ereignet haben. Bei zugegebenen Trunkenheitsfahrten wurde dann genauer nach den Umständen gefragt (z.B. wo ereignete sich diese Fahrt, ist noch jemand mitgefahren, etc).

Hinsichtlich der Gefährlichkeitseinschätzung wurden die Probanden gefragt, welche Alkoholmenge sie sich zutrauen, um anschließend noch sicher fahren zu können und ob es auch vorkomme, dass sie bei alkoholisierten Personen mitfahren.

Dann wurde näher auf das soziale Umfeld eingegangen. Gibt es innerhalb der Familie und des Freundeskreises Personen, die unter Alkoholeinfluss fahren; wie reagiert das soziale Umfeld auf Trunkenheitsfahrten des Respondenten, etc.

Den Abschluss bildeten Fragen zum Bereich der formellen Sozialkontrolle. So war es u.a. von Interesse, wie die Respondenten die Wirkung rechtlicher Sanktionen beurteilen oder wie hoch die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit eingeschätzt wird.

5.3 Durchführung

Die Dauer eines Interviews belief sich zwischen 35 und 50 Minuten. Die mittels Tonband aufgezeichneten Interviews wurden transkribiert; Dialektäußerungen wurden ins Hochdeutsche übertragen, um den Auswertungsvorgang zu erleichtern.

Das zentrale Element der Auswertung bildet der Aufbau eines Kategoriensystems, unter dessen Gesichtspunkten das Textmaterial analysiert wird. Innerhalb der Auswertungskategorien, die gänzlich den Themenkomplexen des Leitfadens entsprechen, liegen die Interviewergebnisse in zusammengefasster Form vor. Prägnante Aussagen werden vollständig aus dem Transkript übernommen.

Die Auswahl der befragten Personen erfolgte primär aufgrund ihres Alters (zwischen 18 und 24) und aufgrund ihres Besitzes des Führerscheins der Klasse B. Weiters wurde darauf geachtet, hauptsächlich Personen aus ländlichen Gegenden, bzw. Vor- oder Kleinstädten zu befragen, da angenommen werden kann, dass diese eher auf ein Auto angewiesen sind, was auch die Wahrscheinlichkeit von Trink- /Fahrkonflikten erhöht.

Insgesamt wurden zehn Personen befragt. Davon waren sechs männlich und vier weiblich. Weiters wiesen sechs Personen einen Pflicht- oder Lehrabschluss vor, vier der Befragten haben die Matura absolviert.

Zur besseren Veranschaulichung der Ergebnisse wurden die befragten Personen vor Beginn der Auswertung nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern differenziert. Zur Gruppe der Trunkenheitsfahrer wurden jene Respondenten gezählt, die zugaben im letzten Jahr mit mehr Alkohol als erlaubt gefahren zu sein. Für sie wurde die Bezeichnung „T“ und die jeweilige laufende Nummer verwendet (siehe Tabelle 3). Für die unauffälligen Fahrer, also jene Respondenten, die bis jetzt im Hinblick auf Alkohol am Steuer noch nicht auffällig wurden, wurde die Bezeichnung „U“ gewählt.

Bezeichnung	Kurze Beschreibung
U1	Weiblich; 19 Jahre; Führerschein seit einem Jahr (Probe); Lehre
U2	Männlich; 24 Jahre; Führerschein seit 2002; Matura
U3	Männlich; 22 Jahre; Führerschein seit 2004; Lehre
U4	Männlich; 18 Jahre; L17 seit einem Jahr (Probe); Pflichtschule
U5	Männlich; 23 Jahre; Führerschein seit 2003; Lehre
U6	Weiblich; 20 Jahre; Führerschein seit 2005; Matura
T1	Weiblich; 23 Jahre; Führerschein seit 2003; Lehre
T2	Weiblich; 24 Jahre; Führerschein seit 2002; Matura
T3	Männlich; 24 Jahre; Führerschein seit 2003; Matura
T4	Männlich; 21 Jahre; Führerschein seit 2005; Lehre

Tabelle 3: Jugendliche der qualitativen Befragung

5.4 Ergebnisse der qualitativen Befragung

5.4.1 Freizeitverhalten

Befragt man sowohl Trunkenheits- als auch unauffällige Fahrer zu ihrem Freizeitverhalten außer Haus, dann ergibt sich ein äußerst homogenes Bild. Von den Respondenten beider Gruppen wurde das Treffen mit Freunden am häufigsten genannt. Beliebte Treffpunkte sind entweder Cafes oder Lokale. Für sieben Respondenten nimmt der gemeinsame Lokalbesuch mit Freunden an den Wochenenden einen zentralen Stellenwert in ihrer Freizeitgestaltung ein. Weiters gaben fünf Respondenten an, sich in ihrer Freizeit regelmäßig sportlich zu betätigen, bei einer Person (U4) ist dies vereinsgebunden. Kulturelle Aktivitäten werden nur von zwei Respondenten genannt, wobei eine Person (T2) aktiv in einen Kulturverein eingebunden ist.

5.4.2 Mobilität

5.4.2.1 Fahr motive

Bei der Mehrheit der Befragten steht bei der Autonutzung überwiegend das „Mittel zum Zweck-Motiv“ im Vordergrund. Das Auto dient also hauptsächlich dazu, in die Arbeit bzw. Ausbildungsstätte zu fahren oder auch um Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Hinsichtlich des Fahrzwecks können zwischen Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern keine merklichen Unterschiede festgestellt werden, wohl aber in Bezug auf das Geschlecht. Erfüllt das Auto für Frauen ausschließlich funktionale Aspekte (U1: *„Ich fahre mit dem Auto hauptsächlich, um von A nach B zu kommen“*), gaben von den sieben befragten Männern immerhin vier zu, hin und wieder auch „einfach so in der Gegend herum zu fahren“. Die Gründe liegen dabei einerseits im „Spaß-Faktor“, d.h., dass es ein gutes Gefühl vermittelt, hin und wieder bei schönem Wetter und guter Musik zu „cruisen“ (U4); andererseits wird das Auto auch genutzt, um für sich allein zu sein, abzuschalten und seine Gedanken zu ordnen.

5.4.2.2 Nutzung anderer Fortbewegungsmittel

Zur Erledigung aller wichtigen Wege (z.B. Fahrten zur Arbeit/Ausbildungsstätte, Freizeitfahrten, Amtswege) wird hauptsächlich das Auto genutzt; kleine Wege innerhalb des Ortes werden hin und wieder auch zu Fuß oder mit dem Rad erledigt.

War man vor dem Erhalt des Führerscheins auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln regelmäßig unterwegs (vor allem für den Schulweg), so ist deren Nutzung jetzt kaum noch attraktiv. Die Befragten, die ja gänzlich aus ländlichen Gegenden bzw. Kleinstädten kommen, führen dies hauptsächlich auf die zu langen Wartezeiten und Intervalle zurück. Eine wirkliche Alternative

zum Auto stellen öffentliche Verkehrsmittel nicht dar. U3: „*Seit ich das Auto habe, käme ich gar nicht auf die Idee, in den Bus zu steigen*“.

5.4.2.3 Fahrstil (Selbsteinschätzung)

Befragt nach ihrem Fahrstil, stufen sich alle sechs befragten Männer als sichere Fahrer ein. Allgemein wird dies auf die Fahrerfahrung zurückgeführt. Als gefährlich werden unsichere, nervöse Fahrer genannt. Auffallend ist, dass die männlichen Befragten negative Fahreigenschaften nicht auf sich selbst, sondern allgemein auf andere Personen beziehen. Beispielsweise betonen zwei männliche Respondenten, dass unsichere Fahrer viel eher unter Frauen zu finden sind. T4: „*Frauen werden schneller nervös und trauen sich auch nicht so viel zu beim Fahren – das ist einfach so*“.

Obwohl fünf der befragten Männer zugaben einen etwas schnelleren Fahrstil zu pflegen, wird aus ihrer Sicht der Aspekt der Fahrsicherheit dadurch nicht abgewertet. T3: „*Ich habe eigentlich alles unter Kontrolle, dadurch, dass ich ja kein Neuling mehr bin*“.

Die weiblichen Befragten hingegen reflektieren ihren Fahrstil deutlich selbstkritischer. Auch wenn man bereits den Führerschein mehrere Jahre hat, gaben drei der weiblichen Respondenten an, noch immer dazu zu lernen und auch noch immer auf unerwartete Situationen zu stoßen. Deshalb achte man vor allem darauf, konzentriert zu fahren.

5.4.3 Verkehrsauffälligkeiten

5.4.3.1 Risikobereitschaft

Auf die Frage, ob man sich schon einmal bewusst mit dem Auto in eine riskante Situation begeben habe, gaben vier Respondenten (drei Männer, eine Frau) an, das Auto in Bezug auf die Geschwindigkeit schon „voll ausgefahren“ zu haben. Die Situation ereignete sich jeweils in der Nacht und die befragten Personen gaben an, dass sie das einzige Auto auf der Straße waren. Bei zwei Personen ereignete es sich auf der Autobahn, bei den anderen beiden auf einer Bundesstraße. Bis auf eine Person, bei der sich auch noch Freunde im Auto befanden, waren die restlichen drei Respondenten allein unterwegs. Als einziges Auto auf einer breiten Straße unterwegs zu sein, habe dazu verleitet, „*einmal zu testen, was das Auto hergibt*“ (U2) Laut Angabe der Respondenten war niemand in dieser Situation alkoholisiert.

Weitere zwei Personen (jeweils männlich) gaben an, sich hin und wieder rücksichtslos zu verhalten, wenn vor ihnen jemand langsam oder unsicher fährt. Dabei wird extra nah an den vorderen Wagen herangefahren und es wird als spaßig empfunden, wenn der Vordermann

immer nervöser wird (z.B. wiederholtes Blicken in den Rückspiegel). Gleichzeitig betonen beide Personen, dass sie solche Situationen oft zu riskanten Überholmanövern verleiten würden.

Mit dem Auto eine Mutprobe gemacht zu haben, wird konkret nur von einem männlichen Respondenten genannt. Dieser berichtete, ziemlich bald nach Erwerb des Führerscheins gemeinsam mit Freunden eine 20-30 cm hohe „Rampe“ gebaut zu haben, über die dann jeder mit dem Auto „springen“ musste. Laut der befragten Person geschah dies aber mehr aus Langeweile und wird heute von ihm als „jugendliche Dummheit“ (T4) abgetan.

Hinsichtlich unauffälligen und Trunkenheitsfahrern lassen sich hier keine wesentlichen Unterschiede feststellen, wohl aber, wenn man zwischen Männern und Frauen differenziert. Bis auf eine Frau gaben die restlichen weiblichen Befragten an, sich bis jetzt noch nie bewusst in eine riskante Situation begeben zu haben.

Ein weiterer interessanter Aspekt ist, dass niemand der Trunkenheitsfahrer hier seine Fahrten unter Alkoholeinfluss dazu zählte, was gewisse Rückschlüsse auf deren Risikobewertung zulässt.

5.4.3.2 Regelverstöße/Verkehrsdelikte

Jene Delikte, die von den befragten Personen am häufigsten genannt wurden, stellen Geschwindigkeitsübertretungen dar. Fünf Personen sehen Schnellfahren sogar als Teil ihres Fahrstils an (U6: „*Ich bin fast immer meine 10-15 km/h zu schnell unterwegs*“). Argumentiert wird damit, dass man es bei den neuen Autos gar nicht mehr so mitbekomme, wie schnell man unterwegs sei (U4: „*Bei den neuen Autos fährst du oft wie auf einem ‚Teppich‘ dahin. 180 km/h fühlen sich an wie 130; da verlierst du schon etwas das Gefühl dafür*“). Oder aber, dass man mit der Zeit eine gewisse Routine bekomme auf jenen Straßen, die man oft fährt. Weiters wurden von einem Großteil der Respondenten Fahrfehler genannt, die aufgrund der geringen Erfahrung vor allem zu anfangs begangen wurden. Charakteristisch ist dabei in erster Linie der erste Winter nach dem Führerscheinwerb. So kam es vor allem zu brenzligen Situationen (z.B. schleudern), weil die Witterung falsch eingeschätzt wurde. Bis dato war noch keiner der Befragten in schwere Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden verwickelt. Jedoch gab ein Trunkenheitsfahrer (T3) an, schon einmal von der Fahrbahn abgekommen zu sein, nachdem er alkoholisiert Auto gefahren war. Dabei wurde er durch die Lichter des Gegenverkehrs irritiert und kam so in einer Wiese neben der Fahrbahn zum Stehen.

5.4.4 Alkoholkonsum

Hinsichtlich der Trinksituation überwiegt bei den Respondenten das soziale Motiv, d.h., Alkohol wird meist beim Ausgehen zusammen mit Freunden konsumiert.

Zwei Personen (davon jeweils ein Trunkenheits- und ein unauffälliger Fahrer) gaben an, Alkohol auch hin und wieder zum Abschalten zu konsumieren. Dies erfolgt dann meist nach einem stressigen Tag oder ähnlichem. Eine generelle Tendenz zu Problemtrinken kann aber bei keinem der Respondenten festgestellt werden.

Hinsichtlich der Frequenz und der Häufigkeit des Alkoholkonsums können Unterschiede zwischen Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern festgestellt werden. So weisen vor allem die Trunkenheitsfahrer eine gewisse Regelmäßigkeit in ihrem Alkoholkonsum auf. Drei der vier Trunkenheitsfahrer gaben an, meist einmal in der Woche (meist am Wochenende) Alkohol zu trinken, wobei es in Abhängigkeit von der Stimmung „auch schon einmal mehr werden kann“ (T4). Auch innerhalb der Peers bewegen sich die Trunkenheitsfahrer in einem alkoholaffinen Umfeld; der Konsum ist Teil des Freizeitverhaltens. T3: *„Man sitzt mit Freunden zusammen, hat Spaß, da gehört Alkohol irgendwie dazu“*.

Die Ansicht, Alkoholkonsum sei Teil des Freizeitverhaltens, vertreten weit weniger der unauffälligen Fahrer. So gaben vier Respondenten an, im Schnitt 1-2-mal im Monat Alkohol zu konsumieren, ein weiterer Befragter bezeichnete seinen Konsum als unregelmäßig bzw. nur zu besonderen Anlässen.

5.4.5 Alkohol und Fahren

5.4.5.1 Trunkenheitsfahrten

Von den 10 Respondenten berichteten jeweils zwei Männer und zwei Frauen von Trunkenheitsfahrten, wobei vor allem die beiden männlichen Befragten zum Zeitpunkt der Interviews zugaben, in regelmäßigen Abständen unter Alkoholeinfluss Auto zu fahren. Eine weitere Befragte gab an, bis vor einem Jahr noch häufig unter dem Einfluss von zu viel Alkohol Auto gefahren zu sein. Seit einem berufsbedingten Umzug sei dies aber nicht mehr vorgekommen. Die andere Respondentin berichtete von bisher zwei Trunkenheitsfahrten. Laut ihrer Aussage seien dies jedoch Ausnahmen gewesen, da sie sonst immer darauf achte, nicht mit mehr Alkohol als erlaubt Auto zu fahren.

Die Situation des Trink/Fahr-Konflikts wird von allen vier Befragten ähnlich beschrieben. Es geschieht im Freizeitkontext; meist beim Fortgehen mit Freunden. Die Stimmung ist

allgemein positiv und jeder der Beteiligten konsumiert Alkohol. Schlussendlich stellt sich aber das Problem, irgendwie wieder nach Hause kommen zu müssen. Da in den ländlichen Wohngebieten der Respondenten das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vor allem zu später Stunde kaum vorhanden ist, bleibt oft keine andere Möglichkeit, als mit dem Auto nach Hause zu fahren. Somit ereigneten sich die Trunkenheitsfahrten der Respondenten im Rahmen nächtlicher Freizeitfahrten. In den meisten Fällen wird die Menge des Alkoholkonsums hoch eingeschätzt. So gaben die Befragten an, beim Fahren auch schon einmal deutliche Symptome der Berausung gespürt zu haben.

5.4.5.2 Eigene Permissivität

Die Trunkenheitsfahrer sind sich zwar allgemein der Gefahr von Alkohol am Steuer bewusst, bezogen auf die eigenen Trunkenheitsfahrten fällt dann aber auf, dass das Risiko eher heruntergespielt wird. Vor allem der wiederholte Erfolg, auch mit größeren Alkoholmengen keinen Unfall verursacht zu haben oder in einer Kontrolle erwischt worden zu sein, bestätigt einerseits die eigene Fahrfähigkeit und begünstigt andererseits auch weitere Trunkenheitsfahrten. Indem vielfach angegeben wird, die gefahrenen Strecken gut zu kennen oder nur kurze Distanzen zu fahren, glaubt man das Risiko kontrollieren zu können.

T1: *„Ich hab damals nicht weiter über die Konsequenzen nachgedacht und es ging ja auch immer alles gut aus. Es gehört einfach zum Jugendalter dazu, in einer Phase des Ausprobierens“.*

T2: *„Fahren unter Alkoholeinfluss ist schon sehr gefährlich. Aber es gibt Unterschiede: Wenn es hin und wieder innerhalb des Ortes passiert und man allein unterwegs ist, ist es nicht so tragisch“.*

T3: *„Natürlich darf man die Gefahr nicht unterschätzen. Aber ich habe mich daran gewöhnt. Wenn man auf ruhigen Landstraßen fährt, ist das Risiko leichter kalkulierbar“.*

T4: *„Die Strecken, die ich fahre, sind nicht so lang. Außerdem fahr ich dann sowieso langsamer, wenn ich was getrunken habe“.*

Von den unauffälligen Fahrern gaben vier Personen an, immer darauf zu achten nur absolut nüchtern Auto zu fahren (allerdings befanden sich zum Zeitpunkt der Interviews zwei der Respondenten in der Probephase).

Die weiteren zwei Befragten setzen sich ein persönliches Limit von ein bis zwei Radlern.

Bezeichnend für alle sechs unauffälligen Fahrer ist, dass schon im Vorfeld eine „Trinkstrategie“ zurechtgelegt wird. D.h., dass man schon bevor man ausgeht oder sich mit Freunden trifft, beschließt, entweder gar nicht zu trinken oder sich schon vorher mit Freunden ausspricht, wer nüchtern bleibt und die anderen anschließend nach Hause bringt.

5.4.6 Formelle Kontrolle

5.4.6.1 Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit

Insgesamt wird von acht Respondenten die Wahrscheinlichkeit in einer Polizeikontrolle erwischt zu werden, wenn man mehr getrunken hat als erlaubt, als äußerst gering eingeschätzt.

Unter den unauffälligen Fahrern empfindet bloß ein männlicher Befragter die Kontrolldichte als ausreichend und gab auch an wahrscheinlich gerade dann entdeckt zu werden, wenn er etwas getrunken hätte.

Für die restlichen unauffälligen Fahrer ist es eher fraglich, ob durch die Kontrollen gerade jene aufgehalten werden, die auch tatsächlich zu viel getrunken haben. Es herrscht die allgemeine Auffassung, dass man in erster Linie jene erwische, deren Fahrstil ab einem gewissen Grad der Alkoholisierung schon sehr auffällig ist (z.B. Schlangenlinien fahren), wenn jemand allgemein zu schnell unterwegs ist oder wenn der Trunkenheitsfahrer bereits in einen Unfall verwickelt ist.

Damit bewerten die unauffälligen Fahrer Kontrollen allein, als nicht abschreckend genug, vor allem für jene Fahrer, bei denen Trunkenheitsfahrten regelmäßig vorkommen. Diese hätten sich an ein Fahren unter Alkoholeinfluss bereits gewöhnt und dadurch, dass sie dann in ihrer Fahrweise nicht mehr so auffallen würden, bestünde auch kaum die Chance, dass gerade diese Fahrer aus dem Verkehr gezogen werden.

Weiters wird kritisiert, dass in Bezug auf junge Alkolenker vielerorts zu den falschen Zeiten kontrolliert wird. So müssten Kontrollen vor allem an den Wochenenden zwischen drei und vier Uhr Früh erfolgen.

Auch die Trunkenheitsfahrer schätzen die Wahrscheinlichkeit ähnlich niedrig ein.

Beispielsweise sind jene zwei männlichen Trunkenheitsfahrer, die angaben, regelmäßig alkoholisiert zu fahren, bis dato noch nie auf Alkohol kontrolliert worden. So vertreten beide die Meinung, Kontrollen leicht umgehen zu können, wenn man es als Lenker nur richtig anstelle.

T3: *„Es kommt immer darauf an, wie klug man das angeht. Wenn jemand am Wochenende zu Mitternacht alkoholisiert unterwegs ist und dann noch häufig befahrene Straßen nimmt, der ist dann selbst schuld. Man muss halt Schleichwege nehmen, da kann man Kontrollen leichter umgehen“.*

T4: *„Wenn ich alkoholisiert fahre, dann nur kurze Strecken. Da kann kaum was passieren“.*

Lediglich bei jener Trunkenheitsfahrerin, die angab seit letztem Jahr darauf zu achten nicht mehr alkoholisiert zu fahren, hat eine stärker wahrgenommene Kontrolldichte u.a. dazu beigetragen, dieses Verhalten einzustellen. T1: *„Seitdem ich nach X umgezogen bin, trink ich sowieso nichts mehr, wenn ich fahre, weil da kontrollieren die Polizisten schon mehr als bei uns daheim. ... Ursprünglich komme ich ja aus einer kleinen Ortschaft und da kennen sich die Polizisten und die Einheimischen untereinander. Da wird dann einiges nicht so tragisch gesehen“.*

Dieses Problem, dass vor allem in ländlichen Gebieten die Polizei hin und wieder „ein Auge zudrückt“, wird noch von drei weiteren Respondenten angesprochen. So berichtet beispielsweise eine Befragte (U1) von Schleichwegen im Ort, die jeder kennt und vor allem von Trunkenheitsfahrern häufig genutzt werden. Es sei eigentlich ein offenes Geheimnis, aber bis dato ist von Seiten der Exekutive noch niemand eingeschritten.

5.4.6.2 Befürwortete Promillegrenze

Bei den unauffälligen Fahrern sprechen sich drei Personen für ein generelles Alkoholverbot am Steuer aus, der Rest zeigt sich mit der aktuellen Regelung von 0,5‰ zufrieden.

Bei den Trunkenheitsfahrern befürwortet niemand die 0‰-Grenze, zwei der Trunkenheitsfahrer (T1, T3) sind für die Beibehaltung des aktuellen Limits, wobei dies der männliche Respondent gleich wieder relativiert und zugibt diese Grenze selbst noch nie besonders ernst genommen zu haben.

Die anderen beiden Trunkenheitsfahrer bezweifeln, ob es zwischen 0,5 und 0,8 Promille große Unterschiede gäbe. Schlussendlich müsse jeder selbst wissen, wie viel Alkohol er verträgt. Eine Promillegrenze um 0,8 wäre für diese beiden Respondenten auch denkbar.

5.4.6.3 Zufriedenheit mit der Strafhöhe und den gesetzlichen Maßnahmen

Auf die Frage, ob das derzeitige Strafmaß in Österreich in Bezug auf Alkohol am Steuer ausreiche, oder ob es Maßnahmen gäbe, die die Befragten begrüßen würden, konnten wieder eindeutige Unterschiede zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern festgestellt werden. Während alle Trunkenheitsfahrer angaben, mit dem derzeitigen Strafausmaß zufrieden zu sein, wurden von Seiten der unauffälligen Fahrer doch einige Vorschläge und Verbesserungsmaßnahmen genannt. So wird u.a. nach einer höheren Kontrolldichte, einem höheren Strafausmaß (vermehrt unbedingte Strafen) oder nach der Einführung der 0%-Grenze verlangt. Auffallend ist, dass sich der Großteil der Vorschläge in erster Linie auf die Exekutive oder auf rechtliche Rahmenbedingungen bezieht, die das Problem in den Griff bekommen sollen.

Lediglich zwei Respondenten, darunter auch eine weibliche Trunkenheitsfahrerin (T2), gaben an, dass der eigentliche Kern der Lösung im Sicherheitsbewusstsein und in der Verantwortung eines jeden einzelnen liege. Somit sei das eigentliche Grundproblem, dass in erster Linie zu viel getrunken wird und so jeder zuerst bei sich anfangen müsse, wenn sich nachhaltig etwas ändern solle.

5.4.7 Informelle Kontrolle

5.4.7.1 Permissivität Familie

Innerhalb der Gruppe der Trunkenheitsfahrer gaben zwei Respondenten an, ihre Eltern würden strikt zwischen Alkohol und Fahren trennen und Trunkenheitsfahrten auch sehr negativ bewerten. Da die beiden Respondenten zum Zeitpunkt der Trunkenheitsfahrten bereits ausgezogen waren und die Eltern nichts von den alkoholisierten Verkehrsteilnahmen erfuhren, kann die informelle Sozialkontrolle gering eingeschätzt werden. In der Familie der zweiten Trunkenheitsfahrerin sei zwar die Mutter streng darauf bedacht nur nüchtern Auto zu fahren, beim Vater kommt es hingegen auch hin und wieder zu Trunkenheitsfahrten. Aufgrund der langjährigen Fahrerfahrung wird das Risiko in der Familie aber in Kauf genommen.

Ein Trunkenheitsfahrer gab an, dass beide Elternteile hin und wieder alkoholisiert unterwegs seien. Auch in diesem Fall wird, mit Begründung auf jahrelange Fahrerfahrung, das Risiko unter Alkohol zu fahren marginalisiert.

Bei fünf unauffälligen Fahrern wird der Trink-/Fahrkonflikt auch von den Eltern positiv gelöst. Dabei fällt auf, dass vor allem in der Mehrzahl der Fälle die Mütter eine konsequente Haltung einnehmen und meist nüchtern fahren. Vor allem bei gemeinsamen Unternehmungen

der Eltern, trinkt meist der Vater Alkohol, die Mutter ist für die Heimfahrt verantwortlich. Dieses Modell wird von vier Respondenten beschrieben.

Zwar gehört es zum Jugendalter dazu, dass mit zunehmender Unabhängigkeit der Einfluss der Eltern sinkt, trotzdem kann von einer hohen informellen Kontrolle innerhalb der Familie nur dann ausgegangen werden, wenn auch die Eltern das gewünschte Verhalten vorleben. D.h., dass das Modellverhalten der Eltern das Verhalten stärker beeinflusst, als die geäußerte Einstellung. Je intensiver die Eltern Fahren unter Alkohol missbilligen und dies auch vorleben, desto eher übernehmen die Jugendlichen das Bewertungsmuster der Eltern. Wird den Jugendlichen jedoch ein negatives Rollenmodell vorgelebt, kann das Gefahrenbewusstsein nicht genügend internalisiert werden und die Jugendlichen beanspruchen dann das Verhalten auch für sich.

5.4.7.2 Permissivität innerhalb der Peer-Group

Die Peer-Groups der unauffälligen Fahrer schätzen Fahren unter Alkohol ähnlich negativ ein. Da sich Trink-/Fahrkonflikte bei jungen Fahrern meist durch die enge Verknüpfung des Freizeitstils mit ihrem Mobilitätsstil ergeben, ist es innerhalb der Peer-Groups üblich, sich schon vor dem Ausgehen eine „Strategie“ zurecht zu legen. So kann es dann durchaus vorkommen, dass an so einem Abend alle nüchtern bleiben. U6: *„Wenn wir uns treffen, geht es darum Spaß zu haben. Alkohol gehört da nicht zwingend dazu“*. Oder aber es wird schon im Vorfeld geklärt, wer trinkt und wer nicht. Letzterer hat dann die Aufgabe die alkoholisierten Peers sicher nach Hause zu bringen. Im Gegenzug werden ihm von den anderen Peers die alkoholfreien Getränke bezahlt.

Im Gegensatz dazu tendieren die Freunde der Trunkenheitsfahrer ebenfalls zur alkoholisierten Verkehrsteilnahme. Denn anders als bei den unauffälligen Fahrern, scheint der Alkoholkonsum in diesen Peer-Groups zum nächtlichen Freizeitverhalten dazu zugehören. T1: *„Damals haben eigentlich immer alle getrunken. Nüchtern blieb keiner, das gehörte damals einfach dazu“*. So komme es schon hin und wieder vor, dass am Ende eines Lokalbesuches alle innerhalb der Gruppe alkoholisiert sind, man aber keine andere Möglichkeit habe, als mit dem Auto heim zu fahren.

T3: *„Wenn wir mal alle gemeinsam Fortgehen, ist es eigentlich schon ‚normal‘, dass alle alkoholisiert sind. ...Alkohol am Steuer ist bei uns eigentlich kaum ein Thema. Bei jedem kommts vor, aber bis jetzt ist noch keinem was passiert“*.

Während es für die unauffälligen Fahrer undenkbar ist, zu einem alkoholisierten Lenker ins Auto zu steigen, berichten drei der vier Trunkenheitsfahrer hin und wieder auch mit Freunden mitgefahren zu sein, die selbst zu viel getrunken hätten. Wenn innerhalb des Freundeskreises alle alkoholisiert sind, dann fährt - wie eine Trunkenheitsfahrerin berichtete - einfach der „Fitteste“ oder man wechselt sich auf der Strecke ab, „*wenn jemand einmal nicht mehr kann*“ (vgl. T3).

Von einer Trunkenheitsfahrt aufgehalten wird meistens dann jemand, wenn er schon deutliche Anzeichen einer Berausung zeigt, ansonsten „*müsse es aber jeder selber wissen, wie viel er sich zutraut*“ (vgl. T4). T2: „*Wenn jemand offensichtlich nicht mehr fahren kann, dann sagen wir schon etwas. Wenn aber jemand über 0,5‰ ist, geistig und körperlich aber alles passt, dann ist es seine Eigenverantwortung, wenn er fährt. Mit der Zeit weiß man aber schon, wie viel jemand verträgt*“.

5.5 Konklusion

Es zeigte sich, dass sich Trunkenheitsfahrten in der Regel im Kontext nächtlicher Freizeitfahrten ereignen. Jungdliches Freizeitverhalten, das oft auch mit dem Konsum von Alkohol verbunden ist, findet meist innerhalb sozialer Bezugsgruppen (Peer-Groups) statt. Nimmt die soziale Kontrolle der Eltern ab einem gewissen Alter ab, so kommt besonders dem Freundeskreis eine größere Rolle zu und man orientiert sich vielfach an den in der Gruppe vorherrschenden Normen.

Bezogen auf die qualitativen Interviews wäre dies auch eine Erklärung dafür, dass vor allem die Peer-Groups die Aufnahme von Trunkenheitsfahrten beeinflussen. So zeigt sich, dass es in den einzelnen Freundesgruppen jeweils einheitliche Strategien zur Lösung des Trink-/Fahrkonflikts gibt. Jene Respondenten, die Trunkenheitsfahrten zugaben, bewegen sich auch in Peer-Groups, die dieses Verhalten teilen (also selbst auch alkoholisiert Autofahren). In den meisten Freundesgruppen der unauffälligen Fahrer wird zwar auch in der Freizeit Alkohol konsumiert, jedoch werden Trunkenheitsfahrten verpönt. Es wird dann meist schon im Vorfeld nach positiven Lösungsansätzen gesucht, damit sich der Nachhauseweg sicher gestaltet.

Welches positive Potenzial in der Peer-Group steckt, beweist jene junge Fahrerin, die zugab bis vor einem Jahr noch häufig unter dem Einfluss von zu viel Alkohol gefahren zu sein. Nach einem berufsbedingten Umzug wurde der Kontakt zur alten Peer-Group immer seltener.

Nach Anschluss in einem neuen Freundeskreis, in dem Trunkenheitsfahrten sehr negativ bewertet werden, kam es laut Aussage der Respondentin bisher zu keiner Alkoholfahrt mehr. Dies zeigt, dass vor allem vorherrschende Gruppennormen einen starken Einfluss auf die Lösung des Trink-/Fahrkonflikts haben dürften.

VI Quantitative Befragung

6.1 Methodisches Vorgehen

Das wesentliche Ziel der quantitativen Untersuchung bestand darin herauszufinden, inwieweit sich Alkohol- und unauffällige Fahrer hinsichtlich des Trink-Fahr-/Konflikts in gewissen Meinungen und Einstellungen statistisch signifikant voneinander unterscheiden.

Es wurde beschlossen die quantitative Erhebung mittels Online-Fragebogen durchzuführen.

Beim Auswahlverfahren handelte es sich um eine selbstselektive Auswahl, d.h. die Auswahl wird von den Untersuchungsobjekten selbst vorgenommen⁴ (vgl. Welker, Werner & Scholz 2005: 39). Somit handelt es sich um keine systematische Zufallsauswahl, sondern weist eher Parallelen zum Schneeballverfahren auf (Gelegenheitsstichprobe). Bei der folgenden Darstellung der Ergebnisse ist also zu berücksichtigen, dass die Aussagen für die beiden Gruppen Trunkenheitsfahrer und unauffälliger Fahrer zwar nicht repräsentativ sind, man aber trotzdem gewisse aussagekräftige Tendenzen erkennen kann, die zu weiteren Forschungsarbeiten auf diesem Gebiet anregen sollen.

Bevor mit der eigentlichen Befragung begonnen wurde, war der Fragebogen im Rahmen von Pretests an zehn Personen aus dem Bekanntenkreis auf die Verständlichkeit der Fragen hin untersucht worden. Nach kleinen Verbesserungen wurde mit der Untersuchung im Frühjahr 2008 begonnen.

⁴ Welker, Werner & Scholz (2005) empfehlen dieses Verfahren hauptsächlich für Studierende, da auf diese Weise rasch und kostengünstig Daten für Abschlussarbeiten gewonnen werden können.

6.2 Bereiche des Fragebogens

Der Aufbau des quantitativen Fragebogens unterteilt sich im Wesentlichen wie auch schon der Leitfaden zu den qualitativen Interviews in verkehrs- und alkoholbezogene Einstellungen, Fragen zur formellen und zur informellen Sozialkontrolle.

Verkehrsbezogene Einstellungen

- *Fahrmotiv*

Anhand einer von Raithel (1999) entnommenen Skala, soll der motivationale Gebrauch des Fahrzeugs ermittelt werden. Auf die Frage: „Worauf kommt es Ihnen beim Autofahren an?“ soll zwischen funktionalen und hedonistischen Fahrmotiven differenziert werden.

- *Verkehrsregeln/Fahrfehler*

Es soll festgestellt werden, wie oft die Befragten gegen Verkehrsregeln verstoßen (z.B. zu hohes Tempo, Verletzung von Vorrangregeln, etc) oder Fahrfehler begehen (z.B. Fahren im Zustand der Ermüdung, Ablenkung während des Lenkens, etc.).

- *Risikobereitschaft*

Dabei wurde eine Skala von Schulze (1996) zu Risikobereitschaft und Risikofreudigkeit zugrunde gelegt.

- *Unfallverwicklung seit Führerscheinbesitz*: differenziert nach Unschuldiger, Teilschuldiger, Alleinschuldiger

Freizeitaktivitäten außer Haus

Der Grund für die hohe Unfallverwicklung junger Fahrer liegt sehr oft in der Verknüpfung ihres Mobilitätsverhaltens mit ihrem Freizeitverhalten (nächtliche Freizeitunfälle). Im Fragebogen wurde anhand einer Itematterie nach den Freizeitaktivitäten außer Haus gefragt, in der nach nächtlichen, alkoholaffinen Freizeitbeschäftigungen aber, auch nach sportlichen und kulturellen Aktivitäten differenziert wird. Die Itematterie entstand in Annäherung an die Skala zu Freizeitaktivitäten von Schulze (1996) sowie der Skala zu Trinkorten nach Eisenbach-Stangl (1984).

Alkoholbezogene Einstellungen

- *Alkoholtrinkmenge*

Um den Zusammenhang zwischen Freizeitstil und Alkoholunfälle nochmals zu unterstreichen wird im Fragebogen die Alkoholtrinkmenge bei Trinksituationen in der Freizeit anhand folgender Frage erfasst: „Wenn Sie in Ihrer Freizeit alkoholische Getränke zu sich nehmen, wie viele Gläser sind das dann im Durchschnitt bei so einer Gelegenheit?“ Es erfolgt hierbei eine Differenzierung nach Bier, Wein und Spirituosen.

- *Häufigkeit des Alkoholkonsums*

Hierbei wird differenziert zwischen täglich, mehrmals in der Woche, einmal in der Woche, etwa 2-3 mal im Monat, etwa einmal im Monat, seltener, nie.

- *Trinkmotive*

Die Skala zur Ermittlung von Trinkmotiven ist an eine Skala aus dem Jahresbericht zum Jugendlichen Drogenkonsum der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung angelehnt. Es soll zwischen Alkoholkonsum als soziales Motiv und Problemtrinken unterschieden werden.

- *Zugetraute Alkoholmenge*

Gefragt wird hier, bis zu welcher Alkoholmenge man es sich zutraut, ein Auto noch sicher lenken zu können. Dies soll anhand jenes Getränks abgeschätzt werden, das von den Befragten bevorzugt konsumiert wird.

Formelle Sozialkontrolle

- *Erwünschte Promillegrenze:* Welche Promillegrenze wird von den Befragten am ehesten befürwortet – ein generelles Alkoholverbot, 0,5‰, 0,8‰ oder kein gesetzliches Limit?
- *Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit:* Wie hoch schätzen die Befragten die Wahrscheinlichkeit, dass ein alkoholfahrer in einer Polizeikontrolle entdeckt wird?

Informelle Sozialkontrolle – Reaktion des sozialen Umfelds

- *Reaktion der Eltern auf eine Trunkenheitsfahrt des Befragten*
- *Reaktion der Freunde auf eine Trunkenheitsfahrt des Befragten*

Zusätzliche Fragen

- *Soziodemographische Daten:* Geschlecht, Alter, höchster Schulabschluss, momentane Tätigkeit, Dauer des Führerscheinbesitzes.
- *Häufigkeit der Fahrten unter Alkoholeinfluss im Vorjahr:* Dabei wurde differenziert zwischen Fahrten nach geringen Alkoholmengen und Fahrten mit mehr Alkohol als erlaubt (BAK > 0,5).

6.3 Beschreibung der Stichprobe

Insgesamt wurden 161 Führerscheinbesitzer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren befragt, davon 90 Männer und 71 Frauen.

Die Gruppe der Trunkenheitsfahrer

Zum einen wurden zu den Trunkenheitsfahrern jene Personen gezählt, die noch den Probeführerschein besitzen und angaben, im letzten Jahr mindestens einmal nach dem Konsum von bereits kleinen Alkoholmengen mit dem Auto gefahren zu sein. Zum anderen jene Personen, die sich nicht mehr in der Probephase befinden und angaben, im letzten Jahr mindestens einmal unter dem Einfluss von zu viel Alkohol (BAK > 0,5) mit dem Auto gefahren zu sein.

Die Gruppe der unauffälligen Fahrer

Zu den unauffälligen Fahrern wurden jene Personen gezählt, die im letzten Jahr nie unter dem Einfluss von zu viel Alkohol (BAK < 0,5) mit dem Auto gefahren sind. Bei den Probeführerscheinbesitzern werden jene Personen als unauffällige Fahrer bezeichnet, die sich im letzten Jahr nur absolut nüchtern vor ein Steuer gesetzt haben.

Auswertung/ Ergebnisse

6.4 Bivariate Analysen

Bei den bivariaten Analysen sollen in erster Linie Zusammenhänge zwischen Trunkenheits- bzw. unauffälligen Fahrern in Hinblick auf verkehrssicherheitsrelevante Risikofaktoren ermittelt werden.

Diese werden in erster Linie mittels Chi²-Test berechnet. Ein erster Hinweis auf vorliegende Unterschiede gibt ein Signifikanzniveau von 5%, d.h., dass erst bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p \leq 0,05$ angenommen werden darf, dass die betrachtete Abweichung nicht zufällig zustande gekommen ist. Um die Stärke des Zusammenhangs zu bestimmen, wird das Assoziationsmaß Cramer's V verwendet. Bereits ein Cramer's V größer 0,3 gilt in den Sozialwissenschaften als bedeutsamer Zusammenhang (Vgl. Kühnel & Krebs, 2004).

6.4.1 Zusammensetzung der beiden Gruppen nach soziodemographischen Merkmalen

6.4.1.1 Geschlecht

Insgesamt wurden 90 Männer und 71 Frauen befragt. Dies bedeutet einen Anteil von 55,9% bei den Männern und 44,1% bei den Frauen.

Aufgrund des Chi²-Tests mit einem Wert von 10,893 und einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p = 0,001$ ($p < 0,05$) darf ein signifikanter Zusammenhang zwischen Geschlecht und der Gruppenzugehörigkeit (Trunkenheitsfahrer/unauffälliger Fahrer) angenommen werden. Männer und Frauen sind also in den zwei Gruppen nicht gleich verteilt. Mit 72,9% sind deutlich mehr Männer in Trunkenheitsfahrten involviert als Frauen. Das Assoziationsmaß Cramer's V beträgt 0,260 und deutet auf einen bedingt bedeutsamen Zusammenhang hin.

6.4.1.2 Schulausbildung

Zuerst wurden zwei Kategorien gebildet: mit und ohne Matura. Chi² beträgt 0,277 bei einem Signifikanzwert von $p = 0,599$ ($p > 0,05$). Es besteht also kein signifikanter Zusammenhang. Demnach sind die Gruppen gleich verteilt in Bezug auf die Schulausbildung. So haben in der Gruppe der Trunkenheitsfahrer 86,4% die Matura absolviert, in der Gruppe der unauffälligen Fahrer 89,2%.

6.4.1.3 Einwohnerzahl

Bezüglich der Einwohnerzahl wurden die folgenden Kategorien gebildet: Dorf/Ländliche Gegend, Kleinstadt, mittelgroße Stadt und Großstadt. Hierbei ergab sich ein signifikanter Zusammenhang ($\chi^2 = 12,236$; $p = 0,002 \Rightarrow p < 0,05$). In der Gruppe der Trunkenheitsfahrer stammt mit 67,3% ein Großteil aus einer Kleinstadt. Bei den unauffälligen Fahrern beträgt der Anteil 36,1%. Bei den unauffälligen Fahrern sind die Bewohner einer Großstadt mit 41,2% in der Mehrzahl.

6.4.1.4 Führerscheinbesitz

Hinsichtlich der Dauer des Führerscheinbesitzes wurde zwischen zwei Gruppen unterschieden: Führerschein vor 2006 und Probeführerschein (Führerschein ab 2006). Der χ^2 -Wert beträgt 0,446 bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p = 0,504$ ($p > 0,05$), was auf einen nicht signifikanten Zusammenhang deutet. Probeführerscheinbesitzer und übrige Führerscheinbesitzer sind in beiden Gruppen gleich verteilt. Bei den Trunkenheitsfahrern haben 11,9% den Probeführerschein, bei den unauffälligen Fahrern 15,7%.

6.4.2 Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und verkehrsbezogenen Einstellungen

Gibt es einen Unterschied zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern in Hinblick auf verkehrsbezogene Einstellungen?

H0: Es gibt keinen Unterschied in Hinblick auf verkehrsbezogene Einstellungen zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern.

H0: Es gibt einen Unterschied in Hinblick auf verkehrsbezogene Einstellungen zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern. Im Vergleich neigen Trunkenheitsfahrer stärker zu Verkehrsauffälligkeiten.

6.4.2.1 Fahrmotiv

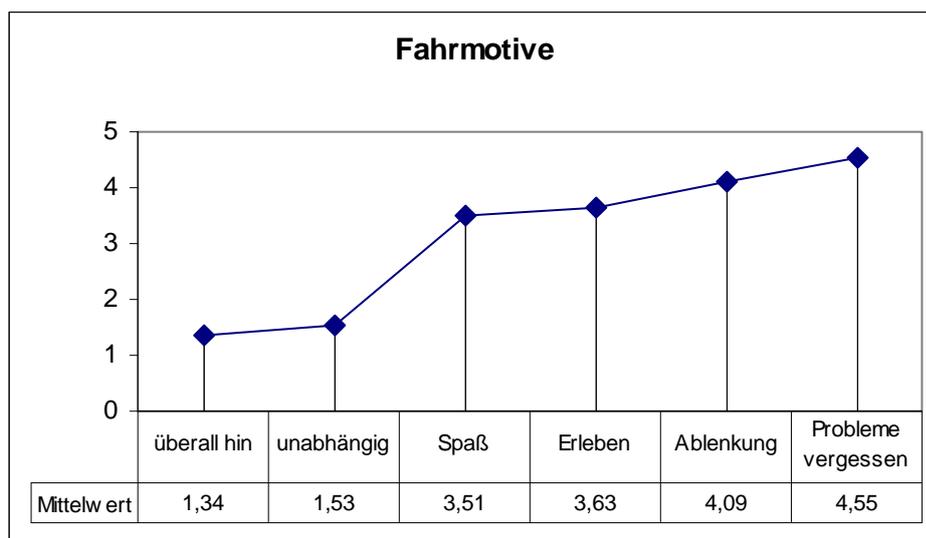


Abbildung 7: Mittelwerte der einzelnen Fahrmotive

Legende zu den Mittelwerten: 1 trifft sehr zu
2 trifft eher zu
3 teils/teils
4 trifft eher nicht zu
5 trifft überhaupt nicht zu

Betrachtet man die Mittelwerte der einzelnen Items, so weisen „überallhin kommen“ (1,34) und „unabhängig zu sein“ (1,53) die höchsten Werte auf. Den niedrigsten Wert erzielt „Probleme vergessen“ (4,55) gefolgt von „um Ablenkung zu haben“ (4,09). Dies zeigt, dass beim Großteil der befragten 18-24 jährigen Autolenker im Allgemeinen die rein funktionalen Motive des Autofahrens im Vordergrund stehen.

Um festzustellen, ob die einzelnen Items wirklich unterschiedliche Dimensionen von Fahrmotiven messen, wurde eine Faktorenanalyse (Hauptachsenanalyse) durchgeführt. Für die Anzahl der zu extrahierenden Faktoren wird das Kaiser-Kriterium verwendet. Dabei werden alle Faktoren eingeschlossen, deren Eigenwert größer eins ist (vgl. Backhaus 2003, 295). Die Varimax-Rotation extrahierte zwei Faktoren, die zusammen 51,9% der Gesamtvarianz erklären.

<i>Faktor 1</i>	<i>Faktor 2</i>
Ablenkung (0,824)	Unabhängigkeit (0,589)
Spaß (0,703)	Überall hin (0,749)
Probleme vergessen (0,553)	
Erleben (0,707)	

Tabelle 4: Rotierte Faktorenmatrix "Fahrmotive"

Faktor 2 beschreibt deutlich ein funktionales Fahrmotiv, wohingegen Faktor 1 jene Items enthält, die zusammen ein hedonistisch-eskapistisches Fahrmotiv beschreiben. Da in zahlreichen Untersuchungen belegt wurde, dass vor allem Fahrmotive, mit denen emotionale Aspekte verbunden werden einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben (vgl. Kapitel 1.1.2), werden die betreffenden Variablen des Faktors 1 zu einem additiven Index (0-12 Punkte) zusammengefasst. Nach Ermittlung der Durchschnittswerte weist der Index „Hedonistisch-Eskapistisches Fahrmotiv“ die folgenden 4 Kategorien auf:

- 0-3 Punkte: sehr schwache Ausprägung
- 4-6 Punkte: eher schwache Ausprägung
- 7-9 Punkte: eher starke Ausprägung
- 10-12 Punkte: sehr starke Ausprägung

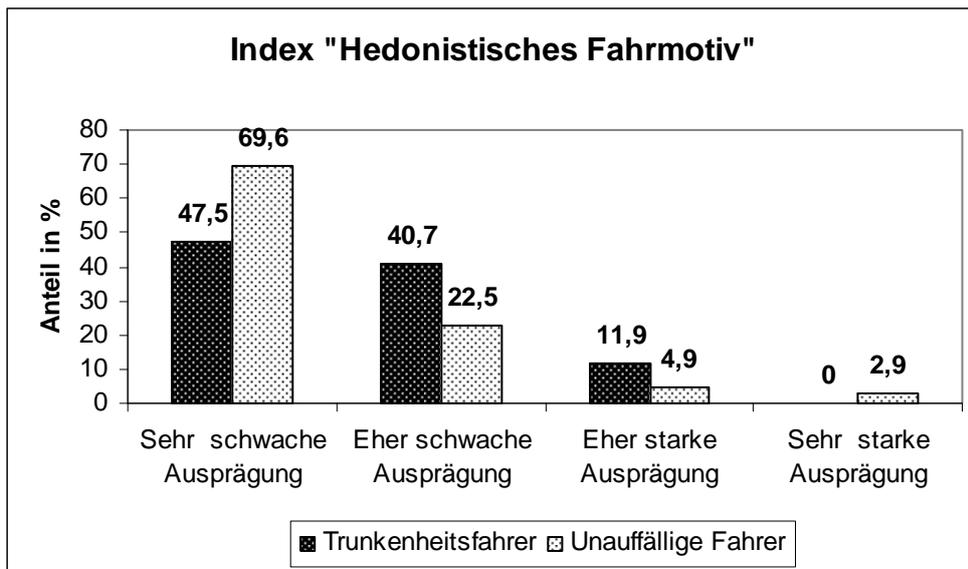


Abbildung 8: Index "Hedonistisches Fahrmotiv" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Der Chi²-Test, berechnet mittels Fishers Exaktem Test, ergibt einen signifikanten Unterschied zwischen Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern (Chi² = 11,357; p = 0,008 => p < 0,05).

Cramer's V mit einem Wert von 0,266 weist auf einen bedingt bedeutsamen Zusammenhang hin.

6.4.2.2 Risikobereitschaft

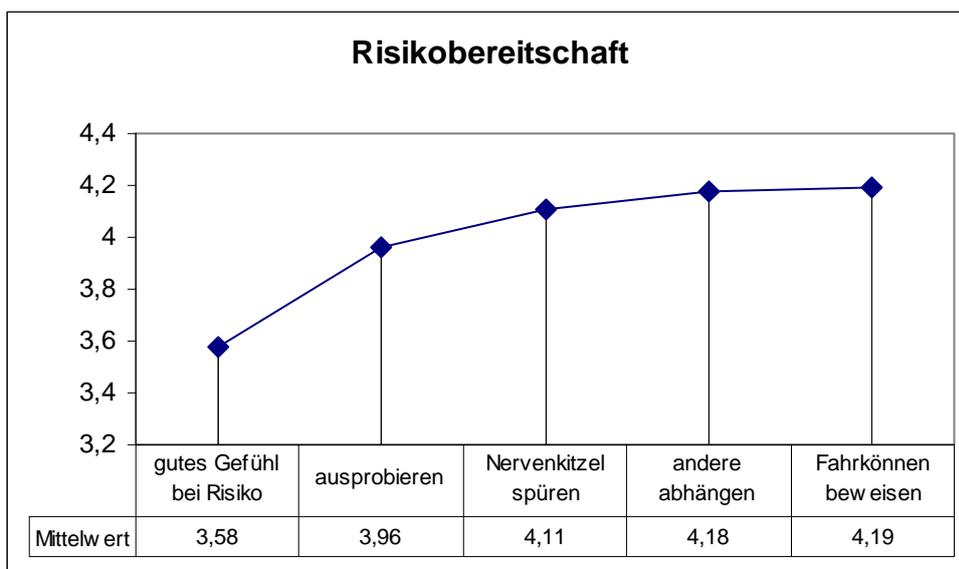


Abbildung 9: Mittelwerte der einzelnen Items zum riskanten Verkehrsverhalten

Legende zu den Mittelwerten: 1 trifft sehr zu
2 trifft eher zu
3 teils/teils

4 trifft eher nicht zu
5 trifft überhaupt nicht zu

Allgemein ist beim Großteil der Befragten die Bereitschaft zu riskantem Verkehrsverhalten nicht sehr stark ausgeprägt. Beim Blick auf die Mittelwerte erhält das Item „Ich fühle mich gut, wenn ich eine riskante Situation bewältigt habe“ die meiste Zustimmung (3,58), gefolgt von „Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich selbst fahren kann“ (3,96) und „Hin und wieder ist es ein gutes Gefühl, beim Autofahren einen Nervenkitzel zu erleben“ (4,11). Die schwächste Zustimmung erhält das Item „Auf schwierigen Strecken stelle ich gern mein Fahrkönnen unter Beweis“ (4,19) dicht gefolgt von „Es ist ein gutes Gefühl andere abzuhängen“ (4,18).

Aus den Items wurde ein additiver Index gebildet, auf dem insgesamt zwischen 0 und 20 Punkten erreicht werden konnten. Zur besseren Darstellung der Ergebnisse wurde der Index in folgende Kategorien umkodiert:

- 0-5 Punkte: sehr schwache Ausprägung
- 6-10 Punkte: eher schwache Ausprägung
- 11-15 Punkte: eher starke Ausprägung
- 16-20 Punkte: sehr starke Ausprägung

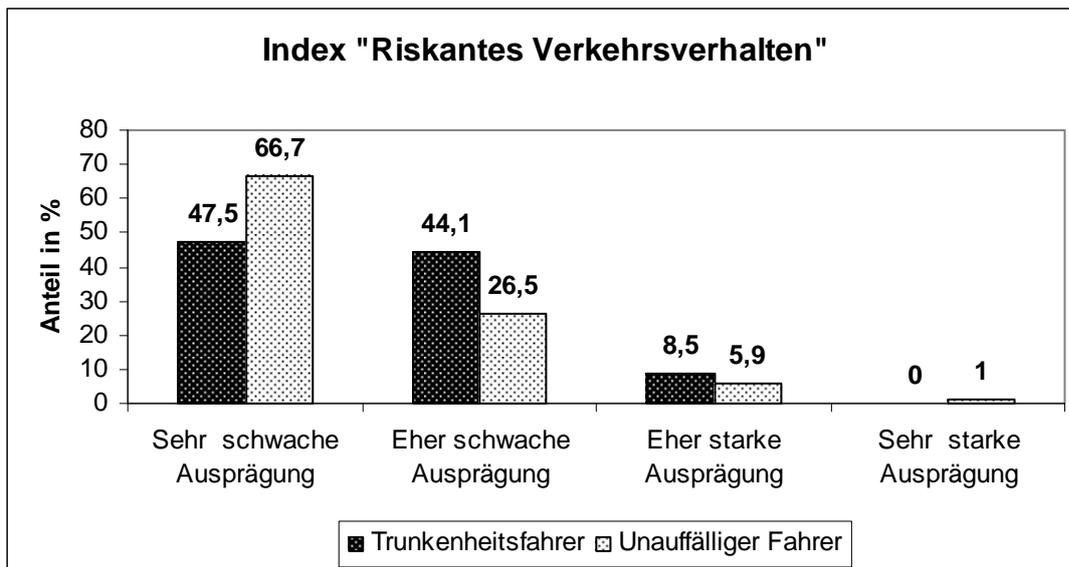


Abbildung 10: Index "Riskantes Verkehrsverhalten" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Weder Trunkenheitsfahrer noch unauffällige Fahrer verzeichnen eine sehr starke oder eher starke Ausprägung hinsichtlich riskantem Verkehrsverhalten. Mit 66,7% weisen zwar mehr

unauffällige Fahrer eine sehr niedrige Ausprägung gegenüber Trunkenheitsfahrern (47,5%) auf, jedoch beträgt χ^2 6,761 bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p = 0,055$ ($p > 0,05$), das streng genommen auf keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Risikobereitschaft im Straßenverkehr und der Gruppenzugehörigkeit hinweist.

6.4.2.3 Fahrfehler/ Regelkonformität

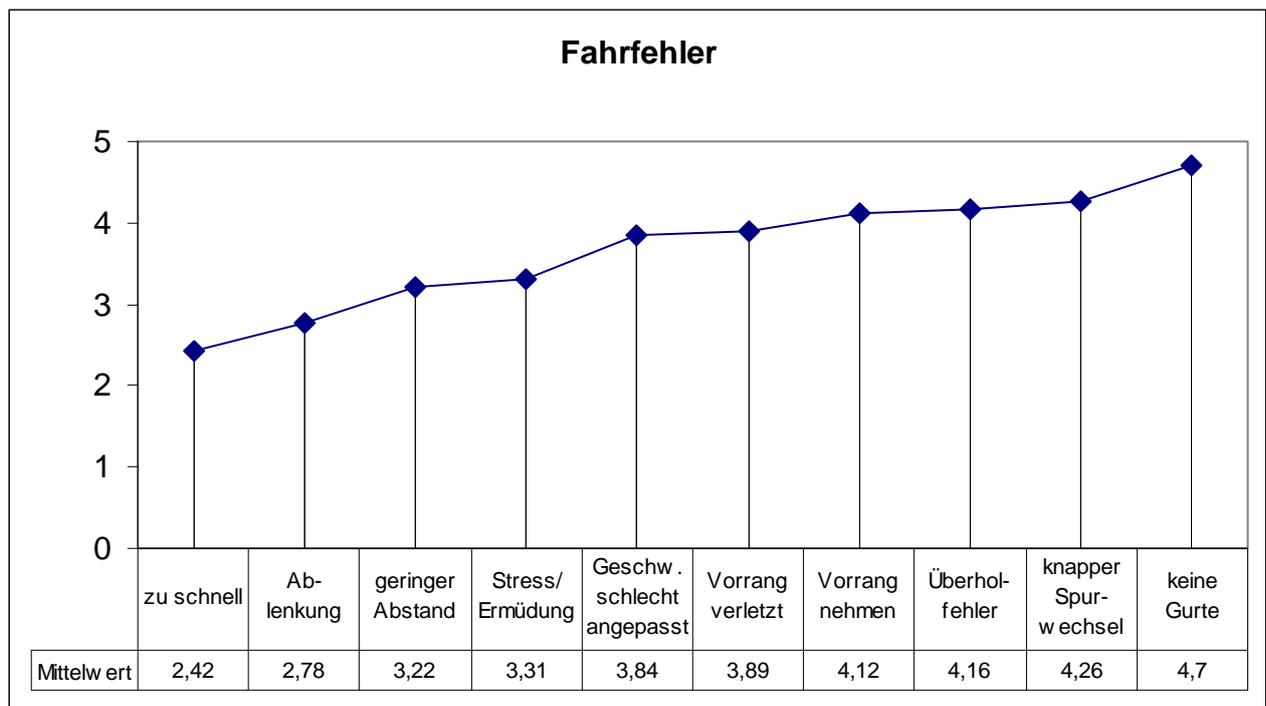


Abbildung 11: Mittelwerte zu den einzelnen Fahrfehlern

Legende zu den Mittelwerten: 1 sehr oft
 2 oft
 3 manchmal
 4 selten
 5 nie

Die Fahrfehler, die von den Befragten am häufigsten begangen werden, sind „zu hohe Geschwindigkeit“ (2,42), gefolgt von „Ablenkung beim Fahren“ (2,78). Umgekehrt halten sich die meisten aber an das Anlegen der Sicherheitsgurte (4,70) und auch „knapper Spurwechsel“ kommt bei den Befragten äußerst selten vor.

Um feststellen zu können, ob es Unterschiede in der Regelkonformität hinsichtlich Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern gibt, wurde aus den Items zunächst ein additiver Index gebildet, der nach Ermittlung der Durchschnittswerte die folgenden Ausprägungen

enthält: sehr hohe Regelkonformität, eher hohe Regelkonformität, eher niedrige Regelkonformität, sehr niedrige Regelkonformität.

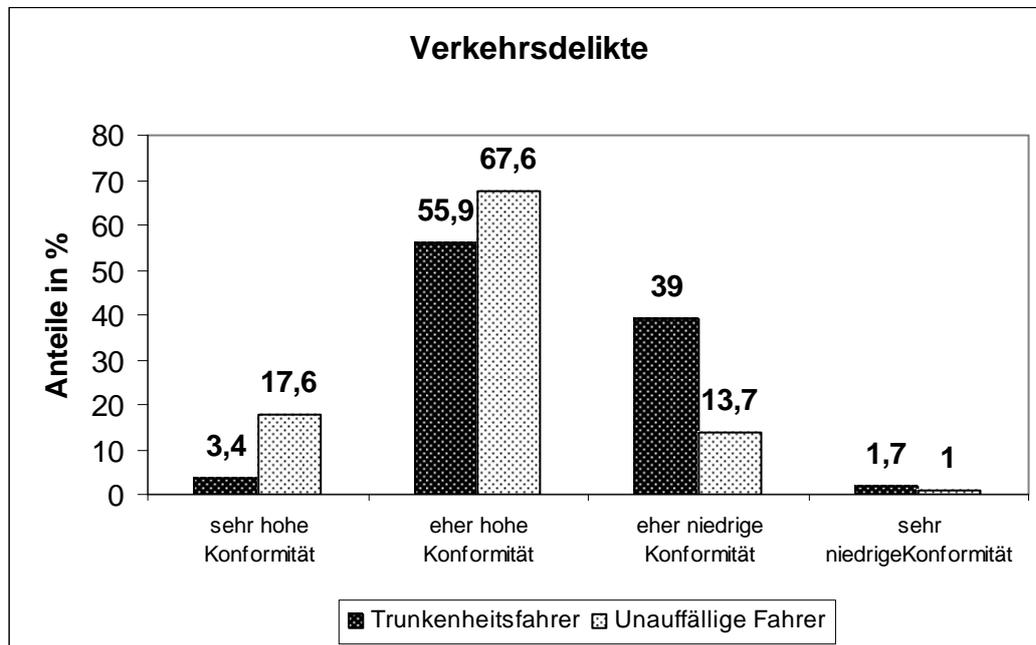


Abbildung 12: Index "Regelkonformität" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Insgesamt weisen 85,2% der unauffälligen Fahrer eine sehr hohe oder eher hohe Regelkonformität auf, bei den Trunkenheitsfahrern beträgt der Anteil nur 59,3%. Ein χ^2 von 17,456, berechnet nach Fisher's Exaktem Test, und eine Irrtumswahrscheinlichkeit von $p=0,000$ ($p < 0,05$) deuten auf einen signifikanten Zusammenhang zwischen Gruppenzugehörigkeit und Regelkonformität hin. Cramer's V beträgt 0,329, was auf einen bedeutsamen Zusammenhang schließen lässt.

6.4.2.4 Unfallhäufigkeit – selbstverschuldete Unfälle

Bei der Frage wie oft die Befragten seit Besitz ihres Führerscheins schon als Autolenker an Unfällen beteiligt waren, wurde zwischen unschuldig, teilschuldig und alleinschuldig differenziert. Da für die Fragestellung vor allem die selbstverschuldeten Unfälle von Interesse sind, wurden in einem ersten Schritt aus der Anzahl der Unfälle als Teil- bzw. als Alleinschuldiger ein Index gebildet.

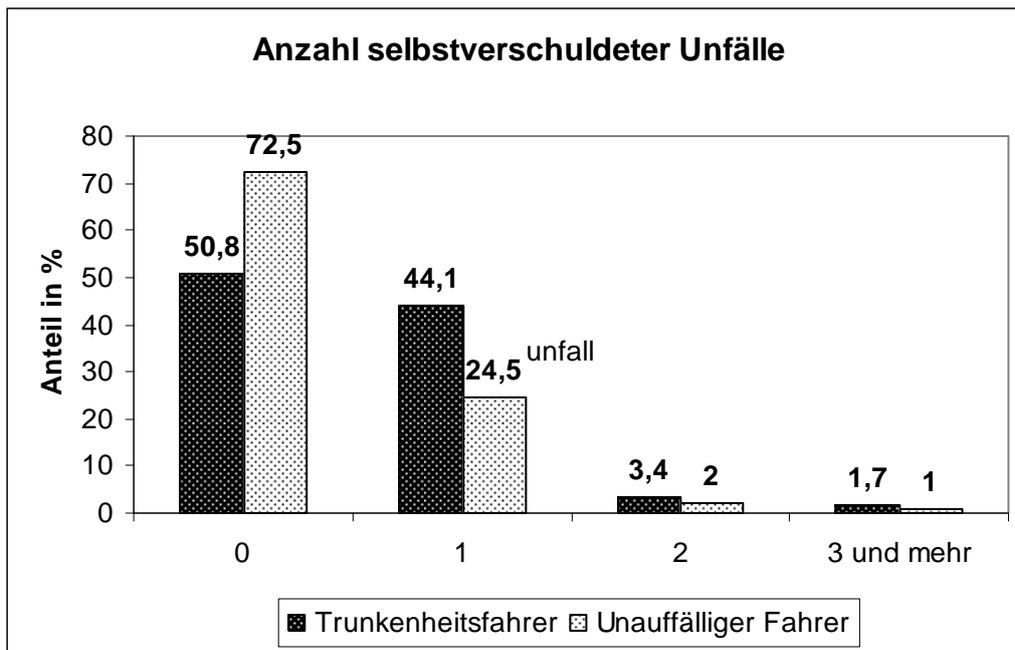


Abbildung 13: Anzahl der selbstverschuldeten Unfälle differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Betrachtet man die Unfallbeteiligung der Befragten nach ihrer Zugehörigkeit zu einer Gruppe, so zeigt sich, dass 72,5% der unauffälligen Fahrer und 50,8% der Trunkenheitsfahrer bisher noch nie einen Unfall selbst verschuldet haben. Mit 44,1% sind fast doppelt so viele Trunkenheitsfahrer in einen selbstverschuldeten Unfall verwickelt gewesen, wie unauffällige Fahrer (24,5%). Sowohl Trunkenheitsfahrer als auch unauffällige Fahrer waren bisher äußerst selten an zwei oder mehr selbstverschuldeten Unfällen beteiligt.

Chi² bei einem Wert von 7,700 und einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p = 0,054$ ($p > 0,05$) lassen auf keinen signifikanten Zusammenhang zwischen der Gruppenzugehörigkeit und der Beteiligung an selbstverschuldeten Unfällen schließen.

6.4.2.5 Freizeitverhalten

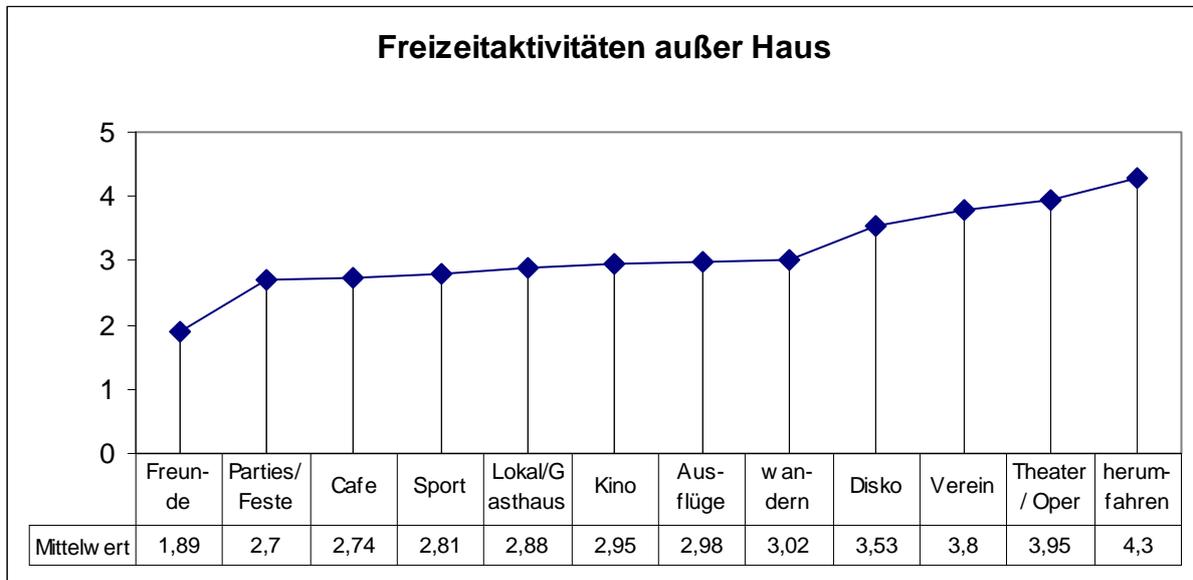


Abbildung 14: Mittelwerte zu den einzelnen außerhäuslichen Freizeitaktivitäten

Legende zu den Mittelwerten: 1 sehr oft
 2 oft
 3 manchmal
 4 selten
 5 nie

Auf die Frage welche außerhäuslichen Freizeitaktivitäten von den Befragten bevorzugt wahrgenommen werden, wurden „Treffen mit Freunden“ am häufigsten genannt, gefolgt vom „Besuch von Parties oder Festen“. An letzter Stelle liegt „mit dem Auto in der Gegend herumfahren/ spazieren fahren“. Auch ein Theater- oder Opernbesuch wird von den Befragten eher selten wahrgenommen.

Da Untersuchungen vielfach darauf hinweisen, dass freizeitbedingte Nachtfahrten das Risiko einer Trunkenheitsfahrt besonders für 18 – 24 jährige Autolenker erhöhen (vgl. Kapitel 2.3), wurden die Items „Diskothek besuchen“, „Lokal/ Gasthaus besuchen“ und „Parties/Feste besuchen“ zu einem Index zusammengefasst, indem die Variablen addiert und anschließend „durch 3“ (die Anzahl der Variablen) dividiert wurden, um dieselbe Skala wie bei den Ursprungsvariablen zu erhalten.

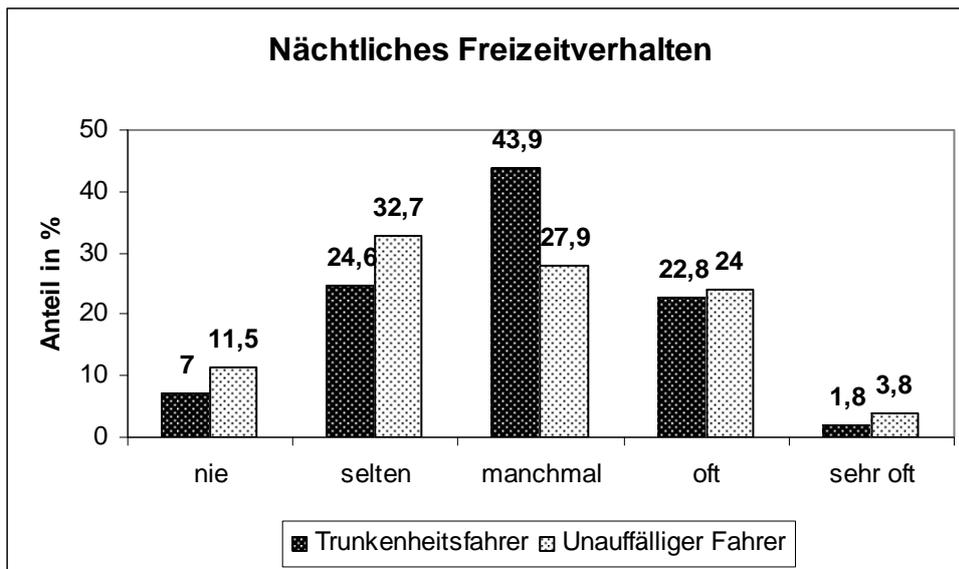


Abbildung 15: Index "Freizeit" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Aus Abbildung 15 lassen sich kaum Unterschiede in den nächtlichen Freizeitaktivitäten zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern feststellen. Auch der Chi²-Test zeigt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen der Gruppenzugehörigkeit und nächtlichen Freizeitaktivitäten (Chi² = 5,529; p = 0,237 => p > 0,05).

6.4.3 Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und alkoholbezogenen Einstellungen

Gibt es einen Unterschied zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern in Hinblick auf alkoholbezogene Einstellungen?

H0: Es gibt keinen Unterschied in Hinblick auf alkoholbezogene Einstellungen zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern.

H0: Es gibt einen Unterschied in Hinblick auf alkoholbezogene Einstellungen zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern. So konsumieren Trunkenheitsfahrer deutlich mehr Alkohol und er wird von diesen auch verstärkt zur Kompensation von Problemen eingesetzt. Weiters trauen sich Trunkenheitsfahrer höhere Alkoholmengen zu, wenn es darum geht, mit dem Auto danach noch sicher fahren zu können.

6.4.3.1 Alkoholkonsum mittels Quantity – Frequency – Index

Bei der Frage nach den Alkoholtrinkmengen, die in der Freizeit konsumiert werden, konnten die Befragten zwischen jenen alkoholischen Getränken differenzieren, die von ihnen bei so einer Gelegenheit im Durchschnitt konsumiert werden. Die Angaben zum Bierkonsum

wurden in Gläsern zu 0,3l und 0,5l erhoben, die Angaben zum Weinkonsum in Achtel- und Viertel-Liter, der Spirituosenkonsum in 2cl-Einheiten.

In Anlehnung an Kretschmer-Bäumel (1995) wurde aus der Häufigkeit des Alkoholkonsums und der Konsummenge ein so genannter Quantity-Frequency-Index (Q-F-Index) gebildet, um eine Typologie von Alkoholkonsumenten zu erhalten.

Dazu wurden die Mengenangaben zu den Getränkearten in Gramm/Alkohol umgerechnet. Ein großes Bier (0,5l) entspricht beispielsweise ca. 20g Alkohol, ebenso ein Viertel Wein. Ein Achtel Wein als auch die Spirituosenangaben (2cl) werden mit 10g umgerechnet.

Nach Kretschmer-Bäumel ergeben sich die folgenden fünf Alkoholkonsumententypen (vgl. Kretschmer-Bäumel 1995: 30):

- Starke Alkoholkonsumenten: Personen, die mindestens 1-mal oder mehrmals in der Woche Alkohol zu sich nehmen und dabei mehr als 60g konsumieren.
- Mäßige Alkoholkonsumenten: Personen, die entweder 1-2 mal wöchentlich zwischen 40 und 60g Alkohol oder seltener, aber dann mindestens mehr als 60g Alkohol konsumieren.
- Häufig-leichte Alkoholkonsumenten: Personen, die mindestens 1-mal wöchentlich und höchstens bis 40g Alkohol konsumieren.
- Selten-leichte Alkoholkonsumenten: Personen, die etwa 1-3mal im Monat und dabei eine Alkoholmenge von bis zu 60g zu sich nehmen.
- Gelegentliche Alkoholkonsumenten: Personen, die angaben, seltener als 1-mal im Monat alkoholische Getränke zu konsumieren.
- Abstinente: Befragte, die angaben, nie Alkohol zu trinken.

Abschließend wurden in der vorliegenden Arbeit zur besseren Veranschaulichung der Ergebnisse die Mäßigen und Häufig-leichten Alkoholkonsumenten zur Kategorie „Konsumtrinker“ zusammengefasst; die Selten-leichten und Gelegentlichen Alkoholkonsumenten bilden die Gruppe der Wenigtrinker.

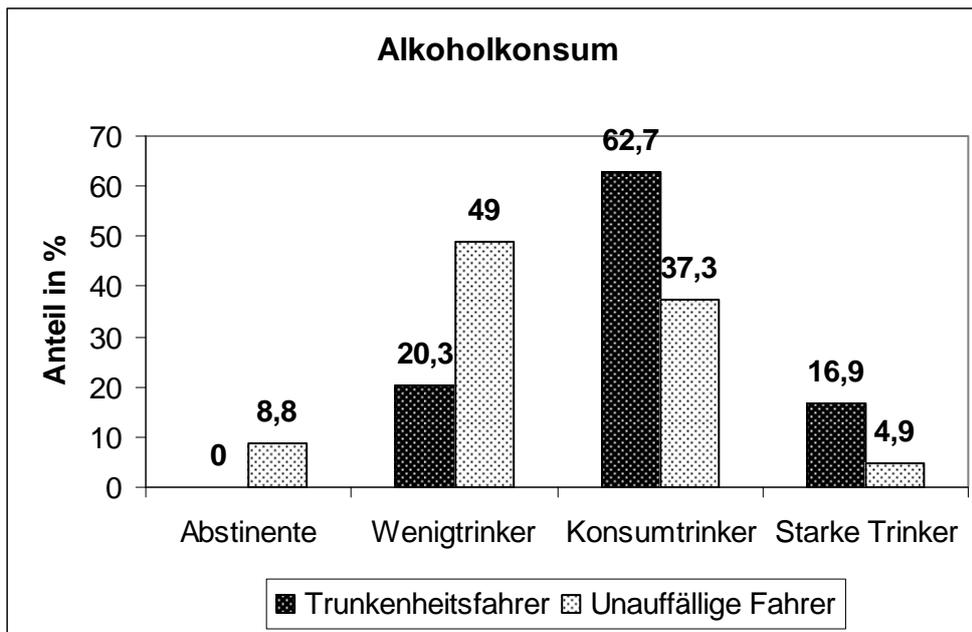


Abbildung 16: Alkoholkonsum mittels Q-F-Index differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Untersucht man den Q-F-Index in Hinblick auf die Gruppenzugehörigkeit der Befragten, so lässt sich feststellen, dass Trunkenheitsfahrer einen höheren Alkoholkonsum aufweisen als unauffällige Fahrer. So sind mehr als die Hälfte der Trunkenheitsfahrer (62,7%) der Gruppe der Konsumtrinker zuzuordnen, bei den unauffälligen Fahrern ist es fast die Hälfte weniger (37,3%). Auch bei den starken Trinkern sind mit 16,9% mehr Trunkenheitsfahrer zu finden als unauffällige Fahrer (4,9%).

Chi² beträgt 24,213 bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p = 0,000$ ($p < 0,05$), was auf einen signifikanten Zusammenhang zwischen Alkoholkonsumtyp und der Gruppenzugehörigkeit schließen lässt. Cramer's V nimmt einen Wert von 0,388 an, was auf einen bedeutsamen Zusammenhang hinweist.

6.4.3.2 Trinkmotive

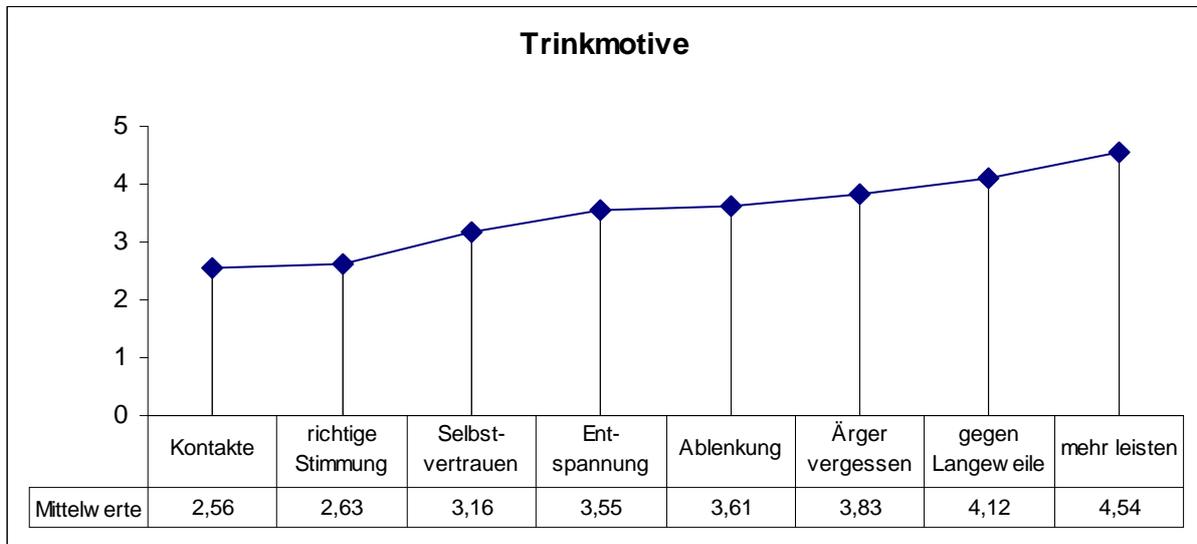


Abbildung 17: Mittelwerte zu den einzelnen Trinkmotiven

Legende zu den Mittelwerten: 1 trifft sehr zu
 2 trifft eher zu
 3 teils/teils
 4 trifft eher nicht zu
 5 trifft überhaupt nicht zu

Bei den Motiven zum Alkoholkonsum stehen „besser in Kontakt mit anderen kommen“ (2,56) und „für die richtige Stimmung sorgen, wenn man mit anderen zusammen ist“ (2,63) im Vordergrund. Das Trinkmotiv „um mehr leisten zu können“ (4,54) wird von den Befragten am seltensten genannt, gefolgt von „um die Langeweile zu vertreiben“.

In einem nächsten Schritt wurden die Items einer Faktorenanalyse unterzogen, um bestimmen zu können, ob unterschiedliche Dimensionen von Alkoholtrinkmotiven erfasst wurden. Bei der Faktorenanalyse werden nach der Varimax-Rotation zwei Faktoren extrahiert, die zusammen 57,741% der Gesamtvarianz erklären.

<i>Faktor 1</i>	<i>Faktor 2</i>
Ärger herunterspülen (0,768)	Kontakte knüpfen (0,869)
Besser entspannen (0,556)	Mehr Selbstvertrauen (0,564)
Von Schwierigkeiten ablenken (0,765)	Für richtige Stimmung sorgen (0,813)
Langeweile vertreiben (0,597)	

Abbildung 18: Rotierte Faktorenmatrix "Trinkmotive"

Die obige Abbildung der Rotierten Faktorenmatrix beinhaltet nur jene Items, die Faktorladungen $> 0,5$ aufweisen. Das einzige Item mit der Faktorladungen $< 0,5$ ist „mehr leisten“ und wurde deshalb aus der weiteren Berechnung ausgeschlossen.

Die Items des zweiten Faktors kennzeichnen zusammengenommen ein soziales Trinkmotiv. Auf den ersten Faktor laden jene Items, die angeben, ob Alkohol zur Bewältigung von Ärger und Schwierigkeiten dient, bzw. um Langeweile besser vertreiben zu können oder um besser zu entspannen. Die Items dieses Faktors weisen auf die Funktion des Alkohols als Problemlöser hin.

Da in der vorliegenden Arbeit u.a. festgestellt werden will, ob es sich bei Alkohol und Fahren weniger um ein eigenständiges Verhalten handelt, sondern vielmehr um einen Teil eines ganzen „Verhaltenskomplexes“, das man beispielsweise wie Jessor als Problemverhalten bezeichnen kann, sind besonders die Items des zweiten Faktors von Interesse, um feststellen zu können, ob Trunkenheitsfahrer eine stärkere Tendenz zu Problemtrinken aufweisen. Aus diesem Grund wird aus den betreffenden Items ein additiver Index gebildet (0-16 Punkte), der nach Ermittlung der Durchschnittswerte die folgenden vier Kategorien aufweist:

0-4 Punkte: sehr niedrige Ausprägung

5-8 Punkte: eher niedrige Ausprägung

9-12 Punkte: eher hohe Ausprägung

13-16 Punkte: sehr hohe Ausprägung

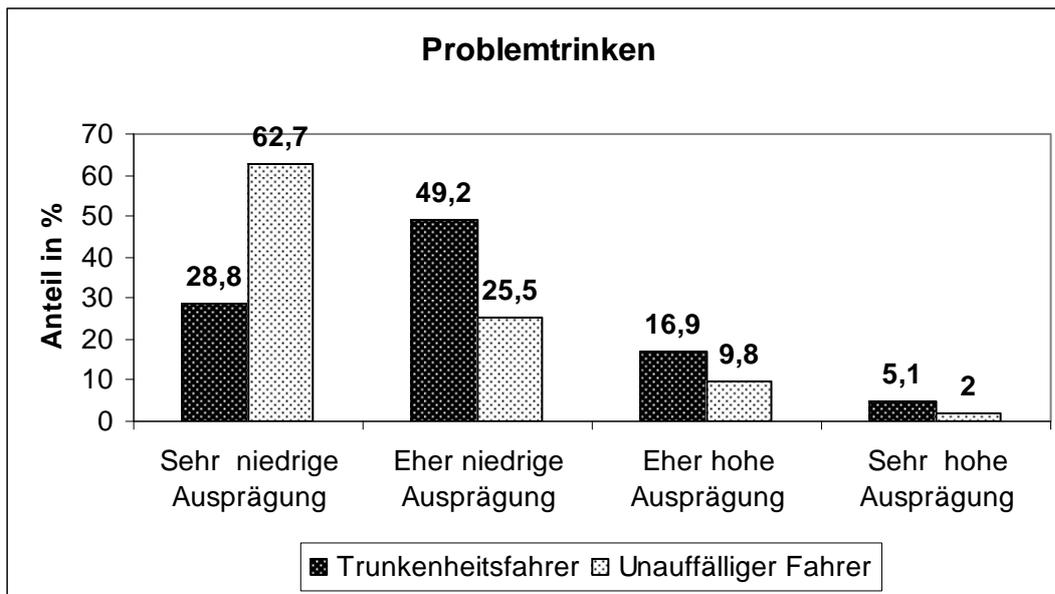


Abbildung 19: Index "Problemtrinken" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Es wird ersichtlich, dass sich Trunkenheitsfahrer und unauffällige Fahrer hinsichtlich des Problemtrinkens unterscheiden. Während 62,7% der unauffälligen Fahrer eine sehr niedrige Ausprägung am Index „Problemtrinken“ aufweisen, sind es bei den Trunkenheitsfahrern nur 28,8%. Demgegenüber erzielen 22% der Trunkenheitsfahrer eine eher hohe bis sehr hohe Ausprägung am Index. Bei einem χ^2 von 17,783 (berechnet nach Fishers Exaktem Test) und einem Signifikanzwert von $p = 0,000$ ($p < 0,05$) darf auf einen signifikanten Zusammenhang zwischen Problemtrinken und der Gruppenzugehörigkeit geschlossen werden. Cramer's V beträgt 0,329 und indiziert einen bedeutsamen Zusammenhang.

6.4.3.2 Zugetraute Alkoholmenge beim Fahren

Bei der Frage, bis zu welcher Alkoholmenge es sich die Befragten zutrauen würden ein Auto noch sicher lenken zu können, wurde annähernd die gleiche Item-Batterie verwendet wie zuvor bei der Alkoholtrinkmenge. Zur besseren Interpretation der Ergebnisse wurden die Mengenangaben ebenfalls wieder in Gramm/Alkohol umgerechnet und in die folgenden Ausprägungen umkodiert: 0g; bis 20g; bis 40g; über 40g.

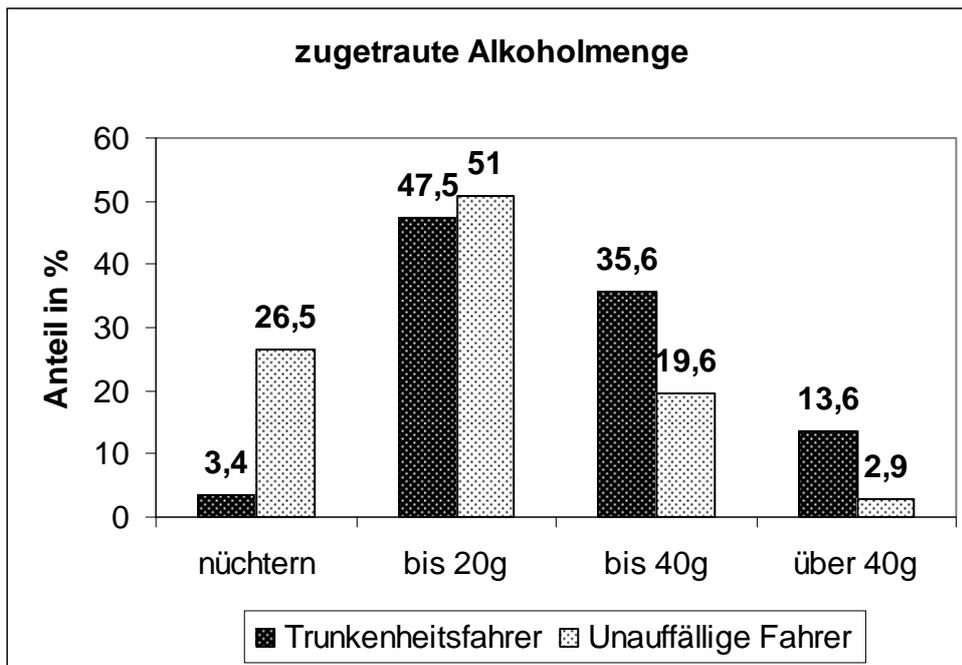


Abbildung 20: Zugetraute Menge differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Sowohl bei den Trunkenheitsfahrern als auch bei den unauffälligen Fahrern gab der Großteil an, bis etwa 20g Alkohol (dies entspricht ca. einem großen Bier) ein Auto noch sicher lenken zu können. Der Ansicht, nur völlig nüchtern ein Auto zu fahren, sind mit einem Anteil von 26,5% deutlich mehr unauffällige Fahrer als Trunkenheitsfahrer (3,4%). Letztere sind bei den höheren Alkoholmengen deutlich höher vertreten. Der Chi²-Test deutet auf einen signifikanten Zusammenhang hin (Chi² = 21,067; p= 0,000 => p< 0,05). Cramer's V beträgt 0,362, wonach auf einen bedeutsamen Zusammenhang geschlossen werden kann.

6.4.4. Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und formeller Kontrolle

Gibt es einen Unterschied zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern in Hinblick auf die formelle Kontrolle?

H0: Es gibt keinen Unterschied in Hinblick auf die formelle Kontrolle zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern.

H0: Es gibt einen Unterschied in Hinblick auf die formelle Kontrolle zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern. Erstere schätzen die Wirkung formeller Kontrolle, wie z.B. die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit, deutlich geringer ein.

6.4.4.1 Befürwortete Promillegrenze

Auf die Frage, welche Promillegrenze man am ehesten befürworten würde, konnten die Befragten zwischen folgenden Antwortmöglichkeiten wählen: 0,0 ‰, 0,5 ‰, 0,8 ‰ oder kein gesetzliches Limit. Da sich kaum einer der Befragten für die letztere Antwortkategorie entschied, wurden die beiden letzten Ausprägungen in die Kategorie „0,8 ‰ oder höher“ umkodiert.

Insgesamt sprachen sich 43,8% der Befragten für ein generelles Alkoholverbot für alle PKW-Lenker aus. Rund 48,8% befürworteten die aktuelle Regelung von 0,5 ‰. Mit nur 7,8% der Stimmen wurde einer Promillegrenze von 0,8 oder höher eine deutliche Absage erteilt.

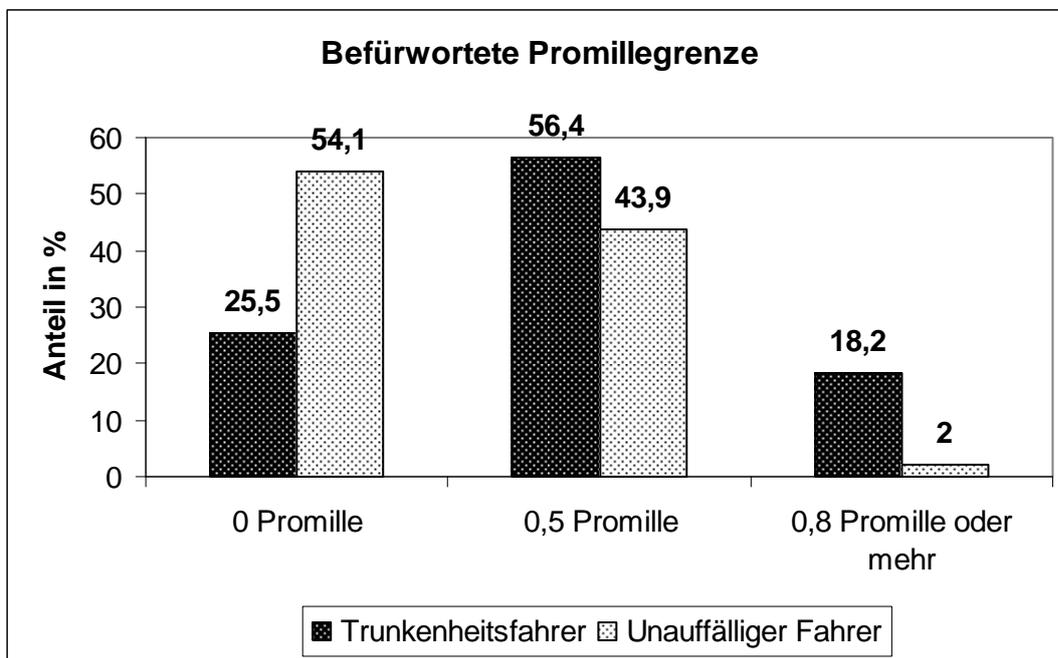


Abbildung 21: Befürwortete Promillegrenze differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Differenziert man zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern, so zeigt sich, dass letztere eher niedrige Promillegrenzen befürworten. Aus der Grafik wird ersichtlich, dass sich gegenüber den Trunkenheitsfahrern, mehr als doppelt so viele unauffällige Fahrer für ein generelles Alkoholverbot am Steuer aussprechen. Der Großteil der Trunkenheitsfahrer (56,4%) wiederum ist mit der aktuellen Grenze von 0,5 ‰ zufrieden. Für eine Promillegrenze von 0,8 oder höher sprechen sich deutlich mehr Trunkenheitsfahrer (18,2%) als unauffällige Fahrer (2%) aus.

Bei einem χ^2 von 19,431 und einem Signifikanzwert von 0,000 ($p < 0,05$) kann ein signifikanter Unterschied zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern angenommen werden. Damit kann die Alternativhypothese angenommen werden, wonach es einen Zusammenhang zwischen Gruppenzugehörigkeit und befürworteter Promillegrenze gibt. Das Assoziationsmaß Cramer's V mit einem Wert von 0,356 deutet auf einen bedeutsamen Zusammenhang hin.

6.4.4.2 Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit

Allgemein schätzten 46,6% der Befragten die Wahrscheinlichkeit, mit der in Österreich eine Trunkenheitsfahrt in einer Polizeikontrolle entdeckt wird, als ziemlich bzw. sehr unwahrscheinlich ein.

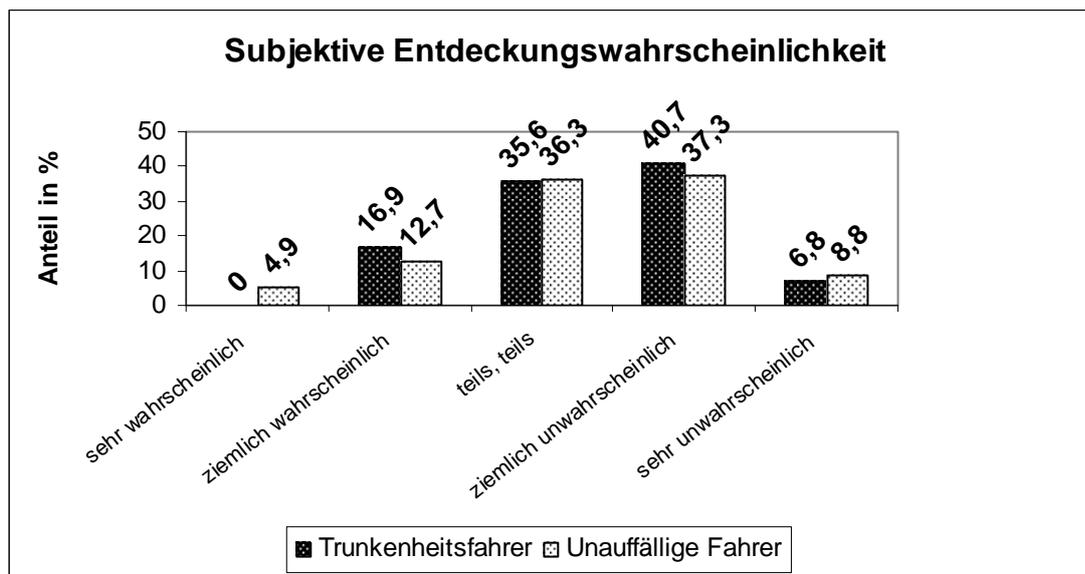


Abbildung 22: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Wie es Abbildung 22 zu entnehmen ist, sind nur geringe Unterschiede zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern zu verzeichnen. Der χ^2 Wert - berechnet mittels Fisher's Exaktem Test - ergibt keinen signifikanten Zusammenhang ($\chi^2 = 3,667$; $p = 0,469 \Rightarrow p > 0,05$). Deshalb muss die Nullhypothese beibehalten werden, wonach es keinen Unterschied gibt zwischen der Gruppenzugehörigkeit und der subjektiv wahrgenommenen Entdeckungswahrscheinlichkeit gibt.

6.4.5 Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und der Reaktion des sozialen Umfeldes

Gibt es einen Unterschied zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern in Hinblick auf die Reaktion des sozialen Umfelds?

H0: Es gibt keinen Unterschied in Hinblick auf die Reaktion des sozialen Umfelds zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern.

H0: Es gibt einen Unterschied in Hinblick auf die Reaktion des sozialen Umfelds zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern. Familie und Freunde von Trunkenheitsfahrern zeigen eine deutlich permissivere Einstellung.

6.4.5.1 Reaktion Familie

Allgemein gaben 91,3% der Befragten an, dass ihre Familie sehr oder eher ablehnend auf eine Alkoholfahrt des Befragten reagieren würde.

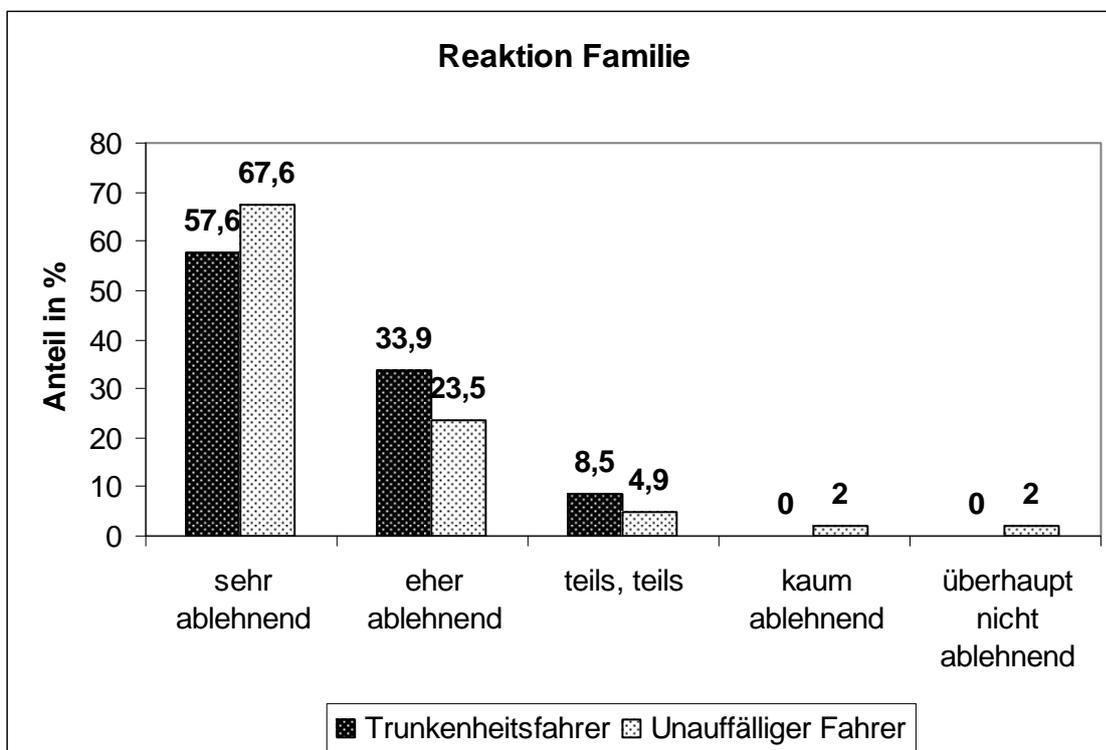


Abbildung 23: Reaktion Familie differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Differenziert man hier wiederum nach Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern, so zeigt sich kein signifikanter Zusammenhang ($\text{Chi}^2 = 3,082$; $p = 0,223 \Rightarrow p > 0,05$). Sowohl

91,5% der Trunkenheitsfahrer als auch 91,2% der unauffälligen Fahrer schätzen die Reaktion ihres familiären Umfelds sehr bzw. eher ablehnend ein.

6.4.5.2 Reaktion Freunde

Bezogen auf den Freundeskreis schätzten insgesamt 66,5% der Befragten, dass deren Freunde sehr ablehnend oder eher ablehnend auf eine Trunkenheitsfahrt des Befragten reagieren würden.

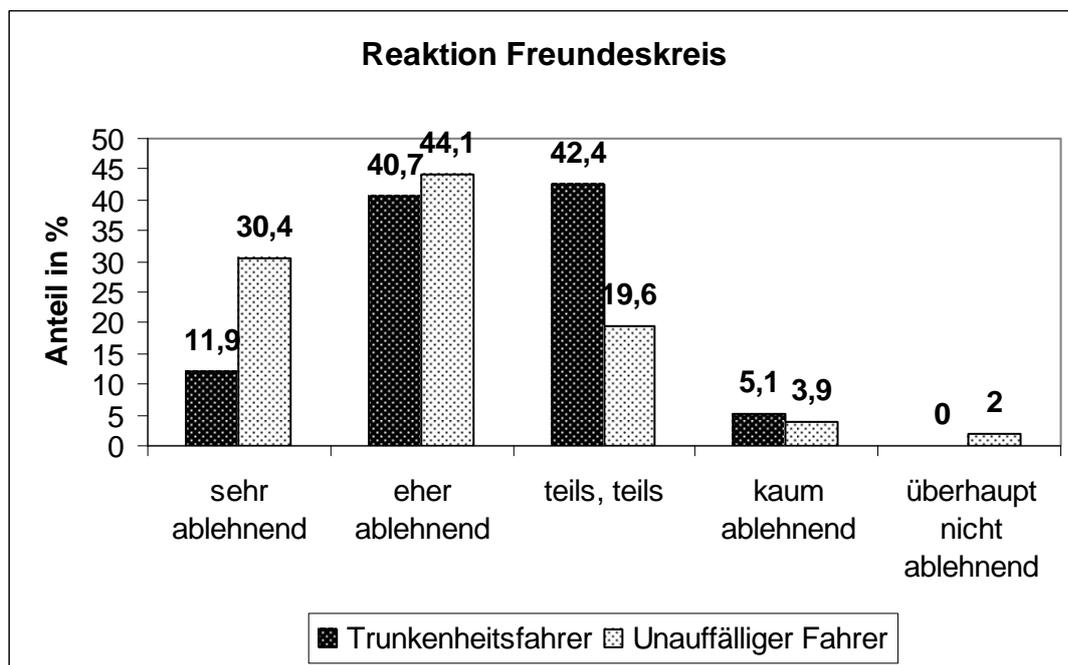


Abbildung 24: Reaktion im Freundeskreis differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

Hinsichtlich der Gruppenzugehörigkeit ist festzustellen, dass rund drei Viertel (74,5%) der unauffälligen Fahrer annehmen, ihre Freunde würden sehr ablehnend bzw. eher ablehnend auf eine Alkoholfahrt des Befragten reagieren. Bei den Trunkenheitsfahrern sind hingegen nur 52,5% dieser Ansicht. Gemeinsam ist beiden Gruppen, dass jeweils nur ein kleiner Prozentsatz annimmt, dass deren Freunde kaum oder überhaupt nicht ablehnend auf eine Alkoholfahrt des Befragten reagieren würden.

Chi² beträgt 9,687 bei einem Signifikanzwert von $p = 0,008$ ($p < 0,05$). Es besteht also ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Gruppenzugehörigkeit und der wahrgenommenen moralischen Haltung des Freundeskreises. Mit einem Wert von $V = 0,245$ deutet Cramer's V auf einen bedingt bedeutsamen Zusammenhang hin.

6.4.6 Geschlechtsdifferenz

Da aus Unfallstatistiken hervorgeht, dass vor allem junge Männer ein deutlich höheres Unfallrisiko aufweisen, sollen die Risikofaktoren, die zuvor auf Unterschiede zwischen Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern hin untersucht worden sind, in einem letzten Schritt auch in Bezug auf Geschlechtsunterscheide untersucht werden.

Dazu wurde der T-Test bei unabhängigen Stichproben angewandt, um signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen den beiden Gruppen (Männer, Frauen) feststellen zu können. Da die zuvor in den bivariaten Analysen untersuchten Variablen teils unterschiedliche Messskalen aufweisen, wurden die Variablen z-transformiert, um auf einer vergleichbaren Messskala dargestellt werden zu können (vgl. Janssen & Laatz 2005, 218). Das arithmetische Mittel der z-Werte beträgt 0 und die Standardabweichung 1.

In der Grafik sind die jeweiligen Gruppenmittelwerte zu den Risikofaktoren ausgewiesen. Dabei sind jene Mittelwertsunterschiede, die sich signifikant voneinander unterscheiden ($p < 0,05$) mit einem Stern markiert. Der bessern Lesbarkeit wegen, wurden den einzelnen Risikofaktoren Zahlen zugeordnet.

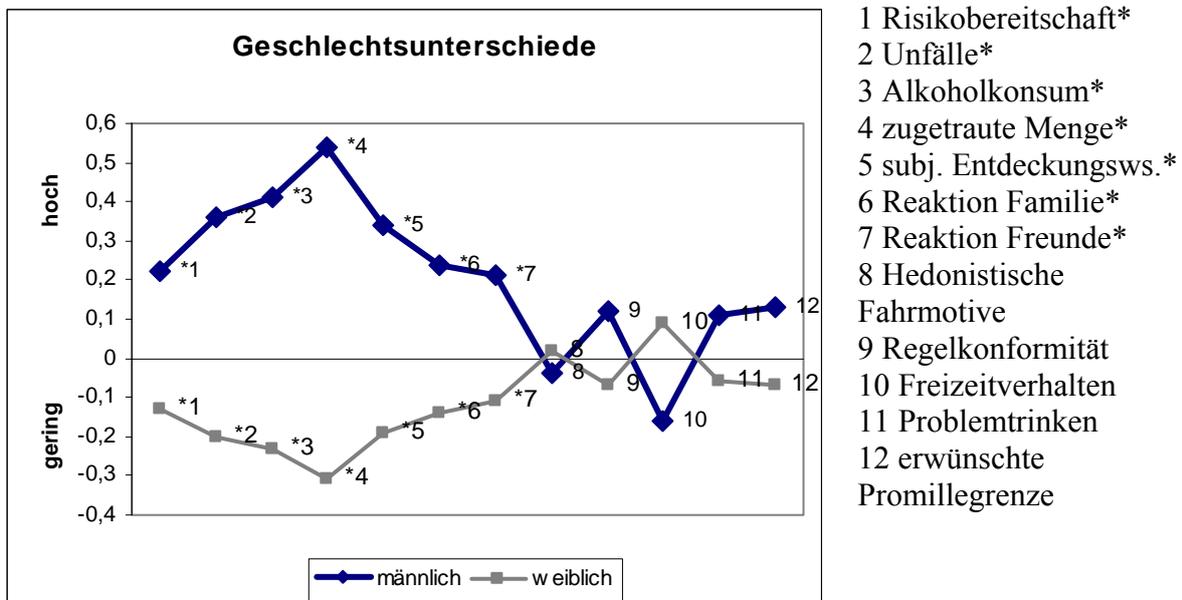


Abbildung 25: Mittelwertsunterschiede zwischen Männern und Frauen

Es zeigt sich, dass sich Männer und Frauen vor allem im Großteil jener Risikofaktoren unterscheiden, die auch einen Einfluss auf die Bereitschaft zu einer Trunkenheitsfahrt haben.

In Bezug auf verkehrsbezogene Einstellungen fällt auf, dass Männer im Straßenverkehr risikobereiter agieren und auch zu mehr Verkehrsdelikten neigen. Gleichzeitig verzeichnen sie gegenüber den Frauen auch eine höhere Beteiligung an selbstverschuldeten Unfällen.

Hedonistische Fahrmotive sind sowohl bei Männern, als auch bei Frauen ähnlich schwach ausgeprägt.

Der Alkoholkonsum, gemessen am Q-F-Index, ist bei den Frauen geringer. Befragt nach der Menge Alkohol, mit der man es sich noch zutrauen würde ein Auto sicher zu lenken, geben Frauen deutlich geringere Mengen an.

Keine Unterschiede in Hinblick auf das Geschlecht zeigen sich jedoch in der Tendenz, Alkohol zur Bewältigung von Ärger und Stress (Problemtrinken) zu konsumieren.

Weiters fällt auf, dass Männer die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit weitaus geringer einschätzen als Frauen. Es ist anzunehmen, dass letztere aufgrund ihrer höheren Regelkonformität die Wahrscheinlichkeit in eine Polizeikontrolle zu geraten, eher überschätzen.

Wie schon in den Analysen zuvor lassen sich keine merklichen Unterschiede zwischen den Geschlechtern in Bezug auf das Freizeitverhalten feststellen.

Weiters befürworten sowohl Männer als auch Frauen ähnlich hohe Promillegrenzen.

Betrachtet man das soziale Umfeld, dann berichten die weiblichen Befragten, dass sich deren Freundeskreis deutlich ablehnender gegenüber Alkoholfahrten ausspricht. Bezogen auf die Familien der Männer und Frauen ist erkennbar, dass die Reaktion auf eine Trunkenheitsfahrt der Befragten ähnlich negativ ausfallen.

6.5 Multivariates Regressionsmodell

Abschließend sollen mithilfe eines multivariaten Verfahrens jene Faktoren ermittelt werden, die in Bezug auf die individuelle Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt die wesentlichen Einflussgrößen bilden. Als Methode wurde die Multiple Regression gewählt. Es ist eines der flexibelsten und am häufigsten eingesetzten statistischen Verfahren in den Sozialwissenschaften und dient der Analyse von Beziehungen zwischen einer abhängigen Variablen und einer oder mehrerer unabhängigen Variablen (vgl. Backhaus 2003: 46). Da sie insbesondere genutzt wird um Zusammenhänge quantitativ zu beschreiben und Werte der abhängigen Variablen zu schätzen, bietet sie sich auch für das vorliegende Interesse einer Vorhersage der Alkoholfahrt an.

Das Regressionsmodell beinhaltet jene Risikofaktoren, die in der bivariaten Untersuchung signifikante Ergebnisse erzielten. Es soll also ermittelt werden, inwiefern die Regelkonformität, die Ausprägung hedonistischer Fahrmotive, die Menge des Alkoholkonsums, Problemtrinken, die Alkoholmenge, mit der man sich noch ans Steuer setzen würde, die Permissivität der Freunde und die befürwortete Promillegrenze einen ursächlichen Einfluss auf die Bereitschaft einer Trunkenheitsfahrt 18-24-jähriger Autolenker haben.

Der F-Test ergibt einen hochsignifikanten Wert von 12,084 (sign.:0,000). Der durch die Regressionsfunktion hypothetisch postulierte Zusammenhang ist somit auf die Grundgesamtheit übertragbar. Bei einem Bestimmtheitsmaß R^2 von 0,358 (bzw. korr. $R^2=0,346$), werden rund 36% der gesamten Streuung auf die Variable Trunkenheitsfahrt durch die Regressoren erklärt, was als recht passables Ergebnis angenommen werden kann. Der Standardfehler des Schätzers bzw. die Standardabweichung der Residuen beträgt 0,599.

Koeffizienten^a

Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz	5%-Konfidenzintervall für B		Kollinearitätsstatistik	
		B	Standardfehler	Beta			Untergrenze	Obergrenze	Toleranz	VIF
		1	(Konstante)	,401			,123		3,260	,001
	Fahrmotiv_hedonistisch	,010	,063	,011	,162	,871	-,113	,134	,937	1,067
	Verkehrsdelikte_Index	,291	,074	,268	3,952	,000	,145	,436	,896	1,116
	Problemtrinken_Index	,144	,059	,175	2,466	,015	,029	,260	,822	1,216
	Reaktion_Freunde_zentriert	,017	,052	,022	,320	,749	-,087	,120	,902	1,109
	Alkoholmenge_qf	,008	,072	,009	,110	,913	-,134	,150	,671	1,491
	zugetraute Menge_rec	,014	,003	,365	4,763	,000	,008	,020	,705	1,419
	Promillegrenze_erwünscht	,099	,078	,091	1,259	,210	-,056	,254	,787	1,271

a. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Tabelle 5: Regressionskoeffizienten im ersten Modell

Ein Blick auf die standardisierten Regressionskoeffizienten (Tabelle 5) lässt erkennen, dass die Menge an Alkohol, mit der man sich noch zutraut, ein Auto sicher lenken zu können, den größten Beta-Wert aufweist (0,365) und somit auch den größten Einfluss auf die Bereitschaft zu Alkoholfahrten hat. Mit etwas Abstand folgen dann die Regeltreue im Straßenverkehr (0,268) und die Anfälligkeit für Problemtrinken (0,175). Bei der Prüfung der Regressionskoeffizienten mittels T-Test zeigt sich, dass die Hedonistischen Fahrmotive, die Alkoholtrinkmenge, die befürwortete Promillegrenze und die Permissivität der Freunde nicht signifikant zur Erklärung der Bereitschaft von Trunkenheitsfahrten beitragen. Aus diesem Grund werden diese Variablen aus den weiteren Berechnungen ausgeschlossen.

Koeffizienten^a

Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz	Kollinearitätsstatistik	
		B	Standardfehler	Beta			Toleranz	VIF
		1	(Konstante)	,346			,102	
	Problemtrinken_Index	,166	,058	,190	2,843	,005	,915	1,093
	Verkehrsdelikte_Index	,311	,075	,275	4,123	,000	,921	1,086
	zugetraute Menge_rec	,116	,003	,373	5,513	,000	,892	1,121

a. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Tabelle 6: Regressionskoeffizienten im endgültigen Modell

Der T-Test ergibt nun, dass alle Regressoren die abhängige Variable signifikant beeinflussen, wodurch das endgültige Modell also aus den folgenden Variablen besteht: Problemtrinken, Regelkonformität im Straßenverkehr und die Menge Alkohol, mit der man sich zutraut, ein Auto noch sicher lenken zu können.

R^2 nimmt nun einen Wert von 0,402 (korr. R^2 : 0,368) an, womit das Modell rund 40% der Gesamtstreuung erklärt. Aus dem F-Test mit einem Wert von 29,242 kann entnommen werden, dass die H_0 -Hypothese mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 0,05 abgelehnt werden kann, wodurch ein Zusammenhang der Ergebnisse mit der Grundgesamtheit gegeben ist. Aus der obigen Tabelle (siehe Tabelle 6) wird ersichtlich, dass auch jetzt die Alkoholmenge, mit der man sich noch zutraut, ein Auto sicher lenken zu können, mit einem Beta-Wert von 0,373 den größten Einfluss auf eine Trunkenheitsfahrt junger Autolenker ausübt.

Der Standardfehler der Schätzung (siehe Anhang) beträgt 0,537; er gibt den durchschnittlichen Fehler an, der gemacht wird, wenn man die Regressionsfunktion zur Schätzung der Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt in der Grundgesamtheit verwendet. Das Konfidenzintervall gibt an, dass es mit einer Wahrscheinlichkeit von 95% den wahren Regressionskoeffizienten in der Population beinhaltet und ist bezüglich der zugetrauten Alkoholmenge am kleinsten. D.h., dass mit einer Vertrauenswahrscheinlichkeit von 0,95 der wahre Regressionskoeffizient der Variable „zugetraute Alkoholmenge“ zwischen den Werten 0,010 und 0,021 liegt. Die Regressionsgleichung ist also bezüglich dieses Parameters am zuverlässigsten.

Damit lautet die geschätzte Regressionsfunktion:

$$\text{Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt} = 0,346 + 0,166 * \text{Problemtrinken} + 0,311 * \text{Regeltreue} + 0,116 * \text{zugetraute Alkoholmenge} + \text{Residualvariable.}$$

Konstante: Jene jungen Fahrer zwischen 18 und 24 weisen auf der Skala „Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt“ einen eher niedrigen Wert von 0,346 auf, die Alkohol nicht zur Kompensation von Problemen einsetzen, die sehr selten gegen Straßenverkehrsregeln verstoßen und sich zutrauen, nur absolut nüchtern ein Auto sicher lenken zu können.

Die Regressionsgewichte geben den spezifischen Einfluss der Regressoren auf den Regressanden bei Konstanthaltung der anderen Regressoren wieder:

Regeltreue: Junge Fahrer, die auf der Regeltreue-Skala um einen Skalenpunkt weiter rechts sind, haben eine um durchschnittlich 0,311 Indexpunkte höhere Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt (bei Konstanthaltung aller anderen Regressoren).

Problemtrinken: Wer sich auf der Skala des Problemtrinkens um eine Position weiter rechts befindet, bei dem liegt die Bereitschaft zu einer Trunkenheitsfahrt um durchschnittlich 0,166 Indexpunkte höher (bei Konstanthaltung aller anderen Regressoren).

Zugetraute Alkoholmenge: Pro zusätzlicher Alkoholeinheit, mit der sich junge Fahrer zutrauen, ein Auto noch sicher lenken zu können, steigt die Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt um 0,116 Indexpunkte (bei Konstanthaltung aller anderen Regressoren).

6.5.1 Modellprämissen

Die Güte der Schätzung der Regressionsparameter stützt sich auf gewisse Annahmen. Nur unter Einhaltung dieser Voraussetzungen ist gewährleistet, dass die Regressionskoeffizienten erwartungstreue Schätzer für die Populationswerte darstellen (vgl. Backhaus, 2003).

Die Überprüfungen dieser Modellannahmen des linearen Regressionsmodells basieren auf der Analyse der empirischen Residualwerte. Als Grundlage für diese Vorgehensweise dient der Sachverhalt, dass für ein angemessenes Regressionsmodell die empirischen Residualwerte „ ϵ “ ähnliche Eigenschaften haben sollen, wie „ ϵ “ in der Grundgesamtheit (vgl. Janssen 2005: 440). Davon kann aber nur ausgegangen werden, wenn gewisse Modellprämissen, die im folgenden Abschnitt untersucht werden, nicht verletzt werden.

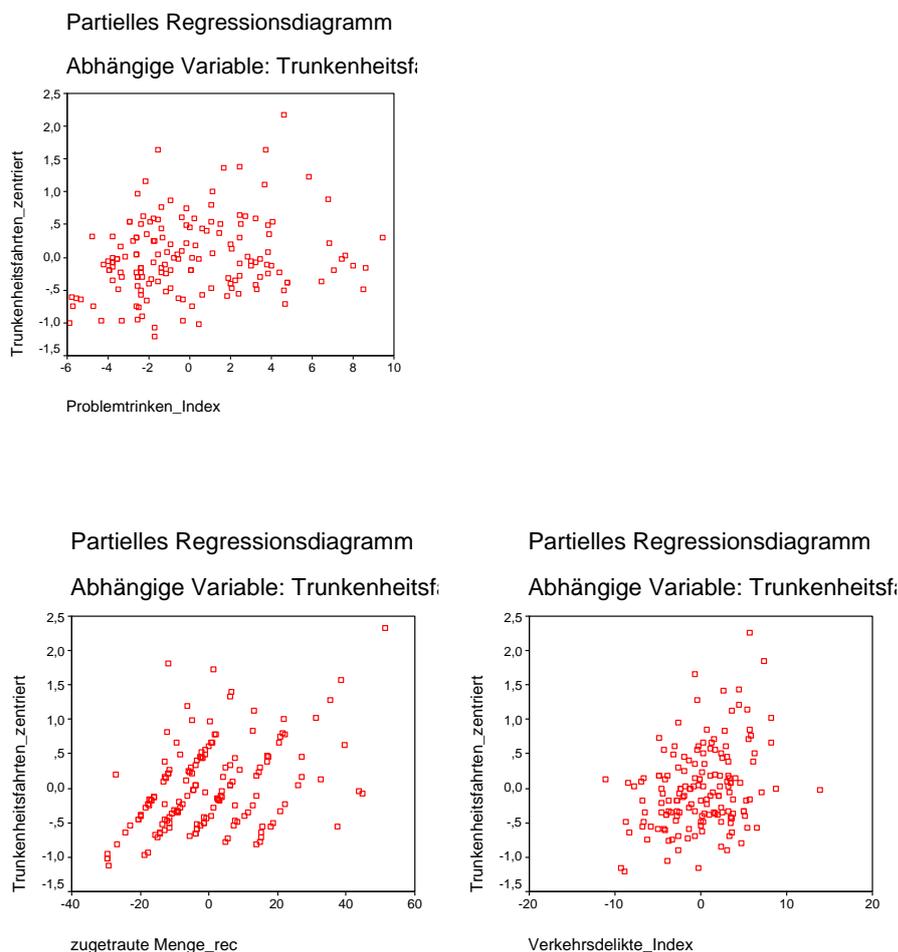
6.5.1.1 Prämisse: Linearität in den Parametern

Diese Prämisse fordert, dass die Parameter im Regressionsmodell in einer linearen Beziehung zueinander stehen. Nichtlinearität führt zu einer Verzerrung der Schätzwerte der Parameter, die dann nicht mehr gegen die wahren Werte streben. Zur Überprüfung der Linearität werden Partielle Diagramme herangezogen, um die Interaktionseffekte zwischen den einzelnen unabhängigen Variablen und deren Effekt auf die abhängige Variable zu bestimmen. Die

wechselseitigen Einflüsse werden „auspartialisiert“, also immer nur der Einfluss eines Regressors untersucht. Dafür werden die Residuen verwendet. Generell lässt sich sagen, dass erkennbare Muster in den Residuen einen Hinweis für Nichtlinearität darstellen.

Aus den Diagrammen (siehe Abbildung 26) wird ersichtlich, dass besonders die Variable „zugetraute Menge“ eine auffällige Form annimmt, was eventuell auch durch deren kategoriales Skalenniveau beeinflusst sein könnte. Aber auch bei dem Index bezüglich der Regeltreue fällt eine eindeutige Beurteilung hinsichtlich Linearität schwer. Zwar kann hier nicht zweifelsfrei eine dreiecksähnliche Form erkannt werden, die Punktwolke wirkt aber auch nicht zufällig. Vorsichtshalber ist von Nichtlinearität auszugehen.

Abbildung 26: Partielle Regressionsdiagramme



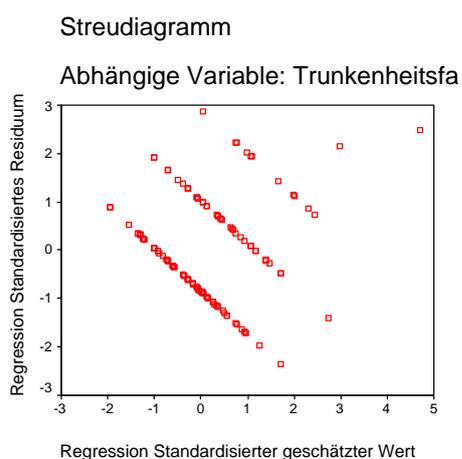
6.5.1.2 Prämisse: Keine Autokorrelation

Ist die Modellannahme, dass die Residuen in der Grundgesamtheit unkorreliert sind, verletzt, so liegt Autokorrelation vor. Da Autokorrelation vor allem bei Zeitreihen vorkommt, es sich aber in diesem Modell um Querschnittdaten handelt, sollte Autokorrelation hier nicht sonderlich ins Gewicht fallen.

6.5.1.3 Prämisse: Homoskedastizität

Die Modellvoraussetzung der Homoskedastizität liegt dann vor, wenn die Streuung der Residualwerte mit wachsendem Wert der erklärenden Variablen in etwa konstant bleibt. Wenn sich die Residualwerte mit wachsendem Wert von X systematisch verändern, ist diese Prämisse jedoch verletzt. Heteroskedastizität liegt vor. Diese führt zu Ineffizienz der Schätzung und verfälscht den Standardfehler des Regressionskoeffizienten (vgl. Backhaus 2003: 84). Heteroskedastizität wird aufgedeckt, indem man die Residuen gegen die prognostizierten Werte von Y plottet. Bleibt die Streuung der Residualwerte mit wachsendem Wert der erklärenden Variablen in etwa konstant, ist die Modellvoraussetzung für Homoskedastizität erfüllt.

Abbildung 27: Streudiagramm



Die Residuen sollten ohne ein erkennbares Muster in einem Streifen um die horizontale Nullachse streuen. Eine U-förmige Verteilung etwa würde auf einen nicht-linearen

Zusammenhang hindeuten. Im vorliegenden Fall ist zuerst zu bemerken, dass keine Punktwolke zustande kommt. Dies ist vermutlich auf die Skalierung des Regressanden zurückzuführen.

Vorsichtshalber ist von einer Verletzung der Modellprämisse auszugehen, da die Linien auch nicht parallel zur Horizontalachse verlaufen – zumindest deutet das Diagramm aber darauf hin, dass der gewählte Regressand für eine Regressionsanalyse nicht optimal geeignet ist, was sicher auch darauf zurückzuführen ist, dass das metrische Skalenniveau nicht perfekt erfüllt wird. Von Heteroskedastizität ist also auszugehen. Damit wird auch die Vermutung, dass wahrscheinlich auch Nichtlinearität vorliegt, weiter bekräftigt.

6.5.1.4 Prämisse: Keine Multikollinearität

Tritt in einem Modell Multikollinearität auf, so ist die Prämisse verletzt, dass die Regressoren nicht exakt linear abhängig sind. Zwar besteht immer ein gewisser Grad an Multikollinearität, aber erst wenn der Wert ernstzunehmend hoch ist, werden die Schätzungen der Regressionsparameter immer unzuverlässiger. Als Maß zur Beurteilung der Stärke von Multikollinearität wird die Toleranz (siehe Tabelle 6) herangezogen, die im vorliegenden Modell hohe Werte ($>0,8$) annimmt und auch die VIF-Werte übersteigen den kritischen Wert von 2 nicht. Aus beiden Kennzahlen ist also anzunehmen, dass in diesem Modell keine Multikollinearität vorliegt.

6.5.1.5 Prämisse: Normalverteilung der Störgrößen

Ist die Modellverteilung der Normalverteilung verletzt, so sind auch die statistischen Signifikanzprüfungen (T-Test, F-Test) nicht mehr gültig.

Im Histogramm (Abbildung 29) und im PP-Diagramm (Abbildung 28) auf der folgenden Seite wird deutlich, dass die standardisierten Residuen zwar nicht perfekt, aber annähernd normalverteilt sind, da in beiden Diagrammen die Abweichungen von der Normalverteilung nicht allzu gravierend sind. Es kann also Normalverteilung der Störgrößen unterstellt werden.

Abbildung 28: P-P-Diagramm

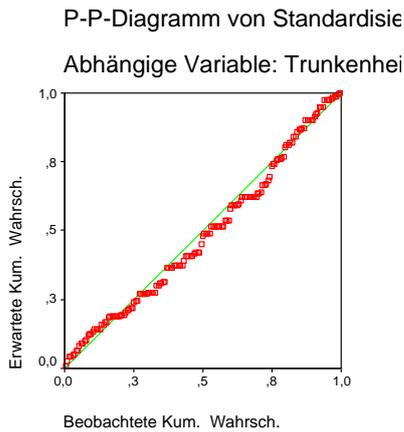
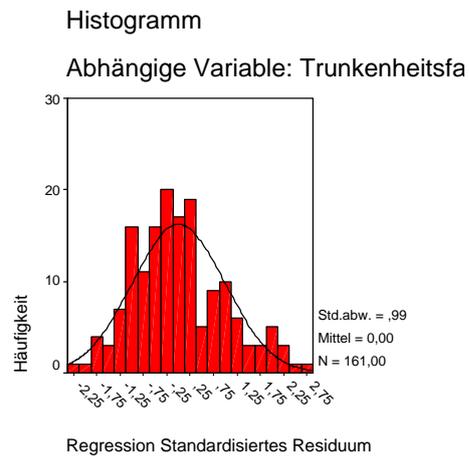


Abbildung 29: Histogramm



6.5.1.6 Prämisse: Vollständigkeit des Modells

Je mehr Variablen in ein Regressionsmodell eingehen, desto eher kann es passieren, dass tatsächliche Einflussfaktoren nicht signifikant erscheinen, oder sich eine irrelevante Variable fälschlicherweise als statistisch signifikant entpuppt. Um diese Prämisse nicht zu verletzen, wurden bereits anfangs zur Analyse kausaler Zusammenhänge theoretische und sachlogische Überlegungen herangezogen.

6.6 Konklusion

Die multivariate Regression erbrachte das Ergebnis, dass auf Seiten der individuellen Persönlichkeitseigenschaften, die Bereitschaft zur Trunkenheitsfahrt durch die folgenden Faktoren ausreichend erklärt werden kann: Höhe der Regelkonformität; Höhe der Alkoholmenge, mit der man sich zutraut, ein Auto noch sicher lenken zu können sowie die Tendenz zum Problemtrinken.

Mit der Höhe der Regelkonformität korreliert zum einen die Risikobereitschaft im Straßenverkehr; zum anderen kann auch ein Zusammenhang zwischen der Höhe des Alkoholkonsums und der zugetrauten Menge festgestellt werden (vgl. Korrelationsmatrix der Prädiktoren im Anhang).

Wer also zu einer alkoholisierten Verkehrsteilnahme neigt, zeigt im Verkehr ein rücksichtsloseres Verhalten, weist einen höheren Alkoholkonsum auf und schreibt dem Alkohol weiters auch eine höhere „Problemlöserfunktion“ zu. Vor allem in Bezug auf Problemtrinker, die sicher nur einen gewissen Teil der Trunkenheitsfahrer ausmachen, ist es weniger sinnvoll, Fahren unter Alkohol als isoliertes Problem zu betrachten. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass es bei dieser Gruppe Teil einer allgemeinen Neigung ist, die sich durch die Aufnahme gesundheitlicher und sozialer Risiken auszeichnet. Jessor beispielsweise fasst dies unter dem Begriff des „Problemverhaltens“ zusammen.

VII Schlussfolgerungen und Ausblick

Im Mittelpunkt der Arbeit standen die Bedingungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die alkoholisierte Verkehrsteilnahme junger Autolenker haben. Zur Bestimmung der für die Untersuchung relevanten Einflussgrößen wurde auf die Klassifizierung von Hilsenbeck zurückgegriffen (siehe Seite 64).

Dieser benennt die folgenden drei Risikofaktoren (vgl. Hilsenbeck 1997: 34):

- **Risikofaktoren im Bereich des Verhaltens und der Einstellung:** Studien zur Identifikation von Persönlichkeits- und Verhaltenscharakteristika belegen vielfach den Zusammenhang zwischen der Bereitschaft zu Trunkenheitsfahrten und anderen riskanten Verhaltensweisen (z.B. starker Alkoholkonsum, Verkehrsauffälligkeit, etc). Einen weiteren Ansatz vertreten so genannte Lebensstilanalysen, die verkehrsbezogene Einstellungen in erster Linie auf die Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen zurückführen.
- **Risikofaktoren im Bereich der informellen sozialen Kontrolle:** Nach den Theorien der sozialen Kontrolle wird durch die Zugehörigkeit zu nonkonformen sozialen Gruppen abweichendes Verhalten erlernt.
- **Risikofaktoren im Bereich der formellen strafrechtlichen Sozialkontrolle:** Die Forschung in diesem Bereich geht davon aus, dass die Übertretung sozialer Normen in erster Linie von der Intensität des Verfolgungsdrucks abhängig ist.

Will man die Bereitschaft zu Trunkenheitsfahrten feststellen, so hat der Vergleich der quantitativen Daten gezeigt, dass im Bereich der persönlichen Einstellungen und Verhaltensweisen, besonders die Regelkonformität als auch die alkoholbezogenen Einstellungen (hier vor allem die Alkoholmenge, mit der man sich zutraut ein Auto noch sicher lenken zu können sowie die Tendenz zum Problemtrinken) für die Erklärung entscheidend sind.

Der Bereich der Verkehrsdelikte, der auch noch mit anderen riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr korreliert, als auch die erhöhte Exponiertheit gegenüber alkoholbezogenen

Einstellungen lassen vermuten, dass die alkoholisierte Verkehrsteilnahme wahrscheinlich als ein Aspekt eines ganzen Verhaltenskomplexes angesehen werden kann, der durch die Bereitschaft soziale und gesundheitliche Risiken einzugehen, gekennzeichnet ist.

Darüber hinaus konnte weder in den qualitativen noch in den quantitativen Befragungen ein Zusammenhang zwischen dem Freizeitverhalten und der Gruppenzugehörigkeit festgestellt werden. Zwar wurde in dieser Arbeit der Aspekt der Freizeit nicht so intensiv untersucht, wie beispielsweise in den Freizeitstilanalysen junger Fahrer von Schulze (1996), es zeigt sich aber vor allem in den qualitativen Interviews, dass es zwischen Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern nicht so sehr darauf ankommt, was unternommen wird, sondern welche Gruppennorm für die Lösung des Trink-/Fahrkonflikts verbindlich ist. Denn sowohl Trunkenheitsfahrer als auch unauffällige Fahrer gaben an, ihre Freizeit gerne mit Freunden in Lokalen zu verbringen und dabei auch Alkohol zu konsumieren. Es herrschen in den jeweiligen Peer-Groups aber andere Werthaltungen hinsichtlich der Problematik Alkohol am Steuer.

Hinsichtlich der formellen Sozialkontrolle befürworteten Trunkenheitsfahrer im Schnitt zwar höhere Promillegrenzen, jedoch kann vor allem was den Aspekt der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit betrifft, kein Unterschied zwischen den beiden Gruppen festgestellt werden. Dass sowohl Trunkenheitsfahrer als auch unauffällige Fahrer die Wahrscheinlichkeit niedrig einschätzen, dass man als Lenker in Österreich mit einer zu hohen BAK in einer Kontrolle erwischt wird, haben auch schon die qualitativen Interviews gezeigt. Polizeilicher Verfolgungsdruck und die gesetzliche Strafhöhe, als Ausdruck formeller Sozialkontrolle dürften demnach für sich allein genommen kaum wirksam sein, um der Problematik Alkohol am Steuer präventiv entgegenwirken zu können. Es ist anzunehmen, dass es vor allem darauf ankommt, dass formelle Regelungen auch getragen werden von jenen Normen, die im jeweiligen sozialen Umfeld einer Person herrschen.

In den bivariaten Analysen und in weiterer Folge auch in der multivariaten Regression ging es in erster Linie darum, jene Risikofaktoren zu ermitteln, die auf individueller Seite die Bereitschaft zur Alkoholfahrt beeinflussen. Die qualitative Untersuchung erbrachte nun ihrerseits das entscheidende Resultat, dass diese Verhaltensweisen des Individuums vor allem eingebettet sind in soziale Gruppenprozesse.

Aus der Interaktion von Alkoholkonsum (als Teil der individuellen Risikobereitschaft) und dem Grad der permissiven Haltung des sozialen Umfelds skizziert Hilsenbeck unter präventiven Gesichtspunkten die folgenden vier Gruppen von jungen Lenkern (Hilsenbeck 1997, 154):

- In der ersten Gruppe werden nur geringe Mengen von Alkohol konsumiert und auch das soziale Umfeld bewertet Trunkenheitsfahrten sehr negativ. Dadurch dürften die Angehörigen dieser Gruppe auch kaum einem Trink-/Fahrkonflikt ausgesetzt sein. Präventive Bemühungen sind hier nicht weiter erforderlich.
- Die zweite Gruppe verzeichnet zwar einen mittleren Alkoholkonsum, die soziale Kontrolle der Peer-Groups kann aber hoch eingeschätzt werden. Deshalb wird hier auch zwischen Trinken und Fahren getrennt, indem die Angehörigen beispielsweise aktiv nach Lösungen suchen, um den Heimweg sicher zu gestalten.
- Auch in der dritten Gruppe liegt der Alkoholkonsum in einem mittleren Bereich, jedoch ist die Gruppe in Hinblick auf Alkohol und Fahren äußerst permissiv eingestellt. Hilsenbeck sieht hier einen großen Bedarf an Prävention, vor allem was den Grad an informeller sozialer Kontrolle betrifft.
- In der vierten Gruppe kann aufgrund des starken Alkoholkonsums und einer hohen Bereitschaft zu Alkoholfahrten im Freundeskreis, auf eine negative Lösung des Trink-/Fahrkonflikts geschlossen werden. Es ist anzunehmen, dass in dieser Gruppe Fahren unter Alkohol nur einen Aspekt eines problematischen Lebensstils darstellt, in dem auf psychosoziale Belastungen u.a. mit sozial auffälligen Verhaltensweisen reagiert wird.

Präventionskampagnen müssten sich demnach vor allem an die dritte Gruppe richten. Ist der Forschungsstand bezüglich Alkohol und junger Fahrer zwar umfangreich, so soll die vorliegende Arbeit vor allem weitere Untersuchungen auf dem Gebiet der Prävention anregen. Es ist anzunehmen, dass präventive Konzepte, die sich allein auf den Einfluss formalrechtlicher Kontrolle (z.B. durch ein erhöhtes Strafmaß) beschränken, nicht den gewünschten Effekt erbringen; vor allem dann nicht, wenn in Österreich noch immer ein Großteil der Jugendlichen die Entdeckungswahrscheinlichkeit als gering einschätzt. Auch von „Schockkampagnen“ ist abzuraten, da anzunehmen ist, dass diese sich nur kurzfristig auf das Verhalten auswirken.

Da die Lösung des Trink-/Fahrkonflikts sehr stark in Gruppennormen eingebunden ist, geht es vor allem darum, das präventive Potenzial, das in der informellen Kontrolle der Peer-Groups steckt, zu stärken.

So bedarf es zukünftig weiterer interdisziplinärer Forschungsarbeiten vor allem auf dem Gebiet der „Peer-Prozesse“, wenn es darum geht, den Einfluss von sozialen Bezugsgruppen auf die Normakzeptanz eines Einzelnen zu untersuchen.

VIII Zusammenfassung

Die vorliegende Diplomarbeit hat das Ziel, mehr über jene Einflussgrößen zu erfahren, die hinter der alkoholisierten Verkehrsteilnahme junger Fahrerinnen und Fahrer stecken. Unfallstatistiken zeigen, dass vor allem Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren besonders gefährdet sind, bei alkoholbedingten Unfällen zu verunglücken. Die Ursachen sind häufig in jugendtypischen Lebensstilen zu finden. Da das Freizeitverhalten eng mit dem Mobilitätsverhalten junger Menschen verknüpft ist, werden Trink-/Fahrkonflikte begünstigt.

Nach Analyse der aktuellen Forschungsliteratur standen die folgenden Bereiche im Mittelpunkt der empirischen Untersuchung:

- Risikofaktoren im Bereich des Verhaltens und der Einstellung
- Risikofaktoren im Bereich der informellen sozialen Kontrolle
- Risikofaktoren im Bereich der formellen strafrechtlichen Sozialkontrolle

Im Sinn der „Triangulation“ wurden in der empirischen Untersuchung zwei Verfahren angewendet.

Zuerst wurden qualitative Interviews mit zehn jungen Fahrerinnen und Fahrern geführt. Hierbei wurde besonderes Augenmerk auf die individuellen Strategien gelegt, die die Respondenten bei der Lösung ihres Trink-/Fahrkonflikts verfolgen. Es zeigte sich, dass vor allem der Peer-Group eine große Bedeutung zukommt. So überwiegen in den Freundeskreisen der Trunkenheitsfahrer Gruppennormen, die die alkoholisierte Verkehrsteilnahme unterstützen, oder zumindest dulden.

Danach folgte die quantitative Untersuchung, die mittels standardisiertem Online-Fragebogen durchgeführt wurde. Insgesamt wurden 161 Autofahrerinnen und Autofahrer zwischen 18 und 24 Jahren befragt. Zur besseren Interpretation der Ergebnisse wurden jene Personen zur Gruppe der Trunkenheitsfahrer gezählt, die angaben, im letzten Jahr mindestens einmal unter dem Einfluss von mehr Alkohol als erlaubt, Auto gefahren zu sein.

Die bivariate Untersuchung ergab dann die folgenden Ergebnisse:

Im Bereich der verkehrsbezogenen Einstellungen zeigte sich, dass Trunkenheitsfahrer mit dem Autofahren viel eher hedonistische Fahr motive verbinden als unauffällige Fahrer. Die

Erfüllung so genannter „Extra-Motives“ im Straßenverkehr geht meist auch mit einem erhöhten Unfallrisiko einher. Weiters konnte festgestellt werden, dass Trunkenheitsfahrer häufiger gegen Verkehrsregeln verstoßen. Bei der Unfallhäufigkeit, aber auch beim Freizeitverhalten konnten wiederum keine signifikanten Unterschiede zwischen beiden Gruppen festgestellt werden.

Besonders im Bereich der alkoholbezogenen Einstellungen werden die Unterschiede zwischen Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Fahrern ersichtlich. So weisen Alkoholfahrer einen höheren Alkoholkonsum auf, wodurch natürlich das Auftreten eines Trink-/Fahrkonflikts verstärkt wird. Zudem gab diese Gruppe an, häufiger Alkohol bei der Bewältigung von Problemen einzusetzen. Auf die Frage, wie viel Alkohol man trinken dürfe, um anschließend noch sicher fahren zu können, trauten sich die Trunkenheitsfahrer höhere Mengen zu als unauffällige Fahrer.

Im Bereich der formellen Kontrolle befürworteten Trunkenheitsfahrer zwar höhere Promillegrenzen, in Bezug auf die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit konnten jedoch keine signifikanten Unterschiede zwischen den beiden Gruppen festgestellt werden.

Betrachtet man das soziale Umfeld, so lässt sich, wie auch schon in den qualitativen Interviews, besonders der Einfluss der Peer-Groups feststellen. In Bezug auf die Reaktion der Freunde auf Trunkenheitsfahrten des Befragten, lassen sich signifikante Unterschiede zwischen den beiden Gruppen erkennen. So bewerten Freunde von Trunkenheitsfahrern deren alkoholisierte Verkehrsteilnahme weniger negativ.

Diese Arbeit belegt zudem, dass vor allem männliche Fahrer zu Trunkenheitsfahrten neigen. So treten positive Lösungen des Trink-/Fahrkonflikts (keine Trunkenheitsfahrt) viel häufiger bei Frauen auf. Sie zeigen beispielsweise eine deutlich niedrigere Risikobereitschaft im Straßenverkehr und verschulden auch seltener Unfälle. Darüber hinaus konsumieren sie geringere Alkoholmengen und schätzen die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit höher ein. Auch in deren Freundeskreisen steht man der Problematik Alkohol am Steuer negativer gegenüber.

Im Bereich der individuellen Verhaltensweisen und Einstellungen haben laut einer abschließenden multivariaten Regression die folgenden drei Faktoren das meiste Gewicht zur

Vorhersage der Bereitschaft einer Trunkenheitsfahrt: Regelkonformität, die zugetraute Alkoholmenge beim Fahren und die Tendenz zum Problemtrinken. Zukünftige Präventionskampagnen dürfen diese Faktoren jedoch nicht isoliert voneinander betrachten, sondern müssen bedenken, dass diese Verhaltensweisen geprägt von sozialen Gruppennormen sind.

IX English Summary

This study examines the forces that affect alcohol-impaired driving (DUI)⁵ among young drivers. In statistics on car accidents, a relation between young drivers (18-24 years) and alcohol related crashes can be substantiated.

Often the causes can be found in the relation between leisure activities of young people and their mobility: most of the young people go out at the weekends to meet their friends and want to have a good time. Alcohol is often consumed at these occasions, which obviously favours driving after drinking.

After studying the specialized literature in this field, the decision was made that the methodical part of this study will examine the following parts:

- risk factors related to personal beliefs and behaviours
- risk factors related to social control
- risk factors related to formal control

For the purposes of “Triangulation” two procedures have been used.

First qualitative interviews with ten young car drivers (male and female) were conducted. It was the group of peers which proved to have a particularly strong influence on DUI.

In a second step an Online-Survey has been implemented and finally 161 respondents (male and female/ aged 18-24) were interviewed. For a better interpretation of the results, drunk driving was defined as driving under influence of alcohol minimally at one occasion within the past year.

⁵ DUI – driving under influence

Bivariate analysis shows the following results:

As for traffic related attitudes it can be established that for inebriated drivers, driving a car is frequently linked to the so-called “extra-motives”, more frequently so than in case of ordinary drivers. Also inebriated drivers tend to be more likely traffic rules offenders. As for the number of car accidents and leisure activities, the survey shows no significant differences.

With regard to alcohol-related attitudes, the analysis shows that inebriated drivers who consume more alcohol tend to use this substance more often to solve their problems and they also quote higher amounts of alcohol after which a person is still fit to drive safely.

As for external social controls, inebriated drivers favour higher blood alcohol levels than ordinary drivers. Regarding the possibility of punishment, no significant differences can be found.

Same as in qualitative interviews, also the standardised survey gives evidence of peer-group influence. When asked about the likelihood that friends would disapprove of driving after drinking, it can be observed that peers of inebriated drivers react more benevolently.

Another interesting aspect is the difference between male and female respondents. It can be shown that alcohol impaired driving is mostly a “male problem”. Male respondents show a higher tendency to risk-taking, they consume higher amounts of alcohol and their peer groups are more likely to accept driving after drinking.

Finally, the multivariate regression analysis produces following drinking and driving key variables: conformity with traffic regulations; the self-estimated amount of alcohol after which a person is still fit to drive safely and, finally, the inclination to problem drinking. Besides these individual risk factors the qualitative interviews prove that drinking and driving behaviour is also linked to peer group attitudes toward alcohol-impaired driving. As a conclusion, future research should not only focus on individual behavioural factors but must further examine the influence of informal social control on individual behavioural attitudes.

Literaturliste

Ajzen, I.; Fishbein, M., 1980: Understanding attitudes and predicting social behavior. Prentice Hall: Englewood Cliffs (NJ).

Assailly J.P., 1998: The prevention of drunk driving among young people. (Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Jugendliche gegen Alkohol am Steuer – Entwicklungs- und Effizienzkontrollen). In: Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.), Internationale Konferenz Mobilität & Sicherheit. Wien, 13.-14. Oktober 1997. Schlussbericht. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit, 178-191.

Backhaus, K.; Erichson, B.; Plinke, W.; Weiber, R., 2003: Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. 10. Auflage, Berlin: Springer-Verlag.

Bartl, G. (Hg.), 1998: Alkohol im Straßenverkehr. Forschungsergebnisse zur Grenzwertdiskussion. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Bartl, G., 1998: Jugendbefragung zu Alkohol im Straßenverkehr. In: Bartl, G. (Hg.), Alkohol im Straßenverkehr. Forschungsergebnisse zur Grenzwertdiskussion. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit, 217-251.

Bartl, G.; Lager, F.; Domesle, L., 1998: Testleistung bei Minderalkoholisierung. In: Bartl, G. (Hg.), Alkohol im Straßenverkehr. Forschungsergebnisse zur Grenzwertdiskussion. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit, 97-141.

Berger, D.; Marelich, W., 1997: Legal and Social Control of Alcohol-Impaired Driving in California: 1983-1994. *Journal on Studies on Alcohol*, 1997, Heft 9, 518-523.

Bilden, H., 2002: Geschlechtsspezifische Sozialisation. In: Hurrelmann, K.; Ullrich, D. (Hg.), *Handbuch der Sozialisationsforschung*. Studienausgabe. Weinheim: Beltz Verlag, 279-302.

Bliersbach, G.; Dellen, R.J., 1981: Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr. Köln: Forschungsberichte der Bundesanstalt für Verkehrswesen, Band 54.

Braun, E.; Dertnig, M.; Klemenjak, W.; Kollmann, K., 2007: Zielgruppe junge RisikofahrerInnen. Ausgewählte Strategien zur Hebung der Verkehrssicherheit. *Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen*, Band 162, Wien: BM für Verkehr Innovation und Technologie.

Chaloupka-Risser, Ch.; Risser, R., 1998: Zielgerechte Ansprache junger Menschen von 15 bis 16 Jahren im Rahmen der Verkehrsausbildung. *Richtlinienkatalog*. Wien: Factum.

Chaloupka-Risser, Ch., Risser, R., 2006: Zur Mehrphasenverordnung in Österreich. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2006, Heft 3, 142-145.

Eisenbach-Stangl, I., 1984: Jugend und Rausch. Eine empirische Analyse legalen und illegalen Rauschmittelkonsums Wiener Schüler. Wien: Schriftenreihe des Ludwig Boltzmann-Institutes für Suchtforschung.

Eisenbach-Stangl, I., 2004: Jugend und Alkohol in Wien. Eine Erkundungsstudie. *SWS-Rundschau*, 2004, Heft 1, 33-56.

Engel, U.; Hurrelmann, K., 1994: Was Jugendliche wagen: Eine Längsschnittstudie über Drogenkonsum, Stressreaktionen und Delinquenz im Jugendalter. Weinheim: Juventa Verlag.

Flade, A. (Hg.), 1994: Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz.

Greenberg, M.D.; Morral, A.R.; Jain, A.K. 2004: How can repeat drunk drivers be influenced to change? Analysis of the association between drunk driving and DUI recidivists' attitudes and beliefs. Journal on Studies on Alcohol, 2004, Heft 7, 460-463.

Groenemeyer, A., 2001: Risikosoziologie und gesundheitsbezogenes Risikoverhalten.

Zwischen „Empowerment“ und „Lifestyle Correctness“. In: Raithel, J. (Hg),

Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske und Budrich, 31-60.

Heinzlmayr, B., 1992: Disco und Alkohol. Vom Risiko, jung zu sterben. In: Kuratorium für Verkehrssicherheit und Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.), Symposium: Phänomen Nachtunfall. Informationsaufnahme und Handlungskonsequenzen im nächtlichen Straßenverkehr. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 35, Wien: Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, 121-126.

Henning, H.; Lange, C.; Chaselon, F., 1996: Verkehrsbiographische Entwicklungstypen junger Fahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer.

Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln,

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach:

Wirtschaftsverlag NW, 104-118.

Hilsenbeck, T., 1997: Die Alkoholfahrt junger Verkehrsteilnehmer. Risikofaktoren und informelle soziale Kontrolle. Göttingen: Cuvillier.

Hilsenbeck, T., Löbmann, R., 1998: Das Risikoprofil alkoholauffälliger Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 30 Jahren. In: Krüger, H-P. (Hg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag, 87-106.

Hoffmeyer-Zlotnik J.H.P. (Hg.), 1992: Analyse verbaler Daten. Über den Umgang mit qualitativen Daten. Opladen :Westdeutscher Verlag.

Homel, R., 1993: Random breath tests in Australia. Getting it to work according to specifications. Addictions. Supplement. 1993, Heft 88, 27-33.

Hornstein, W., 1996: Aktuelle Sozialisationsbedingungen Jugendlicher. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 21-29.

Hunecke, M., 2002: Lebensstile, Mobilitätsstile und Mobilitätstypen. In Hunecke, M.; Tully, C.; Bäumer, D. (Hg.), Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen: Leske und Budrich, 89-97.

Hurrelmann, K., 1990: Familienstress, Schulstress, Freizeitstress. Gesundheitsförderung für Kinder und Jugendliche. Weinheim: Beltz.

Hurrelmann, K., 1991: Sozialisation und Gesundheit. Somatische, psychische und soziale Risikofaktoren im Lebenslauf. Weinheim: Juventa Verlag.

Hurrelmann, K., 1995: Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung. Weinheim: Juventa Verlag.

Hurrelmann, K., 1996: Autofahren als Abenteuer und Risikoverhalten? Die soziale und psychische Lebenssituation junger Fahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 12-20.

Hurrelmann, K., 1998: Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. 6. Auflage, Weinheim: Beltz.

Hurrelmann, K.; Ullrich, D. (Hg.), 2002: Handbuch der Sozialisationsforschung. Studienausgabe. Weinheim: Beltz Verlag.

Janssen, J.; Laatz, W., 2005: Statistische Datenanalyse mit SPSS für Windows. Eine anwendungsorientierte Einführung in das Basissystem und das Modul Exakte Tests. 5. Auflage, Berlin: Springer-Verlag.

Jessor, R.; Turbin, M.S.; Costa F.M., 1997: Predicting Developmental Change in Risky Driving. The Transition to Young Adulthood. Applied Developmental Science, 1997, Heft 1, 4-16.

Jessor, R., 2001: Problem-Behavior Theory. In: Raithel, J. (Hg), Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske und Budrich, 61-78.

Kaltenegger, A.; Steinacher, R., 2005: Österreichs Wege zu einer nachhaltigen Reduktion des Unfallrisikos junger Lenker. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2005, Heft 2, 63-67.

Klemenjak, W., 1992: Freizeit und Mobilität bei jungen Menschen. In: Kuratorium für Verkehrssicherheit und Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.), Symposium: Phänomen Nachtunfall. Informationsaufnahme und Handlungskonsequenzen im nächtlichen Straßenverkehr. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 35, Wien: Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, 117-121.

Krampe, A.; Sachse, S., 2005: Fahren unter Alkoholeinfluss bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Ergebnisse aus der Zeitreihenstudie „Jugend in Brandenburg. Blutalkohol, 2005, Heft 1, 11-19.

Kretschmer-Bäumel, E. 1995: Der Konflikt „Alkohol und Fahren“: Normative Orientierungen und Verhaltensmuster. Heft M 94, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Kreuzer, W., 1992: Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer. Wie lange noch Kavaliersdelikte? In: Kuratorium für Verkehrssicherheit und Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.), Symposium: Phänomen Nachtunfall. Informationsaufnahme und Handlungskonsequenzen im nächtlichen Straßenverkehr. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 35, Wien: Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, 127-131.

Kroj, G.; Schulze H., 1996: Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Ursachen und Lösungsperspektiven. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 21-29.

Krüger, H-P., 1992: Alkohol. Konsum, Wirkungen, Gefahren für die Verkehrssicherheit. Zur Diskussion um neue Grenzwerte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1992, 38, 10-19.

Krüger, H-P.; Braun, P.; Kazenwedel, J.; Reiß, J.; Vollrath, M., 1998: Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 88, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.

Kühnel, S.; Krebs, D., 2004: Statistik für die Sozialwissenschaften. Grundlagen, Methoden, Anwendungen, Hamburg: Rowolth Taschenbuchverlag.

Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.), 2007: Unfallstatistik 2006. Reihe Verkehr in Österreich, Heft 39, Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem BM für Inneres und mit Unterstützung der AUVA.

Kuratorium für Verkehrssicherheit: Die jungen Wilden. Risikogruppe 18- bis 24-Jährige.
<http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/verkehrsteilnehmer/fahranfaenger/>, 10.4.2007.

Kuratorium für Verkehrssicherheit: Effizient und praktikabel. Die Alkoholvortestgeräte.
<http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/sicherheitsmassnahmen/alkoholvortestgeraete/>.
14.1.2008.

Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2005: Fact Sheet. Alkoholgrenzen und Rechtsfolgen.
[http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Fact_Sheets/Alkohol/Alkoholgrenzen_und_Rechtsfo
lgen_tabelle_sw_2008.pdf](http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Fact_Sheets/Alkohol/Alkoholgrenzen_und_Rechtsfolgen_tabelle_sw_2008.pdf), 13.1.2008.

Langer, W., 2003: Die Interaktionseffekte von Dummy- und zentrierten metrischen Variablen.
<http://www.soziologie.uni-halle.de/langer/methoden4/pdf/regrint2.pdf>, 30.3.2007.

Lamnek, S., 1995: Qualitative Sozialforschung. Methodologie. Band1, Mannheim: Beltz
Verlag.

Leppin, A.; Hurrelmann, K.; Petermann, H. (Hg.), 2000: Jugendliche und Alltagsdrogen.
Konsum und Perspektiven der Prävention. Berlin: Luchterhand.

Limbourg, M.; Raithel, J.; Reiter, K., 2001: Jugendliche im Straßenverkehr. In: Raithel, J.
(Hg), Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen:
Leske und Budrich, 201-216.

Limbourg, M.; Reiter, K., 2003: Denn sie wissen nicht was sie tun...Jugendliches
Risikoverhalten im Verkehr. Unsere Jugend, 2003, Heft 1, [1-14],
www.uni-duisburg-essen.de/traffic_education/alt/texte.ml/pdf/RisikoJugend2003.pdf,
22.12.2007

Mäder, H., 2001: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren
1997 und 1998. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M129, Bergisch
Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.

Mansel, J.; Hurrelmann, K., 1991: Alltagsstress bei Jugendlichen. Eine Untersuchung über Lebenschancen, Lebensrisiken und psychosoziale Befindlichkeiten im Statusübergang. Weinheim: Juventa Verlag.

Mansel, J., 1995: Sozialisation in der Risikogesellschaft. Eine Untersuchung zu psychosozialen Belastungen Jugendlicher als Folge ihrer Bewertung gesellschaftlicher Bedrohungspotentiale. Neuwied: Luchterhand.

Mienert, M., 2002: Merkmale potentieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2002, Heft 4, 145-146.

Moe, D., 1996: Junge Fahrerinnen und Fahrer. Risikoverhalten und Unfälle. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 127-131.

Möller, M.R., 1994: Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Fahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 29, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.

Müller, D., 2001: Fahranfänger und das Unfallrisiko Alkohol. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2001, Heft 1, S: 20-23.

Nemetz, K.; Michl, P.; Großegger, B.; Zentner, M., 2003: Vierter Bericht zur Lage der Jugend in Österreich. Teil A: Jugendradar 2003. Langfassung. Wien: Im Auftrag des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz. Erstellt von Spectra Marktforschungsges.m.b.H. und Institut für Jugendkulturforschung und Kulturvermittlung.

http://www.bmgfj.gv.at/cms/site/attachments/2/0/4/CH0618/CMS1192607372568/vierter_jugendbericht_teil_a_langfassung.pdf, 25.1.2008.

Nitsch, J.(Hg), 1981: Stress. Theorien, Untersuchungen, Maßnahmen. Bern: Huber.

Nordlohne, E., 1992: Die Kosten jugendlicher Problembewältigung. Alkohol-, Zigaretten- und Arzneimittelkonsum im Jugendalter. Weinheim: Juventa.

Palentien, C., 1997: Jugend und Streß. Ursachen, Entstehung und Bewältigung. Neuwied: Luchterhand.

Raithel, J., 1999: Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim: Juventa Verlag.

Raithel, J. (Hg), 2001: Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske und Budrich.

Raithel, J., 2004: Jugendliches Risikoverhalten. Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Ross, H.L., 1982: *Deterring the Drinking Driver. Legal Policy and Social Control*. Lexington, Mass.: Lexington Books.

Ross, H.L., 1992: *Confronting Drunk Driving*. New Haven: Yale University Press.

Ruch, W.; Zuckerman, M., 2001: *Sensation Seeking and Adolescence*. In: Raithel, J. (Hg), *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention*. Opladen: Leske und Budrich, 97-109.

Runge, H.: *Auf der Suche nach der Freiheit? Alkohol und junge Fahrer*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), *Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 132-137.*

Sabel, J.C.; Bensley, L.S.; van Eenwyk, J., 2004: *Associations between Adolescent Drinking and Driving Involvement and Self-Reported Risk and Protective Factors in Students in Public Schools in Washington State*. *Journal of Studies on Alcohol*, 2004, Heft 3, 213-216.

Schmidt, A., 2004 : *Doing peer-group. Die interaktive Konstitution jugendlicher Gruppenpraxis*. Frankfurt am Main: Lang.

Schnabel, P-E., 2001: *Belastungen und Risiken im Sozialisationsprozess Jugendlicher*. In: Raithel, J. (Hg), *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention*. Opladen: Leske und Budrich, 79-96.

Schulze, H., 1996 : Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen.

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 56, Bergisch Gladbach:

Wirtschaftsverlag NW.

Schulze, H., 1998: Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der

Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 91, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.

Schulze, H., 1999: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger

Verkehrsteilnehmer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 103, Bergisch

Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.

Schwent, T., 2005: Einführung der Alkohol-Vortestgeräte. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2005,

Heft 2, 68-71. [http://www.kfv.at/fileadmin/Publikationen/Fachartikel/ZVR/2005/ZVR-](http://www.kfv.at/fileadmin/Publikationen/Fachartikel/ZVR/2005/ZVR-022005.pdf)

[022005.pdf](http://www.kfv.at/fileadmin/Publikationen/Fachartikel/ZVR/2005/ZVR-022005.pdf), 13.1.2008.

Shell Deutschland Holding (Hg.), 2006: Shell Jugendstudie. Jugend 2006. Eine pragmatische

Generation unter Druck. Frankfurt am Main: Fischer-Taschenbuch-Verlag .

Statistik Austria, 2007: Straßenverkehrsunfälle 2006. Wien: Bundesanstalt Statistik

Österreich.

Stewart, K.; Sweedler, B., 2000: Alcohol, Other Drugs, and Transportation. Transportation

Research Board, 2000. <http://pubsindex.trb.org/document/view/default.asp?lbid=639985>,

10.4.2008.

Sutherland, E.H.; Cressey, D.R., 1970: Criminology. Philadelphia: Lippincott.

Thomas, A., 1992: Grundriss der Sozialpsychologie. Band 2. Individuum-Gruppe-Gesellschaft. Göttingen: Hogrefe.

Toomey, T.L.; Wagenaar, A., 2002: Environmental policies to reduce college drinking. Options and research findings. Journal on Studies on Alcohol, Supplement 14, 2002, 193-202.

Vollrath, M: Drogenfahrten junger Fahrer: Gefahren für die Verkehrssicherheit und Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidung, trotz Drogen zu fahren. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 36-44.

Weber, K.; Sigl, U., 2000: Mobilität von Jugendlichen in Österreich. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Welker, M.; Werner, A.; Scholz, J., 2005: Online-Research. Markt- und Sozialforschung mit dem Internet. Heidelberg: dpunkt verlag.

Woltring, L., 1996: Geschlechtsspezifische Aspekte des Risikoverhaltens junger Männer. Verbindung von Natur und Erziehung. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M52, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, 119-126.

Zentner, M.; Großegger, B., 2003: Legale und Illegale Drogen. In: Nemetz, K.; Michl, P.; Großegger, B.; Zentner, M.: Vierter Bericht zur Lage der Jugend in Österreich. Teil A: Jugendradar 2003. Langfassung. Wien: Im Auftrag des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz. Erstellt von Spectra Marktforschungsges.m.b.H. und Institut für Jugendkulturforschung und Kulturvermittlung, 229-246.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verunglückte 2006 nach Altersklassen.....	20
Abbildung 2: Verunglückte Jugendliche 2006 nach Art Ihrer Beteiligung	21
Abbildung 3: Alkolenker (18-24) verteilt nach Geschlecht	23
Abbildung 4: Theorie des geplanten Verhaltens nach Ajzen 1986, zit. nach Raithel 2004.....	43
Abbildung 5: Konzeptionelle Struktur der Problem-Behaviour Theory.....	55
Abbildung 6: Integratives Modell zur Genese Riskanten Verkehrsverhaltens	57
Abbildung 7: Mittelwerte der einzelnen Fahrmotive	87
Abbildung 8: Index "Hedonistisches Fahrmotiv" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	89
Abbildung 9: Mittelwerte der einzelnen Items zum riskanten Verkehrsverhalten.....	89
Abbildung 10: Index "Riskantes Verkehrsverhalten differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	90
Abbildung 11: Mittelwerte zu den einzelnen Fahrfehlern	91
Abbildung 12: Index "Regelkonformität" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	92
Abbildung 13: Anzahl der selbstverschuldeten Unfälle differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	93
Abbildung 14: Mittelwerte zu den einzelnen außerhäuslichen Freizeitaktivitäten	94
Abbildung 15: Index "Freizeit" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern.	95
Abbildung 16: Alkoholkonsum mittels Q-F-Index differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	97
Abbildung 17: Mittelwerte zu den einzelnen Trinkmotiven	98
Abbildung 18: Rotierte Faktorenmatrix "Trinkmotive"	99
Abbildung 19: Index "Problemtrinken" differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	100
Abbildung 20: Zugetraute Menge differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	101
Abbildung 21: Befürwortete Promillegrenze differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	102
Abbildung 22: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	103

Abbildung 23: Reaktion Familie differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	104
Abbildung 24: Reaktion im Freundeskreis differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern	105
Abbildung 25: Mittelwertsunterschiede zwischen Männern und Frauen.....	106
Abbildung 26: Partielle Regressionsdiagramme	112
Abbildung 27: Streudiagramm	113
Abbildung 28: P-P-Diagramm + Abbildung 29: Histogramm.....	115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Motivstruktur in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl	19
Tabelle 2:Alkoholgrenzen und Rechtsfolgen für Führerscheinbesitzer der Klasse B	27
Tabelle 3: Jugendliche der qualitativen Befragung.....	70
Tabelle 4: Rotierte Faktorenmatrix "Fahr motive".....	88
Tabelle 5: Regressionskoeffizienten im ersten Modell	109
Tabelle 6: Regressionskoeffizienten im endgültigen Modell.....	109

Anhang

Uhrzeit:**Datum:**

Was tust Du am liebsten in Deiner Freizeit? (vor allem nach Freizeitaktivitäten außer Haus fragen)

- Gibt es Freizeitmöglichkeiten, außer Haus die Du besonders gern in Anspruch nimmst?
Hast Du bestimmte Hobbys?
- Gibt es in Deiner Wohnumgebung genügend Möglichkeiten für die Freizeitgestaltung?
Welche Möglichkeiten und Angebote fehlen Dir?
- Triffst Du oft Leute aus Deinem Freundeskreis, um mit Ihnen etwas gemeinsam zu unternehmen? Was macht Ihr da am liebsten? Gibt es fixe Treffpunkte?
- Bist Du in einer festen Clique?

Wann hast Du den Führerschein gemacht und welche Führerscheinklassen hast du?

- Wie war das damals, als Du Deinen Führerschein bekommen hast? Für viele Jugendliche ist das ja ein besonderes Ereignis, auf das sie sich schon lange vorher gefreut haben. War das für dich genau so? Wenn ja warum?
- Hast du dir schon früh gewünscht Auto fahren zu können? (Einige Kinder beobachten beim Mitfahren gerne den Fahrer etc.) Wenn ja warum? Hast du auch schon vorher etwas üben dürfen, als du den Führerschein noch nicht hattest?

Wenn Du Dich an die Zeit zurückerinnerst, in der Du den **Führerschein noch nicht hattest**; welche Fortbewegungsmittel hast Du da vorwiegend genutzt?

(War es für dich wichtig mobil zu sein? Warum, warum nicht?)

- Warst du z.B. früher oft mit dem Rad unterwegs oder hast du später auch ein Moped gehabt? Wenn ja, wofür hast du es meist genutzt? (Freizeitbeschäftigung?)

Besitzt Du auch ein eigenes Auto?

wenn ja, was ist das für ein Fahrzeug? (Marke, PS-Anzahl, etc.) seit wann hast du es?

wenn nein, welche Möglichkeiten hast Du ein Auto zu benutzen?

Wenn du jetzt an eine typische Woche von dir denkst, wofür benutzt Du das Auto hauptsächlich ? Kommt es auch mal vor, dass du einfach mal so in der Gegend rum fährst? (Gefühle beim Fahren) In einer ganz typischen Woche von dir, wie viele km fährst du da im Schnitt in einer Woche?

- Nutzt Du neben dem Auto auch andere Fortbewegungsmittel?
Wenn ja: Welche und in welchen Situationen, wie oft?
- Haben in deinem Freundeskreis viele einen Führerschein? Haben deine Freunde auch ein eigenes Auto?

Wie würdest Du Deinen Fahrstil beschreiben?

- Wenn Antwort „riskant“ oder „schnell“ dann nachfragen: In welchen Situationen?
- Hältst du dich für einen sicheren/guten Fahrer? Warum? Welche Faktoren sind deiner Meinung nach entscheidend, ob jemand ein guter Autofahrer ist oder nicht?

Macht Dir Autofahren auch Spaß, oder ist es mehr Mittel zum Zweck?

- Was macht für Dich Dein „Traum-Auto“ aus? Was sind für Dich die Punkte auf die Du bei einem Autokauf zuerst achten würdest?
- Falls eigenes Auto: Bist Du mit Deinem jetzigen Auto zufrieden? Würdest Du gern etwas daran ändern? Was wäre das?
- Einige Menschen betrachten ihr Auto auch als Hobby? Wie ist das bei dir? Liest du Zeitschriften zu dem Thema? Falls eigenes Auto: Bastelst du gern an deinem Auto rum?
- Was hältst Du von „auffrisierten“ Autos? Hast Du das bei Deinem Auto auch schon gemacht? Ist es innerhalb Deines Freundeskreises ein Thema?

Bist du schon einmal in einer Situation gewesen in der du im Nachhinein betrachtest, dein eigenes Fahrkönnen überschätzt hast?

- Hast mit dem Auto auch schon einmal etwas Waghalsiges oder vielleicht eine Mutprobe unternommen, also hast Du Dich damals bewusst in brenzlige Situationen begeben, wovon andere Angst haben?

Bist sonst schon mal im Straßenverkehr mit der Polizei konfrontiert worden?

- Hattest du schon einmal einen Unfall (auch nach Unfällen mit Sachschaden fragen)? Wenn ja, wann/was ist passiert? Waren auch andere beteiligt, wer war schuld?

Wenn du in deiner Freizeit unterwegs bist, trinkst du da auch Alkohol?

- In welchen Situationen trinkst du meist Alkohol?
- Was trinkst du da meist?
- Wenn du dich in deiner Freizeit mit Freunden triffst, wieviel Alkohol trinkst du da so ungefähr → am Getränk abschätzen, dass du am häufigsten trinkst
- Trinken Deine Freunde auch Alkohol?

Oft erfordern es gewisse Umstände (wenn man beispielsweise nicht die Möglichkeit hat mit jemand anderen mitzufahren), dass man mit dem Auto fahren muss, obwohl man zuvor Alkohol getrunken hat. Ist es bei dir auch schon einmal vorgekommen, dass du mit deinem Auto gefahren bist, nachdem du Alkohol getrunken hast? (oder fährst du immer nüchtern?)
Wenn ja: Ist es dann schon mal passiert, dass du mit mehr Alkohol als erlaubt Auto gefahren bist?

- Was ist damals genau vorgefallen, dass Du alkoholisiert Auto gefahren bist?
- Woher bist Du gekommen? Wohin wolltest Du fahren? Wochentag? Tageszeit?
- Warst Du damals allein im Auto oder waren mehrere Personen im Auto?
Wenn mehrere Personen im Auto: Waren diese auch alkoholisiert?
- Hat jemand im Vorfeld versucht Dich daran zu hindern alkoholisiert Auto zu fahren?
- Weißt Du noch wie viel Promille Blutalkohol Du damals hattest?
- Warst Du zum Zeitpunkt des Vorfalls noch Probeführerscheinbesitzer?
- War es damals das erste Mal, dass Du alkoholisiert Auto gefahren bist oder ist das früher schon einmal vorgekommen?
- Bist du deswegen auch schon einmal von der Polizei angehalten worden?

Ist das Thema Alkohol am Steuer innerhalb Deines Freundeskreises hin und wieder ein Thema?

- Wenn ja: Welche Standpunkte wurden da von Deinen Freunden eingenommen?
- Ist jemand aus Deinem Freundeskreis auch schon einmal alkoholisiert Auto gefahren oder wurde Ihm deshalb der Führerschein abgenommen? (dann nochmals die obigen Punkte abfragen) Wie würden deine Freunde reagieren, wenn sie erfahren, dass du betrunken Autogefahren bist?
- (Wie haben Deine Freunde auf Deine Führerscheinabnahme reagiert?)

Ist das Thema „Alkohol am Steuer“ auch schon einmal in Deiner Familie zur Sprache gekommen?

- Welche Meinungen gibt es innerhalb deiner Familie zu diesem Thema.
- Ist innerhalb Deiner Familie auch schon jemand alkoholisiert Autogefahren?
- Wie haben Deine Eltern auf die Führerscheinabnahme reagiert? Gab es Konsequenzen?
- Wie würden deine reagieren, wenn sie erfahren, dass du betrunken Autogefahren wärst?

Glaubst du, dass in Österreich genügend Maßnahmen gesetzt werden, um der Problematik Alkohol am Steuer vorzubeugen? Könnte was verbessert werden?

Wie wahrscheinlich ist es, dass ein Fahrer, der mehr getrunken hat als erlaubt in einer Polizeikontrolle entdeckt wird?

Was glaubst du, wie viel dürftest du trinken wenn du noch sicher fahren willst?

Welche Promillegrenze hältst du für die richtige?

Angaben zur Person:

- Alter, Geschlecht, Bildungsstand, Anzahl und Alter der Geschwister, Beruf der Mutter/Beruf des Vaters, Wohnort bzw. Bezirk:

Herzlich willkommen!

Dies ist eine Umfrage, die im Rahmen einer Diplomarbeit an der Universität Wien durchgeführt wird. Die folgenden Fragen beschäftigen sich mit dem Aspekt Alkohol im Straßenverkehr und richten sich ausschließlich an Kraftfahrzeuglenkerinnen und –lenker. Die Befragung dauert ca. 10 Minuten. Alle Ihre Angaben werden selbstverständlich anonym behandelt und zu keinem Zeitpunkt mit Ihnen in Verbindung gebracht.

Bei eventuellen Fragen oder Anregungen wenden sie sich bitte an:

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Angela Knafl

1) Besitzen Sie einen Führerschein? (Mehrfachantworten möglich)

- (1) Ich besitze keinen Führerschein. → Abbruch der Befragung
 (2) Führerschein A → wenn nur (2) beantwortet, weiter zu Frage 2b
 (3) Führerschein B → weiter zu Frage 2a
 (4) Führerschein C und andere → weiter zu Frage 2a

2a) Wann haben Sie Ihren B-Führerschein gemacht?

Jahr: _____ → weiter zu Frage 3

2b) Wann haben Sie Ihren A-Führerschein gemacht?

Jahr: _____ → weiter zu Frage 3

3) Worauf kommt es Ihnen beim Autofahren an?

→ anschließend weiter zu Frage 4

	Trifft sehr zu	Trifft eher zu	Teils, teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
überall hinzukommen	1	2	3	4	5
etwas zu erleben	1	2	3	4	5
unabhängig zu sein	1	2	3	4	5
Ablenkung zu haben	1	2	3	4	5
Spaß zu haben	1	2	3	4	5
Probleme zu vergessen	1	2	3	4	5
Anderes:.....	1	2	3	4	5

4) Wie würden Sie Ihren Fahrstil beurteilen?

→ anschließend weiter zu Frage 5

	Trifft sehr zu	Trifft eher zu	Teils, teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
vorausschauend	1	2	3	4	5
riskant	1	2	3	4	5
konzentriert	1	2	3	4	5
draufgängerisch	1	2	3	4	5
rücksichtsvoll	1	2	3	4	5
vorsichtig	1	2	3	4	5
rechthaberisch	1	2	3	4	5
sicher	1	2	3	4	5
Anderes:.....	1	2	3	4	5

5) Für viele Leute ist das Autofahren ein wichtiger Bestandteil ihres Lebens. Auf dieser Liste sind einige Aussagen dazu zusammengestellt. Geben Sie bitte an, inwieweit Sie jeder dieser Aussagen zustimmen.

→ anschließend weiter zu Frage 6

	Stimme sehr zu	Stimme eher zu	Teils, teils	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu
Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig.	1	2	3	4	5
Es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen.	1	2	3	4	5
Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich selbst fahren kann.	1	2	3	4	5
Für mich persönlich ist die Unfallgefahr beim Autofahren vernachlässigbar gering.	1	2	3	4	5
Wenn ich eine riskante Situation bewältigt habe, fühle ich mich anschließend echt gut.	1	2	3	4	5
Im Grunde kann man bei Dunkelheit genauso schnell fahren wie bei Tage.	1	2	3	4	5
Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen, zeige ich anderen gerne, wie man so fährt.	1	2	3	4	5

6) Wenn Sie einmal nicht zuhause sind, womit verbringen Sie Ihre Freizeit dann häufig?

→ anschließend weiter zu Frage 7

	Sehr oft	Oft	Manchmal	Selten	Nie
Mit Auto in der Gegend herumfahren, spazieren fahren	1	2	3	4	5
Besuch eines Vereins	1	2	3	4	5
Lokal, Gasthaus besuchen	1	2	3	4	5
Sich mit Freunden treffen	1	2	3	4	5
Sport treiben	1	2	3	4	5
Diskotheek besuchen	1	2	3	4	5
Kino besuchen	1	2	3	4	5
Theater, Oper besuchen	1	2	3	4	5
Ausflüge machen, wegfahren	1	2	3	4	5
Wandern, Spaziergehen	1	2	3	4	5
Parties, Feste	1	2	3	4	5
Cafeteria oder ähnliches besuchen	1	2	3	4	5
Anderes:.....	1	2	3	4	5

7) Nehmen Sie in Ihrer Freizeit auch alkoholische Getränke zu sich?

Sehr oft (weiter Frage 8)	Oft (weiter Frage 8)	Manchmal (weiter Frage 8)	Selten (weiter Frage 8)	Nie (weiter Frage 9)
1	2	3	4	5

8) Wenn Sie in Ihrer Freizeit alkoholische Getränke zu sich nehmen, was trinken Sie dann meistens und wie viele Gläser sind das dann im Durchschnitt bei so einer Gelegenheit?

→ anschließend weiter mit Frage 9

		Anzahl								
Bier	0,3l	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
	0,5l	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Wein	Achtel	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
	Viertel	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Spritzer		1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Schnäpse, Liköre		1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Anderes:.....		1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr

9) Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu.

→ anschließend weiter mit Frage 10

<i>Mit alkoholischen Getränken kann man...</i>	Stimme sehr zu	Stimme eher zu	Teils, teils	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu
...für die richtige Stimmung sorgen, wenn man mit anderen zusammen ist	1	2	3	4	5
...besser in Kontakt mit anderen kommen	1	2	3	4	5
...mehr leisten	1	2	3	4	5
...Ärger besser herunterspülen	1	2	3	4	5
...die Langeweile vertreiben	1	2	3	4	5
...sich besser entspannen	1	2	3	4	5
...von Schwierigkeiten ablenken	1	2	3	4	5
...mehr Selbstvertrauen gewinnen	1	2	3	4	5
Anderes:.....	1	2	3	4	5

10) Derzeit gilt in Österreich für PKW-Lenker eine Promillegrenze von 0,5 (Ausnahme: Führerschein auf Probe). Welche Promillegrenze würden Sie am ehesten befürworten?

→ anschließend weiter mit Frage 11

- 0,0‰ (generelles Alkoholverbot für alle PKW-Lenker)
- 0,5‰
- 0,8‰
- kein gesetzliches Limit (es kommt auf die Selbstverantwortung eines jeden Lenkers an)

11) Wie wahrscheinlich ist es Ihrer Meinung nach, dass ein Fahrer, der mehr getrunken hat als erlaubt, in einer Polizeikontrolle entdeckt wird?

→ anschließend weiter mit Frage 12

Sehr wahrscheinlich	Ziemlich wahrscheinlich	Unentschieden	Ziemlich unwahrscheinlich	Sehr unwahrscheinlich
1	2	3	4	5

12) Angenommen Sie fahren betrunken Auto und Ihre Familie erfährt davon. Wie würden diese reagieren?

→ anschließend weiter mit Frage 13

Sehr ablehnend	Eher ablehnend	Teils, teils	Kaum ablehnend	Überhaupt nicht ablehnend
1	2	3	4	5

13) Angenommen Sie fahren betrunken Auto und Ihre Freunde erfahren davon. Wie würden diese reagieren?

→ anschließend weiter mit Frage 14

Sehr ablehnend	Eher ablehnend	Teils, teils	Kaum ablehnend	Überhaupt nicht ablehnend
1	2	3	4	5

14) Sieht man einmal von der offiziellen Promillegrenze ab, bis zu wie viel Gläser Bier, Wein bzw. Spritzer oder sonstige alkoholische Getränke können Sie vertragen und sich noch zutrauen, ein Auto sicher lenken zu können. Schätzen Sie das bitte an jenem Getränk ab, das von Ihnen bevorzugt konsumiert wird.

→ anschließend weiter mit Frage 15

		Anzahl									
Bier	0,3l	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
	0,5l	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Wein	Achtel	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
	Viertel	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Spritzer		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Schnäpse, Liköre		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr
Anderes:.....		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9 und mehr

15) Oft sieht man keine andere Möglichkeit, als Auto zu fahren, obwohl man zuvor Alkohol getrunken hat (z.B. keine andere Fahrgelegenheit). Fahren Sie mit dem Auto, nachdem Sie auch nur eine kleine Menge Alkohol konsumiert haben?

(kleine Menge Alkohol = Blutalkoholkonzentration kleiner als 0,5)

Sehr oft (Weiter mit Frage 16)	Oft (Weiter mit Frage 16)	Manchmal (Weiter mit Frage 16)	Selten (Weiter mit Frage 16)	Nie (Weiter mit Frage 17)
1	2	3	4	5

16) Wie oft sind Sie im letzten Jahr gefahren, nachdem Sie auch nur eine kleine Menge Alkohol konsumiert haben? → anschließend weiter mit Frage 17

- 1 bis 2 Mal
- 3 bis 9 Mal
- im Schnitt etwa 1 x pro Monat
- im Schnitt etwa 1 x pro Woche
- (fast) täglich

17) Ist es auch schon einmal passiert, dass Sie mit mehr Alkohol als erlaubt Auto gefahren sind? (mehr Alkohol als erlaubt = Blutalkoholkonzentration größer als 0,5; d.h. ca. mehr als 2 Bier)

Sehr oft (Weiter mit Frage 18)	Oft (Weiter mit Frage 18)	Manchmal (Weiter mit Frage 18)	Selten (Weiter mit Frage 18)	Nie (Weiter mit Frage 19)
1	2	3	4	5

18) Wie oft sind Sie im letzten Jahr unter dem Einfluss von zu viel Alkohol Auto gefahren? → anschließend weiter mit Frage 20

- 1 bis 2 mal
- 3 bis 9 Mal
- im Schnitt etwa 1 x pro Monat
- im Schnitt etwa 1 x pro Woche
- (fast) täglich

19) Alles in allem betrachtet, wie verwerflich finden Sie es, mit mehr Alkohol als erlaubt Auto zu fahren?

→ anschließend weiter mit Frage 20

Sehr verwerflich	Eher verwerflich	Unentschieden	Kaum verwerflich	Überhaupt nicht verwerflich
1	2	3	4	5

20) Jeder Verkehrsteilnehmer muss damit rechnen, selbst auch einmal in einen Unfall verwickelt zu werden. Waren Sie seit Besitz Ihres Führerscheins schon einmal als Autofahrer an einem oder mehreren Unfällen beteiligt?

Bitte geben Sie jedes Mal an wie oft das der Fall war. → anschließend weiter mit Frage 21

	Noch nie	1mal	2mal	3mal	4mal und öfter
Als Unschuldiger	<input type="checkbox"/>				
Als Teilschuldiger	<input type="checkbox"/>				
Als Alleinschuldiger	<input type="checkbox"/>				

Abschließend noch ein paar kurze Fragen zu Ihrer Person:

21) Alter: _____ → anschließend weiter mit Frage 22

22) Geschlecht → anschließend weiter mit Frage 23

- (1) Männlich
- (2) Weiblich

23) Ungefähre Einwohnerzahl Ihrer Wohngemeinde (Hauptwohnsitz)?

→ anschließend weiter mit Frage 24

- (1) bis 1.000 Einwohner
- (2) bis 10.000 Einwohner
- (3) bis 50.000 Einwohner
- (4) bis 100000 Einwohner
- (5) über 100000 Einwohner
- (6) weiß nicht; keine Angabe

24) Welche Fortbewegungsart benutzen Sie neben dem Autofahren am häufigsten. Bitte wählen Sie eine aus. → anschließend weiter mit Frage 25

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) Moped/ Mofa/ Scooter
- (4) Motorrad
- (5) öffentliche Verkehrsmittel
- (6) Anderes: _____

25) Welches ist Ihre höchste abgeschlossene Schulbildung?

→ anschließend weiter mit Frage 26

- (1) Volks-/Hauptschule
- (2) Berufsbildende Pflichtschule (Berufsschule)
- (3) Berufsbildende mittlere Schule/BMS (Fachschule ohne Matura)
- (4) Berufsbildende höhere Schule/BHS (Fachschule mit Matura)
- (5) Allgemeinbildende Höhere Schule (AHS, Gymnasium)
- (6) Universität, Hochschule, Hochschulverwandte Lehranstalt (z.B.: Fachhochschule)

26) Bitte geben Sie an, wie Sie derzeit berufstätig sind.

voll berufstätig	<input type="checkbox"/>
teilweise berufstätig	<input type="checkbox"/>
mithelfende(r) Familienangehörige(r)	<input type="checkbox"/>
Lehrling	<input type="checkbox"/>
Einkommen ohne Berufsausübung (Alimente, Waisenpension, Karenz)	<input type="checkbox"/>
(vorübergehend) arbeitslos	<input type="checkbox"/>
im Haushalt tätig ohne eigenes Einkommen	<input type="checkbox"/>
in Schul-/Hochschulausbildung	<input type="checkbox"/>

SPSS - OUTPUT

Bivariate Analysen differenziert nach Trunkenheits- und unauffälligen Fahrern

1. Verkehrsbezogene Einstellungen

Fahrmotiv_hedonistisch * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenheitsfahrer	
Fahrmotiv_hedonistisch	sehr schwache Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrern	71 69,6%	28 47,5%	99 61,5%
	eher schwache Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrern	23 22,5%	24 40,7%	47 29,2%
	eher hohe Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrern	5 4,9%	7 11,9%	12 7,5%
	sehr hohe Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrern	3 2,9%	0 0,0%	3 1,9%
Gesamt		Anzahl % von Trunkenheitsfahrern	102 100,0%	59 100,0%	161 100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrscheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	11,357 ^a	3	,010	,007		
Likelihood-Quotient	12,203	3	,007	,009		
Exakter Test nach Fisher	10,769			,008		
Zusammenhang linear-mit-linear	3,924 ^b	1	,048	,052	,032	,013
Anzahl der gültigen Fälle	161					

a. 3 Zellen (37,5%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 1

b. Die standardisierte Statistik ist 1,981.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,266	,010	,007
Nominalmaß	Cramer-V	,266	,010	,007
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Risikobereitschaft_Index * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Risikobereitschaft_Index	sehr schwache Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrt	68 66,7%	28 47,5%	96 59,6%
	eher schwache Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrt	27 26,5%	26 44,1%	53 32,9%
	eher hohe Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrt	6 5,9%	5 8,5%	11 6,8%
	sehr hohe Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfahrt	1 1,0%	0 ,0%	1 ,6%
Gesamt		Anzahl % von Trunkenheitsfahrt	102 100,0%	59 100,0%	161 100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	6,775 ^a	3	,079	,060		
Likelihood-Quotient	7,057	3	,070	,065		
Exakter Test nach Fish	6,761			,055		
Zusammenhang linear-mit-linear	3,451 ^b	1	,063	,079	,043	,018
Anzahl der gültigen Fäl	161					

- a. 3 Zellen (37,5%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist ,
 b. Die standardisierte Statistik ist 1,858.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherungsweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,205	,079	,060
Nominalmaß	Cramer-V	,205	,079	,060
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
- Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Verkehrsdelikte_Index * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenheitsfahrer	
Verkehrsdelikte_Index	sehr hohe Konformität	Anzahl	18	2	20
		% von Trunkenheitsfahrern	17,6%	3,4%	12,4%
	eher hohe Konformität	Anzahl	69	33	102
		% von Trunkenheitsfahrern	67,6%	55,9%	63,4%
	eher niedrige Konformität	Anzahl	14	23	37
		% von Trunkenheitsfahrern	13,7%	39,0%	23,0%
	sehr niedrige Konformität	Anzahl	1	1	2
		% von Trunkenheitsfahrern	1,0%	1,7%	1,2%
Gesamt		Anzahl	102	59	161
		% von Trunkenheitsfahrern	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrscheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	17,456 ^a	3	,001	,000		
Likelihood-Quotient	18,293	3	,000	,000		
Exakter Test nach Fisher	17,715			,000		
Zusammenhang linear-mit-linear	16,103 ^b	1	,000	,000	,000	,000
Anzahl der gültigen Fälle	161					

- 2 Zellen (25,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist ,
- Die standardisierte Statistik ist 4,013.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,329	,001	,000
Nominalmaß	Cramer-V	,329	,001	,000
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

UNFALL * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
UNFALL 0	Anzahl	74	30	104	
	% von Trunkenheitsfahrt	72,5%	50,8%	64,6%	
1	Anzahl	25	26	51	
	% von Trunkenheitsfahrt	24,5%	44,1%	31,7%	
2	Anzahl	2	2	4	
	% von Trunkenheitsfahrt	2,0%	3,4%	2,5%	
3	Anzahl	1	1	2	
	% von Trunkenheitsfahrt	1,0%	1,7%	1,2%	
Gesamt	Anzahl	102	59	161	
	% von Trunkenheitsfahrt	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	7,700 ^a	3	,053	,036		
Likelihood-Quotient	7,609	3	,055	,079		
Exakter Test nach Fis	8,086			,024		
Zusammenhang linear-mit-linear	6,139 ^b	1	,013	,015	,010	,005
Anzahl der gültigen Fä	161					

- a. 4 Zellen (50,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit
 b. Die standardisierte Statistik ist 2,478.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,219	,053	,036
Nominalmaß	Cramer-V	,219	,053	,036
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Freizeit * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Freizeit	0	Anzahl	12	4	16
		% von Trunkenheitsfahrt	11,8%	6,8%	9,9%
	1	Anzahl	34	14	48
		% von Trunkenheitsfahrt	33,3%	23,7%	29,8%
	2	Anzahl	29	25	54
		% von Trunkenheitsfahrt	28,4%	42,4%	33,5%
	3	Anzahl	25	13	38
		% von Trunkenheitsfahrt	24,5%	22,0%	23,6%
	4	Anzahl	2	3	5
		% von Trunkenheitsfahrt	2,0%	5,1%	3,1%
Gesamt	Anzahl		102	59	161
	% von Trunkenheitsfahrt		100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	5,529 ^a	4	,237	,244		
Likelihood-Quotient	5,507	4	,239	,283		
Exakter Test nach Fish	5,431			,240		
Zusammenhang linear-mit-linear	1,992 ^b	1	,158	,170	,092	,024
Anzahl der gültigen Fäl	161					

a. 2 Zellen (20,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 1,8

b. Die standardisierte Statistik ist 1,411.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,185	,237	,244
Nominalmaß	Cramer-V	,185	,237	,244
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

2. Alkoholbezogene Einstellungen

Alkoholmenge_qf * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

		Trunkenheitsfahrt		Gesamt
		unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Alkoholmenge_qf Abstinente	Anzahl	9	0	9
	% von Trunkenheitsfah	8,8%	,0%	5,6%
Gelegenheitstrinker	Anzahl	50	12	62
	% von Trunkenheitsfah	49,0%	20,3%	38,5%
Konsumtrinker	Anzahl	38	37	75
	% von Trunkenheitsfah	37,3%	62,7%	46,6%
Starke Trinker	Anzahl	5	10	15
	% von Trunkenheitsfah	4,9%	16,9%	9,3%
Gesamt	Anzahl	102	59	161
	% von Trunkenheitsfah	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	24,213 ^a	3	,000	,000		
Likelihood-Quotient	27,590	3	,000	,000		
Exakter Test nach Fish	24,704			,000		
Zusammenhang linear-mit-linear	23,490 ^b	1	,000	,000	,000	,000
Anzahl der gültigen Fä	161					

- a. 1 Zellen (12,5%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist
 b. Die standardisierte Statistik ist 4,847.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,388	,000	,000
Nominalmaß	Cramer-V	,388	,000	,000
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Problemtrinken_Index * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Problemtrinken_Index	sehr schwache Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfa	64 62,7%	17 28,8%	81 50,3%
	eher schwache Ausprägung	Anzahl % von Trunkenheitsfa	26 25,5%	29 49,2%	55 34,2%
	eher hohe Ausprägur	Anzahl % von Trunkenheitsfa	10 9,8%	10 16,9%	20 12,4%
	sehr hohe Ausprägur	Anzahl % von Trunkenheitsfa	2 2,0%	3 5,1%	5 3,1%
Gesamt		Anzahl % von Trunkenheitsfa	102 100,0%	59 100,0%	161 100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	17,391 ^a	3	,001	,000		
Likelihood-Quotient	17,795	3	,000	,001		
Exakter Test nach Fish	17,783			,000		
Zusammenhang linear-mit-linear	12,775 ^b	1	,000	,000	,000	,000
Anzahl der gültigen Fä	161					

- a. 2 Zellen (25,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist
 b. Die standardisierte Statistik ist 3,574.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,329	,001	,000
Nominalmaß	Cramer-V	,329	,001	,000
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

zugetraute Alkoholmenge * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
zugetraute Alkoholmenge	nüchtern	Anzahl	27	2	29
		% von Trunkenheitsfahrt	26,5%	3,4%	18,0%
	bis 20g	Anzahl	52	28	80
		% von Trunkenheitsfahrt	51,0%	47,5%	49,7%
	bis 40g	Anzahl	20	21	41
		% von Trunkenheitsfahrt	19,6%	35,6%	25,5%
	mehr als 40g	Anzahl	3	8	11
		% von Trunkenheitsfahrt	2,9%	13,6%	6,8%
Gesamt		Anzahl	102	59	161
		% von Trunkenheitsfahrt	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	21,067 ^a	3	,000	,000		
Likelihood-Quotient	23,717	3	,000	,000		
Exakter Test nach Fish	22,487			,000		
Zusammenhang linear-mit-linear	20,359 ^b	1	,000	,000	,000	,000
Anzahl der gültigen Fä	161					

- a. 1 Zellen (12,5%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 4
 b. Die standardisierte Statistik ist 4,512.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,362	,000	,000
Nominalmaß	Cramer-V	,362	,000	,000
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

3. Formelle Kontrolle

Promillegrenze_ erwünscht * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Promillegrenz e_ erwünscht	0,0 Promille	Anzahl	53	14	67
		% von Trunkenheitsfahr	54,1%	25,5%	43,8%
	0,5 Promille	Anzahl	43	31	74
		% von Trunkenheitsfahr	43,9%	56,4%	48,4%
	0,8 Promille oder höher	Anzahl	2	10	12
		% von Trunkenheitsfahr	2,0%	18,2%	7,8%
Gesamt		Anzahl	98	55	153
		% von Trunkenheitsfahr	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	19,431 ^a	2	,000	,000		
Likelihood-Quotient	19,725	2	,000	,000		
Exakter Test nach Fish	19,045			,000		
Zusammenhang linear-mit-linear	18,119 ^b	1	,000	,000	,000	,000
Anzahl der gültigen Fäl	153					

- a. 1 Zellen (16,7%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 4
 b. Die standardisierte Statistik ist 4,257.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,356	,000	,000
Nominalmaß	Cramer-V	,356	,000	,000
Anzahl der gültigen Fälle		153		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Subjektive Entdeckungswa rscheinlichkeit	Sehr wahrscheinlich	Anzahl	5	0	5
		% von Trunkenheitsfah	4,9%	,0%	3,1%
	Ziemlich wahrscheinlich	Anzahl	13	10	23
		% von Trunkenheitsfah	12,7%	16,9%	14,3%
	Unentschieden	Anzahl	37	21	58
		% von Trunkenheitsfah	36,3%	35,6%	36,0%
Ziemlich unwahrscheinlich	Anzahl	38	24	62	
	% von Trunkenheitsfah	37,3%	40,7%	38,5%	
Sehr unwahrscheinlich	Anzahl	9	4	13	
	% von Trunkenheitsfah	8,8%	6,8%	8,1%	
Gesamt	Anzahl	102	59	161	
	% von Trunkenheitsfah	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	3,667 ^a	4	,453	,469		
Likelihood-Quotient	5,333	4	,255	,300		
Exakter Test nach Fish	3,417			,499		
Zusammenhang linear-mit-linear	,105 ^b	1	,745	,793	,408	,067
Anzahl der gültigen Fäl	161					

a. 3 Zellen (30,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 1

b. Die standardisierte Statistik ist ,325.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,151	,453	,469
Nominalmaß	Cramer-V	,151	,453	,469
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

4. Informelle Kontrolle

Reaktion Familie * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Reaktion Familie	Sehr ablehnend	Anzahl	69	34	103
		% von Trunkenheitsfahrt	67,6%	57,6%	64,0%
	Eher ablehnend	Anzahl	24	20	44
		% von Trunkenheitsfahrt	23,5%	33,9%	27,3%
	Teils, teils	Anzahl	5	5	10
		% von Trunkenheitsfahrt	4,9%	8,5%	6,2%
	Kaum ablehnend	Anzahl	2	0	2
		% von Trunkenheitsfahrt	2,0%	,0%	1,2%
	Überhaupt nicht ablehnend	Anzahl	2	0	2
		% von Trunkenheitsfahrt	2,0%	,0%	1,2%
Gesamt	Anzahl		102	59	161
	% von Trunkenheitsfahrt		100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	5,139 ^a	4	,273	,282		
Likelihood-Quotient	6,418	4	,170	,242		
Exakter Test nach Fish	4,431			,338		
Zusammenhang linear-mit-linear	,089 ^b	1	,765	,835	,418	,079
Anzahl der gültigen Fä	161					

- a. 5 Zellen (50,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist ,299.
 b. Die standardisierte Statistik ist ,299.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,179	,273	,282
Nominalmaß	Cramer-V	,179	,273	,282
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
 b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Reaktion Freunde * Trunkenheitsfahrt

Kreuztabelle

			Trunkenheitsfahrt		Gesamt
			unauffälliger Fahrer	Trunkenh eitsfahrer	
Reaktion Freunde	Sehr ablehnend	Anzahl	31	7	38
		% von Trunkenheitsfahrt	30,4%	11,9%	23,6%
	Eher ablehnend	Anzahl	45	24	69
		% von Trunkenheitsfahrt	44,1%	40,7%	42,9%
	Teils, teils	Anzahl	20	25	45
		% von Trunkenheitsfahrt	19,6%	42,4%	28,0%
Kaum ablehnend	Anzahl	4	3	7	
	% von Trunkenheitsfahrt	3,9%	5,1%	4,3%	
Überhaupt nicht ablehnend	Anzahl	2	0	2	
	% von Trunkenheitsfahrt	2,0%	,0%	1,2%	
Gesamt	Anzahl	102	59	161	
	% von Trunkenheitsfahrt	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotisch e Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (2-seitig)	Exakte Signifikanz (1-seitig)	Punkt-Wahrs cheinlichkeit
Chi-Quadrat nach Pearson	13,743 ^a	4	,008	,005		
Likelihood-Quotient	14,714	4	,005	,006		
Exakter Test nach Fish Zusammenhang	13,414			,005		
linear-mit-linear	6,842 ^b	1	,009	,009	,006	,002
Anzahl der gültigen Fä	161					

- a. 4 Zellen (40,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 2,616.
 b. Die standardisierte Statistik ist 2,616.

Symmetrische Maße

		Wert	Näherung sweise Signifikanz	Exakte Signifikanz
Nominal- bzgl.	Phi	,292	,008	,005
Nominalmaß	Cramer-V	,292	,008	,005
Anzahl der gültigen Fälle		161		

- a. Die Null-Hyphothese wird nicht angenommen.
b. Unter Annahme der Null-Hyphothese wird der asymptotische Standardfehler verwendet.

Geschlechtsunterschiede

Gruppenstatistiken

	Geschlecht	N	Mittelwert	Standardabweichung	Standardfehler des Mittelwertes
Z-Wert(HEDON_R)	männlich	90	-,04	1,024	,134
	weiblich	71	,02	,991	,098
Z-Wert(EXTRA_R)	männlich	90	,22	1,126	,148
	weiblich	71	-,13	,903	,089
Z-Wert: Verkehrsdelikte_Index	männlich	90	,12	1,154	,151
	weiblich	71	-,07	,901	,089
Z-Wert(UNFALL)	männlich	90	,36	1,230	,161
	weiblich	71	-,20	,781	,077
Z-Wert(FREI_REC) Freizeit	männlich	90	-,16	,902	,118
	weiblich	71	,09	1,045	,103
Z-Wert: Alkoholmenge_qf	männlich	90	,41	1,008	,132
	weiblich	71	-,23	,924	,091
Z-Wert: Problemtrinken_Index	männlich	90	,11	1,036	,136
	weiblich	71	-,06	,978	,096
Z-Wert: zugetraute Alkoholmenge	männlich	90	,54	1,113	,146
	weiblich	71	-,31	,784	,077
Z-Wert: Promillegrenze_erwünc	männlich	90	,13	1,123	,149
	weiblich	71	-,07	,917	,094
Z-Wert: Entdeckung_zentriert	männlich	90	,34	1,058	,139
	weiblich	71	-,19	,918	,090
Z-Wert: Familie_zentriert	männlich	90	,24	1,287	,169
	weiblich	71	-,14	,769	,076
Z-Wert: Reaktion_Freunde_zentri	männlich	90	,21	1,094	,144
	weiblich	71	-,11	,929	,092

Test bei unabhängigen Stichproben

		Levene-Test der Varianzgleichheit		T-Test für die Mittelwertgleichheit						
		F	Signifikanz	T	df	Sig. (2-seitig)	Mittlere Differenz	Standardfehler der Differenz	95% Konfidenzintervall der Differenz	
									Untere	Obere
Z-Wert(HEDON_R)	Varianzen sind gleich	,610	,436	-,337	159	,737	-,06	,165	-,381	,270
	Varianzen sind nicht gleich			-,334	115,074	,739	-,06	,166	-,385	,274
Z-Wert(EXTRA_R)	Varianzen sind gleich	2,838	,094	2,160	159	,032	,35	,162	,030	,671
	Varianzen sind nicht gleich			2,032	98,495	,045	,35	,173	,008	,693
Z-Wert: Verkehrsdelikte_Index	Varianzen sind gleich	7,226	,008	1,168	159	,244	,19	,164	-,132	,515
	Varianzen sind nicht gleich			1,091	96,512	,278	,19	,176	-,157	,540
Z-Wert(UNFALL)	Varianzen sind gleich	17,656	,000	3,529	159	,001	,56	,159	,246	,873
	Varianzen sind nicht gleich			3,129	83,413	,002	,56	,179	,204	,915
Z-Wert(FREI_REC) Freizeit	Varianzen sind gleich	1,180	,279	-1,544	159	,125	-,25	,163	-,575	,070
	Varianzen sind nicht gleich			-1,609	133,195	,110	-,25	,157	-,563	,058
Z-Wert: Alkoholmenge_qf	Varianzen sind gleich	1,083	,300	4,067	159	,000	,64	,157	,328	,947
	Varianzen sind nicht gleich			3,969	109,966	,000	,64	,161	,319	,956
Z-Wert: Problemtrinken_Index	Varianzen sind gleich	,060	,807	1,090	159	,277	,18	,164	-,145	,503
	Varianzen sind nicht gleich			1,073	112,742	,286	,18	,167	-,151	,509
Z-Wert: zugetraute Alkoholmenge	Varianzen sind gleich	19,528	,000	5,652	159	,000	,85	,150	,553	1,146
	Varianzen sind nicht gleich			5,140	89,418	,000	,85	,165	,521	1,178
Z-Wert: Promillegrenze_erwünscht	Varianzen sind gleich	2,779	,098	1,205	151	,230	,20	,167	-,129	,531
	Varianzen sind nicht gleich			1,144	99,940	,255	,20	,176	-,148	,550
Z-Wert: Entdeckung_zentriert	Varianzen sind gleich	1,540	,216	3,311	159	,001	,53	,159	,213	,842
	Varianzen sind nicht gleich			3,182	105,001	,002	,53	,166	,199	,856
Z-Wert: Familie_zentriert	Varianzen sind gleich	11,653	,001	2,340	159	,021	,38	,162	,059	,699
	Varianzen sind nicht gleich			2,046	80,381	,044	,38	,185	,010	,747
Z-Wert: Reaktion_Freunde_zentriert	Varianzen sind gleich	3,382	,068	1,928	159	,041	,31	,163	-,008	,635
	Varianzen sind nicht gleich			1,842	103,182	,037	,31	,170	-,024	,652

Multivariate Regression

Deskriptive Statistiken

	Mittelwert	Standardabweichung	N
Trunkenheitsfahrten_zentriert	,45	,707	161
Problemtrinken_Index	,68	,809	161
Verkehrsdelikte_Index	1,13	,624	161
zugetraute Menge_rec	21,24	16,761	161

Aufgenommene/Entfernte Variablen^a

Modell	Aufgenommene Variablen	Entfernte Variablen	Methode
1	zugetraute Menge_rec, Verkehrsdelikte_Index, Problemtrinken_Index	.	Eingeben

- a. Alle gewünschten Variablen wurden aufgenommen.
 b. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Modellzusammenfassung^b

Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers	Durbin-Watson-Statistik
1	,634 ^a	,402	,368	,537	2,061

- a. Einflußvariablen : (Konstante), zugetraute Menge_rec, Verkehrsdelikte_Index, Problemtrinken_Index
 b. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

ANOVA^b

Modell		Quadratsumme	df	Mittel der Quadrate	F	Signifikanz
1	Regression	28,642	3	9,547	29,242	,000 ^a
	Residuen	51,259	157	,326		
	Gesamt	79,901	160			

- a. Einflußvariablen : (Konstante), zugetraute Menge_rec, Verkehrsdelikte_Index, Problemtrinken_Index
 b. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Koeffizienten

Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz	Kollinearitätsstatistik	
		B	Standardfehler	Beta			Toleranz	VIF
1	(Konstante)	,346	,102		3,391	,001		
	Problemtrinken_Index	,166	,058	,190	2,843	,005	,915	1,093
	Verkehrsdelikte_Index	,311	,075	,275	4,123	,000	,921	1,086
	zugetraute Menge_rec	,116	,003	,373	5,513	,000	,892	1,121

a. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Korrelation der Koeffizienten

Modell		zugetraute Menge_rec	Verkehrsdelikte_Index	Problemtrinken_Index
1	Korrelationen			
		zugetraute Menge_rec	1,000	-,208
		Verkehrsdelikte_Index	-,208	1,000
		Problemtrinken_Index	-,223	-,138
	Kovarianzen			
		zugetraute Menge_rec	8,140E-06	-4,480E-05
		Verkehrsdelikte_Index	-4,480E-05	,006
		Problemtrinken_Index	-3,705E-05	-,001

a. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Kollinearitätsdiagnose

Modell	Dimension	Eigenwert	Konditionindex	Varianzanteile			
				(Konstante)	Problemtrinken_Index	Verkehrsdelikte_Index	zugetraute Menge_rec
1	1	3,178	1,000	,02	,03	,02	,03
	2	,440	2,687	,04	,96	,04	,03
	3	,259	3,500	,07	,01	,17	,92
	4	,122	5,096	,88	,00	,77	,02

a. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Residuenstatistik

	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung	N
Nicht standardisierter vorhergesagter Wert	-,35	2,50	,45	,423	161
Nicht standardisierte Residuen	-1,08	2,08	,00	,566	161
Standardisierter vorhergesagter Wert	-1,889	4,839	,000	1,000	161
Standardisierte Residuen	-1,881	3,635	,000	,991	161

a. Abhängige Variable: Trunkenheitsfahrten_zentriert

Korrelationen

		Trunkenheitsfahrten_zentriert	Problemtrinken_Index	Risikobereitschaft_Index	Fahrmotiv_hedonistisch	Verkehrsdelikte_Index	Reaktion_Freunde_zentriert	Alkoholmenge_qf	zugetraute Menge_rec	Promillegrenze_erwünscht
Korrelation nach Pearson	Trunkenheitsfahrten_zentriert	1,000	,348	,177	,124	,418	,176	,339	,519	,333
	Problemtrinken_Index	,348	1,000	,145	,163	,188	,155	,374	,253	,245
	Risikobereitschaft_Index	,177	,145	1,000	,253	,318	,132	,217	,181	,212
	Fahrmotiv_hedonistisch	,124	,163	,253	1,000	,098	,034	,123	,100	,220
	Verkehrsdelikte_Index	,418	,188	,318	,098	1,000	,149	,214	,248	,222
	Reaktion_Freunde_zentriert	,176	,155	,132	,034	,149	1,000	,274	,218	,056
	Alkoholmenge_qf	,339	,374	,217	,123	,214	,274	1,000	,470	,319
	zugetraute Menge_rec	,519	,253	,181	,100	,248	,218	,470	1,000	,366
	Promillegrenze_erwünscht	,333	,245	,212	,220	,222	,056	,319	,366	1,000
Signifikanz (einseitig)	Trunkenheitsfahrten_zentriert	.	,000	,014	,063	,000	,015	,000	,000	,000
	Problemtrinken_Index	,000	.	,037	,022	,010	,028	,000	,001	,001
	Risikobereitschaft_Index	,014	,037	.	,001	,000	,052	,004	,013	,004
	Fahrmotiv_hedonistisch	,063	,022	,001	.	,114	,339	,066	,108	,003
	Verkehrsdelikte_Index	,000	,010	,000	,114	.	,033	,004	,001	,003
	Reaktion_Freunde_zentriert	,015	,028	,052	,339	,033	.	,000	,003	,247
	Alkoholmenge_qf	,000	,000	,004	,066	,004	,000	.	,000	,000
	zugetraute Menge_rec	,000	,001	,013	,108	,001	,003	,000	.	,000
	Promillegrenze_erwünscht	,000	,001	,004	,003	,003	,247	,000	,000	.
N	Trunkenheitsfahrten_zentriert	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Problemtrinken_Index	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Risikobereitschaft_Index	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Fahrmotiv_hedonistisch	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Verkehrsdelikte_Index	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Reaktion_Freunde_zentriert	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Alkoholmenge_qf	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	zugetraute Menge_rec	153	153	153	153	153	153	153	153	153
	Promillegrenze_erwünscht	153	153	153	153	153	153	153	153	153

LEBENS LAUF

Persönliche Daten

Name: Angela Knafl
Geburtsdatum: 10. April 1984
Geburtsort: Villach
Familienstand: ledig
Staatsbürgerschaft: Österreich

Ausbildung

1990 – 1994 Volksschule Latschach ober dem Faaker See
1994 – 2002 Bundesgymnasium und Bundesrealgymnasium St. Martin/ Villach
06. 2002 Matura (mit gutem Erfolg)
Seit 10. 2002 Studium der Soziologie (rechts- sozial und wirtschaftswissenschaftlicher Studienzweig) an der Universität Wien

Schwerpunkt: Stadt- und Verkehrssoziologie

Methodische Kenntnisse: Statistik, Demographie und Bevölkerungssoziologie, Itemanalyse, Multivariate Verfahren (insbesondere Regressionsanalyse, Strukturgleichungsmodelle, Faktorenanalyse)

Wahlpflichtfächer: Öffentliches Recht, Arbeits- und Sozialrecht, BWL, VWL, Kommunalpolitik

Praktika/ Studienprojekte

2003 – 2007 Ferialpraktikum an der Gemeinde Finkenstein
jeweils in den Bereich: Tourismusinformation
Sommermonaten
August und
September

10. 2004 – 06. 2005 Teilnahme am Forschungslabor: „Mosaik sozialer und kultureller Welten. Studien zur Diversität der älteren Bevölkerung Wiens.“
(Prof. Christoph Reinprecht)

08. 2007 – 10. 2007 Interviewerin bei ipr-Umfrageforschung im Rahmen des European Social Survey

Seit 03. 2008 Freie Dienstnehmerin am Institut für empirische Sozialforschung (IFES)

Seit 10. 2008 Studium der Bildungswissenschaft an der Universität Wien

Zusätzliche Kenntnisse

Fremdsprachen: Englisch und Französisch (sehr gut in Wort und Schrift)
Italienisch (solide Grundkenntnisse)

EDV – Kenntnisse: MS-Office: Word, Excel, Powerpoint
SPSS

Besuch zusätzlicher Lehrveranstaltungen im Bereich der Psychoanalytischen Pädagogik und Sozialpsychologie