GDV
Unfallforschung
der Versicherer

FORSCHUNGSBERICHT NR. 97

Wirkung des absoluten Alkoholverbots auf Fahr-anfänger/-innen und junge Fahrer/-innen

Jana Voigt
Mareike Büttner
Michael Weigl
Bianca Bredow
Greta Große
Tina Gehlert

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Forschungsbericht Nr. 97

Wirkung des absoluten Alkoholverbots auf Fahranfänger/innen und junge Fahrer/innen

Bearbeitet durch:
Forschungs- und Innovationszentrum „Mensch-Technik-Straßenverkehr“ GmbH

FIZ – MTS GmbH
Forschungs- und Innovationszentrum
„Mensch – Technik – Straßenverkehr”

Jana Voigt
Mareike Büttner
Dr. Michael Weigl
Bianca Bredow

Projektleitung bei der UDV:
Greta Große, M. Sc.
Dr. Tina Gehlert

Herausgeber
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
www.gdv.de, berlin@gdv.de
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de
www.youtube.com/unfallforschung

Redaktion
Greta Große, M. Sc.

Bildnachweis
Die Nutzungsrechte der in dieser Broschüre abgebildeten Fotos liegen bei der Unfallforschung der Versicherer

Erschienen
03/2025

ISBN-Nr.:
978-3-948917-28-9

Alle Ausgaben
auf UDV.de

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

Inhalt

Kurzfassung ... 6

Abstract ... 8

1 Ausgangslage und Zielstellung ... 10

2 Theoretische Grundlagen ... 12

2.1 Alkoholkonsum junger Erwachsener ... 12

2.2 Mobilitätsverhalten junger Erwachsener ... 15

2.3 Fahren unter Alkoholeinfluss ... 16

2.3.1 Rechtliche Regelungen ... 16

2.3.2 Akzeptanz alkoholbezogener Verkehrsregeln ... 18

2.3.3 Begehen von alkoholbezogenen Verkehrsverstößen ... 20

2.3.4 Unfallgeschehen mit Alkoholbezug ... 22

2.3.5 Einflussfaktoren auf Fahrten unter Alkoholeinfluss ... 26

2.4 Modelle zur Erklärung regelkonformen und regelwidrigen Verhaltens ... 34

2.4.1 Überblick ... 34

2.4.2 Kontrolltheoretische Ansätze zur Wirkung von Abschreckung und (polizeilicher) Überwachung ... 35

2.4.3 Die Theorie des geplanten Verhaltens als Vertreterin sozial-kognitiver Modelle ... 38

2.4.4 Das Wirkmodell der Regelbefolgung als Vertreter integrierter Ansätze ... 41

2.4.5 Volitionale Prozesse als Brücke zwischen Intention und Verhalten ... 44

2.5 Gewohnheiten ... 46

2.6 Alkoholprävention im Straßenverkehr ... 48

2.7 Theoretisches Modell zur Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. zur Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens ... 56

3 Methodisches Vorgehen ... 60

3.1 Fragestellungen ... 60

3.2 Überblick über die eingesetzten Methoden ... 60

3.3 Fokusgruppeninterviews ... 61

3.3.1 Kurzbeschreibung der Methode ... 61

3.3.2 Erhebungsinstrument – Interviewleitfaden ... 61

3.3.3 Durchführung ... 62

3.3.4 Datenauswertung ... 63

3.3.5 Ergebnisse ... 63

3.4 Online-Befragung ... 66

3.4.1 Kurzbeschreibung der Methode ... 66

3.4.2 Erhebungsinstrument – Fragebogen 67
3.4.3 Pretest 67
3.4.4 Hauptuntersuchung 68
3.4.5 Statistische Analysen 76
4 Ergebnisse der Online-Befragung 79
4.1 Überblick 79
4.2 Fahrten unter Alkoholeinfluss unabhängig vom absoluten Alkoholverbot 79
4.3 Fahrten unter Alkoholeinfluss unter Berücksichtigung des absoluten Alkoholverbots 80
4.3.1 Einhaltung des absoluten Alkoholverbots und Verhaltensentwicklung nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots 80
4.3.2 Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots und danach 82
4.3.3 Anlässe von Fahrten unter Alkoholeinfluss 83
4.3.4 Zusammenfassung 84
4.4 Ausprägung der Modellfaktoren in den verschiedenen Teilgruppen 84
4.4.1 Überblick 85
4.4.2 Externale Steuerung – formelle Sanktionierung 85
4.4.3 Externale Steuerung – informelle Sanktionierung 88
4.4.4 Internale Steuerung 89
4.4.5 Kontrollvariablen 96
4.4.6 Zusammenfassung 99
4.5 Modellprüfungen 102
4.5.1 Überblick 102
4.5.2 Vorhersage der Verhaltensentwicklung in Bezug auf das Fahren unter Alkoholeinfluss 102
4.5.3 Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots 105
4.5.4 Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots 108
4.5.5 Zusammenfassung 110
4.6 Charakteristik der Teilgruppen 111
4.6.1 Überblick 111
4.6.2 Personen, die das abstinente Fahrverhalten beibehalten 112
4.6.3 Personen, die vom abstinenten Fahrverhalten zum Fahren unter Alkoholeinfluss wechseln 112
4.6.4 Personen, die das alkoholisierte Fahrverhalten beibehalten 114
5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen 116
5.1 Zusammenfassung aller Ergebnisse 116

5.2 Empfehlungen für Präventionsmaßnahmen 119
5.2.1 Überblick 119
5.2.2 Enforcement 119
5.2.3 Education 121
5.2.4 Engineering 124
5.2.5 Deliktübergreifende Implikationen 125
5.2.6 Ausblick 127
Literaturverzeichnis 128
Abbildungsverzeichnis 142
Tabellenverzeichnis 143
Anhang I – Leitfaden zur Durchführung von Fokusgruppeninterviews 145
Anhang II – Fragebogen 151
Anhang III – Charakterisierung der Teilgruppe „alkF zu abF“ 165
Anhang IV – weiterführende Tabellen 167

Kurzfassung

Für Kraftfahrer/-innen innerhalb der Probezeit und vor der Vollendung des 21. Lebensjahres gilt in Deutschland seit dem 1. August 2007 ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr. Im Rahmen einer Online-Panelbefragung wurde untersucht, wie dieses Alkoholverbot wirkt und welche Faktoren maßgeblich beeinflussen, dass einige Personen nach dem Wegfall des Verbots damit beginnen, alkoholisiert zu fahren, während andere Personen weiterhin beim Autofahren auf Alkohol verzichten. Darüber hinaus wurde geprüft, inwieweit sich diese beiden Personengruppen von den Personen unterscheiden, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall unter Alkoholeinfluss fahren. Hierfür wurde im Rahmen des Projekts ein theoretisch fundiertes Modell zu den Determinanten des Fahrens unter Alkoholeinfluss und zu möglichen Verhaltensänderungen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots entwickelt. Zur Überprüfung der zugrundeliegenden Modellannahmen wurden zunächst Fokusgruppeninterviews durchgeführt. Anschließend wurde das Modell im Rahmen einer Online-Befragung empirisch überprüft. Hierbei wurden 1.227 jungen Fahrer/-innen befragt, die sich entweder noch in der Phase des absoluten Alkoholverbots befanden oder diese bereits durchlaufen hatten.

Aus den Untersuchungsergebnissen geht hervor, dass das absolute Alkoholverbot grundsätzlich – wenn auch nicht vollumfänglich – wirkt. 57,0 Prozent der Befragten verhalten bzw. verhielten sich während des absoluten Alkoholverbots regelkonform, 43,0 Prozent zeigen bzw. zeigten – in seltenen Fällen – regelwidriges Verhalten. Von einer nachhaltigen Wirkung des Verbots kann jedoch nicht ausgegangen werden: Betrachtet man nur diejenigen, für die das Verbot nicht mehr gilt, ist festzustellen, dass lediglich 21,1 Prozent der Befragten ihr zuvor abstinentes Fahrverhalten auch nach dem Wegfall des Verbots beibehielten. 42,9 Prozent wechselten vom abstinenten Fahrverhalten zum Fahren unter dem Einfluss von (ggf. auch nur geringen Mengen) Alkohol. Die Wirkung des absoluten Alkoholverbots ist also primär auf den Gültigkeitszeitraum der gesetzlichen Regelung beschränkt.

Das theoretische Modell zu den Determinanten des Fahrens unter Alkoholeinfluss umfasst sowohl Faktoren der externalen und internalen Verhaltenssteuerung als auch Kontrollvariablen. Insbesondere die „subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit“, die „subjektiv wahrgenommene Strafhärte“, die „deskriptive Norm“, die „personale Norm“, „situative Faktoren“ und die „Häufigkeit normrelevanter Situationen“ erweisen sich als bedeutsame Faktoren für die Anzahl an alkoholisierten Fahrten während und nach dem absoluten Alkoholverbot. Abstinente Fahrer/-innen weisen in der Regel hohe Ausprägungen bei den „schützenden“ Faktoren (z. B. Entdeckungswahrscheinlichkeit, personale Norm) und niedrige Ausprägungen bei den „risikoassoziierten“ Faktoren (z. B. Risikobereitschaft) auf. Bei Fahrer/-innen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall alkoholisiert fahren, verhält es sich umgekehrt. Fahrer/-innen, die vom abstinenten zum alkoholisierten Fahren wechseln, liegen hinsichtlich der Merkmalausprägungen zwischen den beiden anderen Gruppen.

Ausgehend von den Untersuchungsergebnissen wird zur Prävention von Fahrten unter Alkoholeinfluss empfohlen, das absolute Alkoholverbot bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres auszuweiten. Damit würde der „Schutzmantel“ des Verbots zumindest den Zeitraum umfassen, in dem (1) alterstypische entwicklungspsychologische Besonderheiten vorliegen, die das Unfallrisiko erhöhen, und (2) das Fahrkompetenzniveau noch nicht dem Niveau erfahrener Fahrer/-innen entspricht. Darüber hinaus erscheint es geboten, den Umfang der polizeilichen Überwachung zu intensivieren sowie Angebote zur Vermittlung von alkoholbezogenem Wissen, zur Reflexion des Konsumverhaltens und zur Förderung der Selbstwirksamkeit zu etablieren. Die Präventionsmaßnahmen im edukativen Bereich sollten mit dem Beginn des Alkoholkonsums im frühen Jugendalter, während der Fahrausbildung und nach dem Ende der Probezeit implementiert werden.

Abstract

Since 1st August 2007, in Germany drivers within the probationary period and drivers before the age of 21 are subject to an absolute ban on alcohol in road traffic. An online panel survey was conducted to investigate the effect of the absolute alcohol ban and which factors significantly influence the fact that some people start driving under the influence of alcohol after the ban has been lifted, while others continue to abstain from alcohol when driving. In addition, the extent to which these two groups differ from those who drive under the influence of alcohol both during the absolute alcohol ban and after it has been lifted was examined. For this purpose, a theoretically grounded model on the determinants of driving under the influence of alcohol and on possible behavioural changes after the abolition of the absolute alcohol ban was developed. To test the underlying model assumptions, focus group interviews were initially conducted. Subsequently, the model was empirically tested in an online survey. In this survey, 1.227 young drivers were surveyed, who were either still subject to the absolute alcohol ban or had already passed this phase.

The survey results show that the absolute ban on alcohol is generally effective, albeit not entirely. 57.0 percent of those surveyed behave or behaved in accordance with the rules during the absolute alcohol ban, while 43.0 percent exhibit or exhibited – in rare cases – non-compliant behaviour. However, the ban's effect does not appear to be sustainable: Focusing solely on those for whom the ban no longer applies, only 21 percent of the respondents maintained their previously abstinent driving behaviour after the ban was lifted. 43 percent switched from abstinent driving behaviour to driving under the influence of alcohol (even if only small amounts). The effect of the absolute alcohol ban is therefore primarily limited to the period of validity of the legal regulation.

The theoretical model on the determinants of driving under the influence of alcohol includes both factors of external and internal behaviour control, as well as control variables. Particularly, the "subjectively perceived probability of detection", the "subjectively perceived severity of punishment", the "descriptive norm", the "personal norm", "situational factors", and the "frequency of norm-relevant situations" prove to be significant for the number of drunk driving incidents during the absolute alcohol ban and after its abolition. Abstinent drivers typically exhibit high levels of "protective" factors (e.g., probability of detection, personal norm) and low levels of "risk-associated" factors (e.g., willingness to take risks). For drivers who drive under the influence both during and after the absolute alcohol ban, the opposite is true. Drivers who switch from abstinent driving to driving under the influence of alcohol lie between the other two groups in terms of the characteristics.

Based on the results, it is recommended to extend the absolute alcohol ban until the age of 24 to prevent drunk driving. This would stretch the "protective cover" of the ban at least over the period in which (1) age-related developmental psychological characteristics are present that increase the risk of accidents, and (2) the level of driving competence does not yet correspond that of experienced drivers. Additionally, it seems necessary to intensify police monitoring and to establish programs to impart alcohol-related knowledge, to reflect on consumption behaviour, and to promote self-efficacy.

Preventive measures in the educational field should be implemented at the start of alcohol consumption in early adolescence, during driver training and after the end of the probationary period.

1 Ausgangslage und Zielstellung

Seit dem 1. August 2007 gilt für Kraftfahrer/-innen innerhalb der zweijährigen Probezeit und für Kraftfahrer/-innen vor der Vollendung des 21. Lebensjahres in Deutschland ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr. Demnach handeln diese Personen ordnungswidrig, wenn sie ein Kraftfahrzeug führen, obwohl sie unter der Wirkung alkoholischer Getränke stehen (§ 24c StVG). Bereits ein Jahr nach der gesetzlichen Einführung des absoluten Alkoholverbots wurden im Rahmen einer ersten Evaluationsstudie Hinweise auf die Wirksamkeit dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme gefunden (Holte, Assing, Pöppel-Decker & Schönebeck, 2010). Erstens sank die Anzahl der unfallbeteiligten Fahranfänger/-innen mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,3 Promille. Zweitens verringerte sich die Anzahl der alkoholbedingten Verkehrsverstöße in der untersuchten Zielgruppe. Drittens schließlich wiesen die befragten Kraftfahrer/-innen eine hohe Akzeptanz der gesetzlichen Vorgabe auf und gaben an, ihr Verhalten daran auszurichten. Diese empirischen Befunde wurden in einer zweiten Evaluationsstudie bestätigt, die etwa zehn Jahre nach der Implementierung des absoluten Alkoholverbots durchgeführt wurde (Evers & Straßgütl, 2020). Zusätzlich wurde in dieser Studie festgestellt, dass sich das absolute Alkoholverbot nicht nur auf die Gruppe der davon aktuell betroffenen Fahrer/-innen positiv auswirkte, sondern auch langfristige Effekte entfaltete: So waren Personen auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots seltener alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen beteiligt und sie begingen weniger häufig alkoholbedingte Delikte als Personen, die bisher nicht vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren. Allerdings fanden sich sowohl in der Gruppe derjenigen, die unter das absolute Alkoholverbot fielen, als auch in der Gruppe derjenigen, deren Probezeit abgelaufen war und die älter als 21 Jahre waren, Personen, die unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnahmen.

Die geschilderten Forschungsbefunde führen zum einen zu der Frage, welche Faktoren dazu beitragen, dass Personen (trotz absoluten Alkoholverbots) alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen. Zum anderen gilt es aufzuklären, was Personen dazu bewegt, als Kraftfahrer/-in (auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots) auf den Konsum von Alkohol zu verzichten und welche Rolle dabei die Phase des absoluten Alkoholverbots spielt. Diesbezüglich ist aus der Fachliteratur bekannt, dass verschiedene Faktoren die Regelbefolgung im Straßenverkehr bzw. die zugrundeliegenden motivationalen und volitionalen Prozesse beeinflussen. Hierzu zählen einerseits Faktoren, die eher mit einer externalen Steuerung (z. B. formelle und informelle Sanktionierung) in Zusammenhang stehen. Anderseits tragen internale Faktoren (z. B. Einstellungen, Regelakzeptanz, eine die Regel betreffende stark ausgeprägte personale Norm) dazu bei, dass Regeln – auch ohne externe Kontrolle – freiwillig befolgt werden (Schlag, Rößger & Schade, 2012).

Im Rahmen des vorliegenden Projekts wurde untersucht, welche Faktoren konkret eine Rolle dabei spielen, dass einige junge Fahrer/-innen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots beginnen, alkoholisiert zu fahren, während andere weiterhin abstinent fahren. Zudem wurde beleuchtet, in welchen Merkmalen sich diese beiden Personengruppen voneinander unterscheiden und inwiefern sie sich von Personen

abgrenzen lassen, die bereits während des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss gefahren sind. Diesbezüglich wurde ein theoretisches Modell zu den Determinanten des Fahrens unter Alkoholeinfluss und zu möglichen Verhaltensänderungen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots entwickelt und mittels Befragungsdaten überprüft. Ausgehend von den empirischen Befunden wurden Empfehlungen für Maßnahmen abgeleitet, die dazu beitragen können, dass eine noch größere Gruppe der jungen Fahrer/-innen das gesetzlich verordnete absolute Alkoholverbot internalisiert und auch nach dessen Wegfall weiterhin abstinent am Straßenverkehr teilnimmt. Ferner wurde auf Basis der Ergebnisse sondiert, unter welchen Bedingungen sich Verhalten im Straßenverkehr generell verändern lässt, um auch in anderen, ähnlich charakterisierten Deliktbereichen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erzielen.

Im vorliegenden Bericht werden zunächst die theoretischen Hintergründe zum Alkoholkonsum und zum Mobilitätsverhalten junger Erwachsener dargelegt sowie empirische Befunde zur Erklärung von Fahrten unter Alkoholeinfluss beschrieben. Darüber hinaus wird das erarbeitete theoretisch fundierte Modell vorgestellt (Kap. 2). Darauf aufbauend erfolgen eine Erörterung des methodischen Vorgehens zur Überprüfung des theoretischen Modells und die Ergebnisse der Fokusgruppeninterviews mit jungen Fahrer/-innen (Kap. 3) sowie die Ergebnisse der durchgeführten Befragung werden präsentiert (Kap. 4). Im letzten Kapitel werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt und Empfehlungen für Maßnahmen zur Prävention von Fahrten unter Alkoholeinfluss abgeleitet (Kap. 5).

2 Theoretische Grundlagen

2.1 Alkoholkonsum junger Erwachsener

Umfang

Gemäß einer im Jahr 2021 durchgeführten Studie haben in Deutschland etwa 9,5 Prozent der 18- bis 29-Jährigen noch nie Alkohol konsumiert (Möckl, Rauschert, Wilms, Langenscheidt, Kraus & Olderbak, 2023a). Das Einstiegsalter für den erstmaligen Konsum von Alkohol liegt für die Altersgruppe bei ca.13,8 Jahren (ebd.). In einer weiteren Befragung aus dem Jahr 2021 mit 7.002 Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 12 und 25 Jahren gaben 88,4 Prozent der 16- bis 17-Jährigen und 95,4 Prozent der 18- bis 25-Jährigen an, schon einmal Alkohol getrunken zu haben (Orth & Merkel, 2022). Dabei konsumierten 19,1 Prozent der 16- bis 17-Jährigen und 32,0 Prozent der 18- bis 25-Jährigen regelmäßig (d. h. mindestens einmal pro Woche) Alkohol, wobei die männlichen Jugendlichen bzw. Erwachsenen jeweils deutlich höhere Werte aufwiesen als die weiblichen. Vergleicht man diese Werte mit den Werten vorangegangener Generationen, ist festzustellen, dass sich der regelmäßige Konsum von Alkohol durch junge Erwachsene innerhalb der letzten Jahrzehnte kontinuierlich und deutlich verringert hat (Orth & Merkel, 2020, 2022; s. Tabelle 1).

Tabelle 1: **Entwicklung des regelmäßigen Alkoholkonsums nach Altersgruppen** (in %; Orth & Merkel, 2020, 2022)

Jahr	16- bis 17-Jährige	18- bis 21-Jährige	22- bis 25-Jährige
1973	59,4	64,2	70,1
1986	44,6	55,3	54,8
1997	28,3	39,7	49,3
2008	36,0	36,0	38,2
2019	20,3	29,9	35,8
2021	19,1	32,0	

Nach Möckl et al. (2023a) konsumieren etwa 14,9 Prozent der 18- bis 29-Jährigen – bezogen auf einen Zeitraum von 30 Tagen – mindestens einmal eine riskante Menge an Alkohol, die langfristig schwerwiegende gesundheitliche Schäden verursachen kann.[1] Betrachtet man konkret die männlichen jungen Erwachsenen, so fallen die Prävalenzwerte bei den 21- bis 24-Jährigen (15,5 %) am höchsten aus; in den Altersgruppen der 18- bis 20-Jährigen (11,5 %) und der 25- bis 29-Jährigen (12,1 %) liegen sie niedriger. Bei den Frauen liegen die Prävalenzwerte des Konsums riskanter Mengen von Reinalkohol in allen drei Altersgruppen höher als bei den Männern: Der höchste Wert ist auch hier in der Altersgruppe der 21- bis 24-Jährigen (19,0 %) zu verzeichnen, es folgen die Altersgruppen der 18- bis 20-Jährigen (17,4 %) und der 25- bis 29-

[1] Das Kriterium hierfür liegt bei Männern bei einem Konsum von mehr als 24 g reinem Alkohol pro Tag und bei Frauen bei einem Konsum von mehr als 12 g reinem Alkohol pro Tag.

Jährigen (14,8 %). Einen zusammenfassenden Überblick hierzu bietet die Abbildung 1. In Bezug auf die Entwicklung des riskanten Konsumverhaltens zwischen den Jahren 1995 und 2021 zeigt sich ein deutlicher Geschlechtereffekt (Möckl, Rauschert, Wilms, Vetter, Kraus & Olderbak, 2023b): Während sich die Prävalenzwerte in der männlichen Altersgruppe der 18- bis 59-Jährigen stark reduzierten (1995: 26,8 %; 2021: 15,1 %), blieben sie bei den Frauen weitgehend stabil (1995: 15,3 %; 2021: 15,5 %); sie liegen nun bei Männern und Frauen auf einem vergleichbaren Niveau.

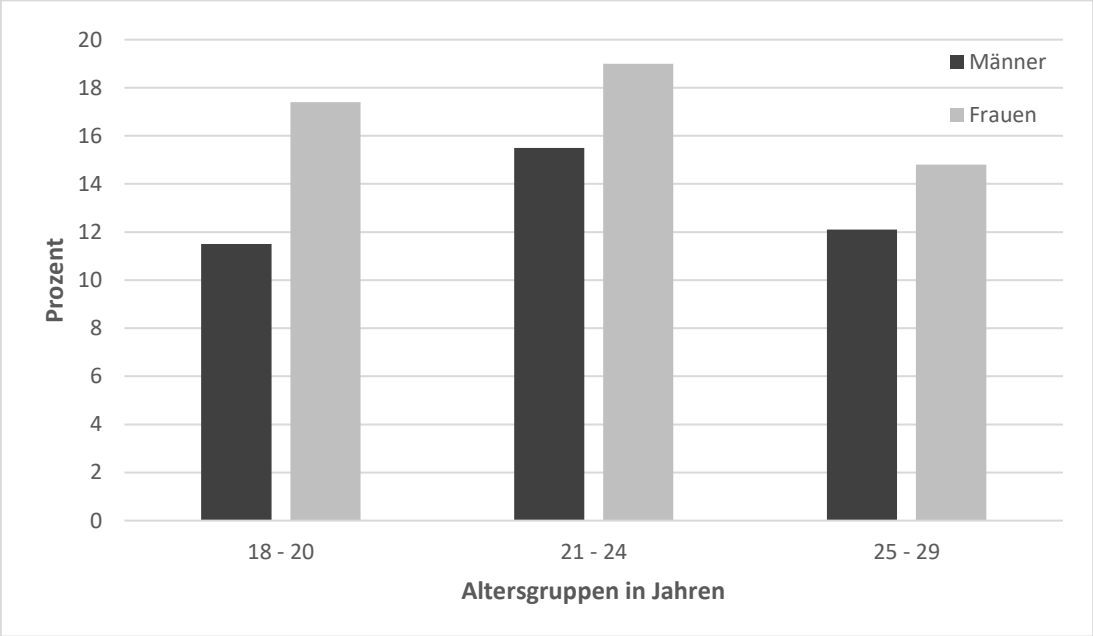


Abbildung 1: Prävalenz des Konsums riskanter Mengen von Reinalkohol innerhalb von 30 Tagen nach Altersgruppen und Geschlecht (in %; *n* = 3.097; Möckl et al., 2023a)

Die 30-Tage-Prävalenz des episodischen Rauschtrinkens (mindestens einmal Konsum von mehr als fünf alkoholischen Getränken an einem Tag) lag im Jahr 2021 bei den 18- bis 25-jährigen Männern bei 47,9 Prozent und bei den altersgleichen Frauen bei 25,0 Prozent (Orth & Merkel, 2022). Rund 18,2 Prozent der 18- bis 29-jährigen Männer und etwa 8,6 Prozent der Frauen dieser Altersgruppe tranken im Zeitraum von 30 Tagen an mindestens vier Tagen jeweils mindestens fünf alkoholische Getränke (Möckl et al., 2023a).

Bis dato liegen nur wenige Studien zu den Unterschieden im Alkoholkonsum in Abhängigkeit vom Wohnort (ländlicher vs. städtischer Raum) vor. Die vorhandene Befundlage weist jedoch in eine eindeutige Richtung: Im ländlichen Raum konsumieren Jugendliche und junge Erwachsene häufiger und größere Mengen Alkohol als in städtischen Gebieten. So zeigte eine im Jahr 2005 in Bayern durchgeführte Studie, an der 3.960 Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 12 bis 24 Jahren teilnahmen, dass 23 Prozent der auf dem Land lebenden Personen regelmäßig Alkohol konsumieren (Güther, 2006); in Mittelstädten lag der Wert bei 18 Prozent und in Großstädten bei 14 Prozent. Sturzbecher, Dusin, Kunze, Bredow und Pöge (2021) befragten im Jahr 2020 im Rahmen der Zeitreihenstudie „Jugend in Brandenburg“ 17.156 brandenburgische Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 12 und 24 Jahren zu ihrem

Alkoholkonsum und unterschieden dabei zwischen den berlinnahen Regionen und dem berlinfernen, oftmals eher ländlichen Raum. Sie fanden, dass 28 Prozent der berlinnah lebenden Jugendlichen noch nie Alkohol konsumiert hatten, während dies nur auf 22 Prozent der berlinfern lebenden Jugendlichen zutraf. 36 Prozent der Jugendlichen aus den berlinnahen Regionen konsumierten gelegentlich, weitere 7 Prozent regelmäßig Alkohol. In den berlinfernen Regionen war der Alkoholkonsum unter Jugendlichen mit 45 Prozent („gelegentlich“) bzw. 11 Prozent („regelmäßig“) deutlich verbreiteter. Auch Donath et al. (2011) kam in einer repräsentativen Stichprobe mit über 44.000 Schüler/-innen der 9. Klasse zu dem Ergebnis, dass Jugendliche auf dem Land häufiger bereits einmal Alkohol getrunken hatten (93,7 %) als Jugendliche, die in großen Städten (86,6 %) oder kleinen Städten (89,1 %) lebten. Zudem hatten die auf dem Land lebenden Jugendlichen deutlich häufiger schon einmal rauschartig getrunken (57,3 %) als die Jugendlichen in den Städten (46,0 %). In einer Studie aus Thüringen, in der 1.920 Jugendliche im Alter von 11 bis 17 Jahren befragt wurden, offenbarte sich ein geschlechtsspezifischer Effekt: Unter den befragten Mädchen zeigte sich kein bedeutsamer Zusammenhang zwischen dem Wohnort und der konsumierten Alkoholmenge. Die Jungen auf dem Land wiesen jedoch höhere Alkoholkonsummengen als die Jungen in der Stadt auf. Die Unterschiede fanden sich vor allem mit Blick auf das riskante Konsumverhalten und das regelmäßige Rauschtrinken (Krause, Kuntz, Lampert & Kamtsiuris, 2016).

Kontexte

Aus der Forschungsliteratur geht hervor, dass der Kontext – also das „Wann?“, „Wo?“ und „Mit wem?“ – für den Alkoholkonsum von hoher Bedeutung ist (Greenfield & Room, 1997). Jugendliche und junge Erwachsene konsumieren Alkohol am häufigsten an den Wochenenden und in den Abendstunden (Jackson et al., 2016). Zumeist wird Alkohol von dieser Altersgruppe in privaten Settings (Jackson et al., 2016; Mayer, Forster, Murray & Wagenaar, 1998) und in der Gesellschaft von Freund/-innen getrunken (Demers, Kairouz, Adlaf, Gliksman, Newton-Taylor & Marchand, 2002; Mayer et al., 1998). Der Konsum innerhalb der eigenen Peergroup und das Trinken in großen Gruppen sind darüber hinaus mit dem Zustand der Trunkenheit und dem Rauschtrinken assoziiert (ebd.).

Motive

Was motiviert Menschen zum Konsum von Alkohol? In der Forschung werden Trinkmotive zumeist im Hinblick auf zwei Dimensionen klassifiziert (Cox & Klinger, 1988): Die erste Dimension stellt die „Wertigkeit“ dar, also inwieweit das Trinken zur Steigerung positiver oder zur Vermeidung bzw. Linderung negativer Emotionen beiträgt. Die zweite Dimension umfasst die „Quelle“, also ob die erwünschten Effekte innerhalb oder außerhalb der Person verortet sind. Kreuzt man diese Dimensionen miteinander, ergeben sich daraus vier verschiedene Motivklassen (Cooper, 1994).

(1) Verstärkungsmotive: die Konsument/-innen möchten bei sich selbst positive Emotionen hervorrufen oder intensivieren (z. B. Trinken, um sich berauscht zu fühlen oder mehr Spaß zu haben),

(2) Bewältigungsmotive: die Konsument/-innen versuchen, ihre eigenen negativen Emotionen zu vermindern (z. B. Trinken, um sich aufzumuntern oder Probleme zu verdrängen),

(3) soziale Motive: die Konsument/-innen möchten innerhalb einer konkreten sozialen Situation positive Emotionen schaffen (z. B. Trinken, um sich anderen näher zu fühlen oder die Stimmung auf einer Party zu verbessern), sowie

(4) Konformitätsmotive: die Konsument/-innen wollen innerhalb einer bestimmten Situation nicht abgelehnt werden (z. B. Trinken, um sich nicht ausgeschlossen zu fühlen).

Jugendliche trinken am häufigsten aufgrund von sozialen Motiven und Verstärkungsmotiven (Wurdak & Wolstein, 2011). Konsumieren sie hochriskante Mengen an Alkohol, stehen Verstärkungs- und Bewältigungsmotive stärker im Vordergrund als bei einem weniger riskanten Konsumverhalten (Wurdak, Dörfler, Eberhard & Wolstein, 2010). Zudem können bei Jugendlichen in Bezug auf Trinkmotive zwei Risikogruppen unterschieden werden (Kuntsche, Knibbe, Gmel & Engels, 2006): Die erste Gruppe umfasst Verstärker-Trinker/-innen, die eher extravertiert und impulsiv sind sowie Alkohol gehäuft exzessiv in sozialen Kontexten konsumieren. Die zweite Gruppe beinhaltet Bewältigungs-Trinker/-innen, die eher hohe Werte in den Persönlichkeitsmerkmalen „Ängstlichkeit“ und „Neurotizismus“ aufweisen und Alkohol zur Problembewältigung einsetzen. Darüber hinaus ist das Alkoholkonsumverhalten männlicher Jugendlicher tendenziell stärker von sozialen Motiven und Verstärkungsmotiven determiniert als das Verhalten von weiblichen Jugendlichen (Kuntsche et al., 2015). Bei weiblichen Jugendlichen spielen dagegen Bewältigungsmotive eine stärkere Rolle.

2.2 Mobilitätsverhalten junger Erwachsener

An einem „normalen“ Tag in Deutschland verlassen 85 Prozent aller Bürger/-innen ihren Wohnsitz (Nobis & Kuhnimhof, 2019). Männer, junge Menschen und Personen mit einem hohen sozio-ökonomischen Status sind dabei im Schnitt häufiger unterwegs als Frauen, ältere Menschen und Personen mit niedrigem sozio-ökonomischen Status (ebd.). In einer forsa-Umfrage aus dem Jahr 2022 gaben 64 Prozent der befragten Erwachsenen an, dafür häufig oder sehr häufig den Pkw zu nutzen (s. Tabelle 2; forsa, 2022). 66 Prozent gingen häufig oder sehr häufig zu Fuß, 27 Prozent nutzten das Fahrrad oder E-Bike und 18 Prozent den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Tabelle 2: **Häufige oder sehr häufige Nutzung bestimmter Fortbewegungsmittel nach Altersgruppen** (in %; *n* = 1.002; forsa, 2022)

Fortbewegungsmittel	Gesamt	18- bis 29-Jährige	30- bis 44-Jährige	45- bis 59-Jährige	> 60-Jährige
Zu Fuß	66	75	63	61	69
Pkw	64	44	75	69	59
Fahrrad/E-Bike	27	33	28	25	25
ÖPNV	18	48	15	11	13

Die Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen ist im Vergleich zu den anderen Altersgruppen weniger häufig mit dem Pkw und häufiger mit dem ÖPNV unterwegs (forsa, 2022). Die geringere Nutzungsrate des Pkw in dieser Altersgruppe wird unter anderem mit dem niedrigeren Haushaltseinkommen junger Menschen, der guten öffentlichen Infrastruktur in Städten und der Verfügbarkeit von finanziellen Angeboten (z. B. Semesterticket) erklärt (Kuhnimhof, Buehler, Wirtz & Kalinowska, 2012).

Wird der Pkw genutzt, so geschieht dies in der Regel im Rahmen des Pendelns zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz und zur Durchführung von Dienstfahrten (50 %; Nobis & Kuhnimhof, 2019). Ein großer Anteil der weiteren Fahrleistung mit dem Pkw entfällt auf Freizeitfahrten, beispielsweise Ausflüge (24 %). Darüber hinaus wird der Pkw vor allem für private Erledigungen (z. B. Arztbesuche; 13 %) und Einkäufe (8 %) genutzt.

Unterschiede zwischen Stadt und Land
In ländlich geprägten Regionen fällt der Anteil an Haushalten, in denen mindestens ein Pkw vorhanden ist (90 %), deutlich höher aus als in Großstädten (69 %) bzw. Metropolen (58 %; Nobis & Kuhnimhof, 2019). Entsprechend werden in ländlichen Regionen bis zu 70 Prozent der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (Ø 31 km/Tag), während dies für Großstädte lediglich auf 50 Prozent der Wege (Ø 24 km/Tag) und für Metropolen auf 38 Prozent der Wege (Ø 22 km/Tag) zutrifft.

In einer von Bratzel im Jahr 2018 veröffentlichten Studie bewerteten 73 Prozent der befragten Personen den Besitz eines privaten Pkw als „wichtig“ oder „sehr wichtig“. Unter den befragten 18- bis 25-Jährigen taten dies nur 55 Prozent und unter den 18- bis 25-Jährigen Stadtbewohner/-innen sogar nur 36 Prozent. Diese Befunde decken sich auch mit Berechnungen des Gesamtverbandes der Versicherer (2018) zum Vorhandensein von Fahrerlaubnissen: Über alle Bundesländer hinweg waren etwa 80 Prozent der 24-Jährigen im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis. In den Flächenländern wie Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz lag die Quote mit über 90 Prozent deutlich darüber, wohingegen die Quote in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg nur etwa 50 Prozent betrug.

2.3 Fahren unter Alkoholeinfluss

2.3.1 Rechtliche Regelungen

Promillegrenzen, absolutes Alkoholverbot und Sanktionen
Im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Strafgesetzbuch (StGB) sind die maßgeblichen Regelungen zum Thema „Alkohol im Straßenverkehr“ rechtlich verankert.[2] Einen entscheidenden Faktor zur Bewertung einer Trunkenheitsfahrt stellt hierbei die Blutalkoholkonzentration (BAK) dar. In Deutschland handelt eine Person im Allgemeinen ordnungswidrig, wenn sie ein Kraftfahrzeug mit einer BAK von mindestens 0,5 Promille führt bzw. eine Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l aufweist (§ 24a StVG). Ab einer BAK von 1,1 Promille liegt eine als Straftat gewertete absolute

[2] Aufgrund der Tatsache, dass der Schwerpunkt des vorliegenden Projekts auf der Gruppe der jungen Fahrer/-innen liegt, werden Regelungen für besondere Gruppen (z. B. Berufskraft-Fahrer/-innen) im Projektbericht nicht berücksichtigt.

Fahruntüchtigkeit vor (§ 316 StGB). Der Straftatbestand gilt auch bei geringeren Werten als erfüllt, wenn eine relative Fahruntüchtigkeit gegeben ist: Als relativ fahruntüchtig gilt, wer als Fahrer/-in eine BAK von mindestens 0,3 Promille und Anzeichen für eine Fahruntüchtigkeit aufweist (z. B. Fahren von Schlangenlinien, Fahrfehler, taumelnder Gang oder verwaschene Sprache; § 316 StGB). Bei einem BAK-Wert zwischen 0,5 und 1,1 Promille und fehlenden Anhaltspunkten für das Vorliegen einer relativen Fahruntüchtigkeit wird der Verstoß als Ordnungswidrigkeit eingeordnet. Ab einem Promillewert von 1,1 ist es unerheblich, ob Fahrauffälligkeiten beobachtet werden, da davon ausgegangen wird, dass ein sicheres Führen des Fahrzeugs in diesem Zustand nicht mehr möglich ist. Die beschriebenen Grenzwerte und die rechtlichen Folgen von Fahrten unter Alkoholeinfluss sind in der Tabelle 3 zusammengefasst.

Tabelle 3: Rechtliche Einordnung und Folgen von Fahrten unter Alkoholeinfluss

<table>
<tr><th></th><th>Promille-wert (BAK)</th><th>Keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen</th><th>Alkoholbedingte Ausfallerscheinungen</th></tr>
<tr><td>Absolutes Alkoholverbot gilt</td><td>Ab 0,0 ‰</td><td colspan="2">250 €; 1 Punkt; Probezeitverlängerung um 2 Jahre; ggf. Besuch eines besonderen Aufbauseminars; Fahrerlaubnisentzug nach dem 3. Verstoß</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Absolutes Alkoholverbot gilt nicht mehr</td><td>Ab 0,3 ‰</td><td>/</td><td rowspan="2">Relative Fahruntüchtigkeit
3 Punkte; Fahrerlaubnisentzug; Geld- bzw. Freiheitsstrafe</td></tr>
<tr><td>Ab 0,5 ‰</td><td>500 bis 1.500 €; 2 Punkte; 1 bis 3 Monate Fahrverbot</td></tr>
<tr><td>Ab 1,1 ‰</td><td colspan="2">Absolute Fahruntüchtigkeit
3 Punkte; Fahrerlaubnisentzug; Geld- bzw. Freiheitsstrafe</td></tr>
</table>

Seit dem 1. August 2007 gilt für Kraftfahrer/-innen innerhalb der Probezeit und für Kraftfahrer/-innen vor Vollendung des 21. Lebensjahres ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr (§ 24c StVG). Der besondere Schutz der oftmals über wenig Fahrerfahrung verfügenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen wird damit begründet, dass diese bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen im Blut ein höheres Unfallrisiko aufweisen als ältere und meist erfahrenere Kraftfahrer/-innen (European Road Safety Observatory, 2006). Über die Festlegung eines absoluten Alkoholverbots soll verhindert werden, dass sich die Fahranfänger/-innen[3] an eine bestimmte Promillegrenze „herantrinken und sie möglicherweise auch überschreiten“ (Deutscher Bundestag, 2007, S. 9). Der Verstoß gegen das absolute Alkoholverbot (ein sogenannter „A-Verstoß“) wird in der Regel mit einem Bußgeld von 250 Euro, der Eintragung eines Punktes im Fahreignungsregister (FAER) und der Verlängerung der Probezeit um zwei Jahre geahndet. Zudem erfolgt die Anordnung zur Teilnahme an einem besonderen Aufbauseminar, sofern die Probezeit noch nicht beendet worden war (§ 2a Abs. 2 StVG). Verstoßen Fahranfänger/-innen ein weiteres Mal gegen das absolute Alkoholverbot oder begehen sie zwei weitere, weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen (sogenannte „B-Verstöße“), ergeht eine schriftliche Verwarnung und es wird die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung empfohlen. Werden binnen zwei

[3] Zu Gunsten eines besseren Leseflusses wird im nachfolgenden Text zur Bezeichnung der Personengruppe, die sich in der Probezeit befindet, und für Kraftfahrer/-innen unter 21 Jahren der Begriff „Fahranfänger/-innen“ verwendet.

Monaten nach dem zweiten Verstoß ein weiterer A-Verstoß oder zwei B-Verstöße begangen, so wird die Fahrerlaubnis entzogen.

2.3.2 Akzeptanz alkoholbezogener Verkehrsregeln

In der Fachliteratur finden sich vorrangig zwei Begründungen, warum Personen motiviert sind, (Verkehrs-)Regeln einzuhalten: Entweder die Personen stimmen mit den Zielen überein, die mit den Regeln erreicht werden sollen, und bewerten diese als positiv (innere Regelkonformität) oder sie halten sich an die Regeln, weil sie ungünstige Konsequenzen bzw. Sanktionen erwarten (äußere Regelkonformität; Fischer & Wiswede, 1997). Gehlert (2009) ermittelte, dass sich 85 Prozent der Autofahrer/-innen den eigenen Angaben zu Folge (sehr) genau an die Verkehrsregeln halten. Für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen fielen die Prozentwerte deutlich niedriger aus (68 % bzw. 67 %). In einer im Jahr 2022 veröffentlichten längsschnittlich angelegten Studie des DVR wurde festgestellt, dass Jugendliche, die eine hohe verkehrsbezogene Risikoaffinität aufweisen, Verkehrsregeln weniger akzeptieren als junge Menschen mit einer geringeren Affinität (Stumpen, Erdwien & Sutter, 2022). Zusätzlich wurde ermittelt, dass die Bereitschaft, sich potentiell sicherheitsgefährdend im Straßenverkehr zu verhalten und beispielsweise unter dem Einfluss von Alkohol Auto zu fahren, innerhalb eines 3-Jahres-Zeitraums bei denjenigen Jugendlichen deutlich ansteigt, die eine hohe Risikoaffinität aufweisen; bei Jugendlichen mit geringer oder mittlerer Risikoaffinität sinkt die Bereitschaft hingegen. Die Kenntnis darüber, inwieweit eine Person generell Verkehrsregeln akzeptiert bzw. inwiefern sie glaubt, sich zukünftig regelkonform zu verhalten, hat jedoch nur eine begrenzte Aussagekraft dahingehend, wie sie sich verhält, wenn sie tatsächlich von alkoholbezogenen Verkehrsregeln betroffen ist. Daher wird nachfolgend ausgeführt, wie die alkoholbezogenen Verkehrsregeln von Kraftfahrer/-innen und insbesondere von Fahranfänger/-innen akzeptiert werden.

Aus Studienergebnissen, die in den vergangenen zwei Jahrzehnten zum Thema „gesetzlich festgelegte Promillegrenzen und ihre Akzeptanz in Deutschland“ veröffentlicht wurden, geht hervor, dass die Akzeptanz für strengere Regelungen vor allem in den letzten Jahren gestiegen ist: So sprachen sich noch zu Beginn der 2000er Jahre nur 46 Prozent der Deutschen für eine Null-Promille-Regel für alle Kraftfahrer/-innen aus (Cauzard, 2004). Ein geringfügig höherer Wert wurde knapp zehn Jahre später in einer GDV-Studie errechnet (46,5 %); weitere ca. 10 Prozent der befragten Personen gaben damals an, dass die Promillegrenze für alle Kraftfahrer/-innen unter 0,5 liegen sollte (Rößger, Schade, Schlag & Gehlert, 2011). Im Jahr 2023 befürworteten in einer repräsentativen Umfrage bereits 68 Prozent der Deutschen eine Null-Promille-Regelung für alle Kraftfahrer/-innen (Brockmann, 2023). Frauen und ältere Personen (≥ 70 Jahre) standen der Verkehrssicherheitsmaßnahme positiver gegenüber als Männer und jüngere Personen (18 – 35 Jahre). In einer Befragung des TÜV-Verbands (2022) präferierten sogar 80 Prozent der Befragten ein absolutes Alkoholverbot am Steuer.[4]

[4] Es bleibt jedoch anzumerken, dass sich die gestellten Fragen, die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten, die Stichprobenzusammensetzungen und die eingesetzten Methoden in den Studien unterschieden, sodass die Ergebnisse nur begrenzt vergleichbar sind.

Seit der Einführung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen ließ die Bundesanstalt für Straßenwesen zwei Evaluationsstudien durchführen, um den Maßnahmenerfolg bewerten zu können (Befragungsdurchführung 2008: Holte et al., 2010; Befragungsdurchführung 2018: Evers & Straßgütl, 2020). Dabei stand neben dem Verhalten und den Verhaltensabsichten in Bezug auf das Fahren unter Alkoholeinfluss auch das Wissen über das absolute Alkoholverbot im Fokus der Untersuchungen. Die Autoren gingen – die Ergebnisse einer Metaanalyse von Hines, Hungerford und Tomera (1987) aufgreifend – davon aus, dass das Wissen über die gesetzlichen Regelungen und über die Konsequenzen ihrer Nichtbeachtung die Wahrscheinlichkeit erhöhen würde, dass sich die Betroffenen gesetzeskonform verhalten.

Im Hinblick auf den Wissensstand der Teilnehmer/-innen zeigen die Ergebnisse beider Evaluationsstudien, dass nahezu alle befragten Personen Kenntnis darüber hatten, dass sie in der Probezeit kein Kraftfahrzeug alkoholisiert führen dürfen (2008: 98,3 %; 2018: 98,7 %). Deutlich weniger Personen war bekannt, dass das absolute Alkoholverbot auch über die Probezeit hinaus bis zum Abschluss des 21. Lebensjahres gilt (2008: 78,0 %; 2018: 84,9 %). Hinsichtlich der rechtlichen Konsequenzen bei Verstößen gegen das Alkoholverbot zeigte sich in beiden Studien ein recht hohes Wissensniveau (je nach Frage 78,9 % - 93,5 %).

In beiden Evaluationsstudien wurden den Teilnehmer/-innen auch verschiedene Items zur Akzeptanz des Alkoholverbots präsentiert, zu denen sie ihre Zustimmung bzw. Nichtzustimmung ausdrücken sollten (s. Tabelle 4). Die Auswertung der Antworten ergab, dass mit rund 95 Prozent (im Jahr 2008) bzw. 97 Prozent (im Jahr 2018) fast alle Fahranfänger/-innen die Maßnahme für sinnvoll halten. Nur etwa 12 Prozent (im Jahr 2008) bzw. 8 Prozent (im Jahr 2018) der Befragten – darunter jeweils deutlich mehr Männer als Frauen – fühlten sich durch das absolute Alkoholverbot ungerecht behandelt. Etwa die Hälfte der befragten Personen war der Meinung, dass das Fahrvermögen von Fahranfänger/-innen durch Alkohol stärker beeinträchtigt wird als das Fahrvermögen von erfahrenen Fahrer/-innen. Die Betrachtung der Zustimmungswerte offenbart, dass das Alkoholverbot in beiden Untersuchungsjahren von der überwiegenden Mehrheit der Befragten akzeptiert wird.

Tabelle 4: Fahranfänger/-innen im Jahr 2008 und 2018, die zustimmend auf die aufgeführten „Akzeptanz"-Items antworteten (in %; Evers & Straßgütl, 2020; Holte et al., 2010)

Items	**2008** (*n* = 1.008)	**2018** (*n* = 1.026)
Durch das Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer fühle ich mich ungerecht behandelt.	12,1	8,0
Bei Fahranfängern beeinträchtigt der Alkohol das Fahrvermögen stärker als bei Personen mit größerer Fahrerfahrung.	44,1	50,6
Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Personen unter 21 Jahren ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme.	94,9	97,2

Anmerkung.
4-stufige Antwortskala mit den Kategorien „Trifft überhaupt nicht zu", „Trifft eher nicht zu", „Trifft eh zu" und

„Trifft voll und ganz zu“. Als „Zustimmung“ wurden die Antwortkategorien „Trifft eher zu“ sowie „Trifft voll und ganz zu“ gewertet.

2.3.3 Begehen von alkoholbezogenen Verkehrsverstößen

Im vorliegenden Kapitel wird zunächst auf Basis verschiedener Studienergebnisse die selbst berichtete Häufigkeit alkoholbezogener Regelverstöße dargestellt, bevor anschließend die offiziell registrierten Verkehrsverstöße betrachtet werden. Es sei vorweggenommen, dass die selbst berichteten Angaben dazu, ob und wie häufig Personen gegen die Promillegrenze verstoßen, maßgeblich von der referenzierten Schwere des Verstoßes (z. B. „Ich habe mehr getrunken als erlaubt ist“ vs. „Ich habe vor der Fahrt Alkohol konsumiert“), dem betrachteten Zeitraum (z. B. in den letzten 6 Monaten vs. 12 Monaten) und den Antwortoptionen (z. B. „Ja/Nein“ vs. „Nie“, „Manchmal“, „Häufig“) der jeweiligen Studie abhängen.

In einer im Jahr 2000 durchgeführten Befragung sollten die Teilnehmer/-innen alle Verkehrsregeln benennen, an die sie sich unter allen Umständen halten würden (Ellinghaus & Steinbrecher, 2000). Die Beachtung der Promillegrenze bzw. der Verzicht auf Alkohol am Steuer wurde mit Abstand am häufigsten genannt (47 %). Im Jahr 1978 wurden diese Antworten noch deutlich seltener gegeben (16 %). Im Rahmen der im Kapitel 2.3.2 skizzierten Evaluationsstudie aus dem Jahr 2018 stimmten 92,4 Prozent der befragten Fahranfänger/-innen der Aussage zu, dass sie grundsätzlich keinen Alkohol trinken, wenn sie Auto fahren (Evers & Straßgütl, 2020). Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die verbliebenen 7,6 Prozent den Alkoholkonsum nicht strikt vom Autofahren trennten.[5]

In einer euopäischen Befragung von Cauzard (2004) gaben 2,4 Prozent der deutschen Teilnehmer/-innen an, zumindest einmal in der vergangenen Woche mit einer mutmaßlich über dem gesetzlichen Limit liegenden BAK am Straßenverkehr teilgenommen zu haben. In einer anderen europäischen Studie räumten 18 Prozent der aus Deutschland befragten Personen ein, in den zurückliegenden 30 Tagen mindestens einmal alkoholisiert gefahren zu sein; davon hielten 9 Prozent nach eigener Einschätzung nicht die gesetzlich vorgeschriebene Promillegrenze ein (Goldenbeld, Torfs, Vlakveld & Houwing, 2000). Klipp und Neumann-Opitz (2015) befragten 1.676 Personen im Alter von 12 bis 22 Jahren dazu, ob sie bereits nach übermäßigem Alkoholkonsum am Straßenverkehr (als Fußgänger/-in, Radfahrer/-in oder Pkw-Fahrer/-in) teilgenommen haben. Für den Betrachtungszeitraum eines Monats bestätigten 1.190 Personen dies; im Mittel hatten sie dieses Verhalten etwa 2,4 Mal gezeigt. Männliche Jugendliche äußerten dieses Verhalten doppelt so häufig wie weibliche Jugendliche. Weitet man den Betrachtungszeitraum auf die gesamte Lebenszeit aus (Lebenszeitprävalenz) und richtet den Fokus ausschließlich auf Pkw-Fahrer/-innen, ergeben sich weit höhere Prozentwerte: So berichteten 39,0 Prozent der Befragten in einer Untersuchung von Holte (2012), mindestens einmal in ihrem bisherigen Leben Auto

[5] Die Prozentwerte der Antwortoptionen „Trifft eher zu“, „Trifft eher nicht zu“ und „Trifft überhaupt nicht zu“ wurden addiert.

gefahren zu sein, obwohl sie zu viel getrunken hatten. Bei den zwischen 17- und 24-Jährigen lag dieser Wert bei 26,8 Prozent.

Neben der Prävalenz wird in vielen Studien auch die Verhaltensintention zur Einschätzung der Auftretenswahrscheinlichkeit alkoholbezogener Regelverstöße erfasst (z. B. Evers & Straßgütl, 2020; Gehlert & Genz, 2011; Rößger et al., 2011). Die Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ (Gehlert & Kröling, 2020) erlaubt diesbezüglich einen Vergleich der Daten verschiedener Untersuchungsjahre. Dabei sank der Prozentsatz derer, die angaben, dass es (sehr) wahrscheinlich sei, dass sie sich alkoholisiert an das Steuer eines Pkw setzen, kontinuierlich von Untersuchungsjahr zu Untersuchungsjahr (2010: 16 %; 2016: 9 %; 2019: 7 %). Im Rahmen der letzten Untersuchung wurde allerdings ein höherer Prozentwert berichtet (21 %; Brockmann, 2023).

Auch wenn davon ausgegangen werden muss, dass selbst berichtete Häufigkeiten alkoholisierter Fahrten durch sozial erwünschte Antworten verzerrt werden, spiegeln sie am ehesten das Dunkelfeld in diesem Deliktbereich wider. Doch wie viele Verstöße werden tatsächlich im Rahmen von Verkehrskontrollen oder aufgrund von verursachten Unfällen, dem sog. Hellfeld, registriert? Dieser Frage wird in den nachfolgenden Abschnitten nachgegangen.

In Bezug auf die Verkehrsverstöße zeigt sich, dass Männer wesentlich häufiger auffällig werden als Frauen: Im Jahr 2022 wurden 3.160.233 Verkehrsverstöße von Männern und 943.485 Verstöße von Frauen registriert (Kraftfahrt-Bundesamt, 2023). Fokussiert man im Weiteren auf die Art der Zuwiderhandlung, dann wurden insgesamt 116.795 Alkoholverstöße erfasst, von denen 36.242 Verstöße als Ordnungswidrigkeit und 80.553 Verstöße als Straftat geahndet wurden. In der Tabelle 5 ist aufgeschlüsselt, wie sich die Verstöße im Hinblick auf das Geschlecht und das Lebensalter der Personen unterscheiden. Angesichts der Tatsache, dass die Altersgruppe der 21- bis 24-Jährigen nur eine Spanne von 3 Jahren umfasst, während sich die Spannen der beiden nächstälteren Altersgruppen über fast 20 Jahre erstrecken, beging die jüngere Altersgruppe im Verhältnis deutlich mehr alkoholbezogene Ordnungswidrigkeiten und Straftaten als die älteren Altersgruppen.

Tabelle 5: Anzahl der Alkoholverstöße im Jahr 2022 nach Geschlecht und Lebensalter (Kraftfahrt-Bundesamt, 2023)

Geschlecht	Verstoß	Altersgruppen				
		< 20 Jahre	21 - 24 Jahre	25 - 44 Jahre	45 - 64 Jahre	> 65 Jahre
Männlich	Ordnungswidrigkeit	3.135	4.024	14.227	7.929	1.503
	Straftat	2.785	7.008	33.945	21.412	3.580
	Gesamt	**5.920**	**11.032**	**48.172**	**29.341**	**5.083**
Weiblich	Ordnungswidrigkeit	577	886	2.242	1.055	136
	Straftat	283	1.073	5.254	4.362	817
	Gesamt	**860**	**1.959**	**7.496**	**5.417**	**953**
Insgesamt		**6.780**	**12.991**	**55.668**	**34.758**	**6.036**

Es stellt sich die Frage, wie sich die Einführung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen auf die Entwicklung der alkoholbezogenen Ordnungswidrigkeiten und Straftaten ausgewirkt hat. Dazu sollen noch einmal die beiden bereits skizzierten Evaluationsstudien von Holte et al. (2010) sowie von Evers und Straßgütl (2020) betrachtet werden. Holte et al. (2010) fand heraus, dass die Anzahl an Ordnungswidrigkeiten im Zeitraum nach der Einführung des absoluten Alkoholverbots im Vergleich zum Vorjahr um 24,1 Prozent und die Anzahl an Straftaten um 13,3 Prozent sank. Evers und Straßgütl (2020) bestätigten zehn Jahre später die positiven Auswirkungen des absoluten Alkoholverbots. Die Autor/-innen berichten, dass sich die Anzahl an alkoholbezogenen Ordnungswidrigkeiten in der Altersgruppe der unter 21-Jährigen von 2007/2008 bis 2016 um 71,4 Prozent verringerte. Bei den über 21-Jährigen wurde ein Rückgang um 39,6 Prozent verzeichnet. Zudem sank die Anzahl an alkoholbezogenen Straftaten um 62,5 Prozent bei den unter 21-Jährigen und um 19,9 Prozent bei den über 21-Jährigen. Damit bleibt insgesamt festzustellen, dass die Einführung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen mit einem deutlichen Rückgang alkoholbezogener Ordnungswidrigkeiten und Straftaten verbunden war.

2.3.4 Unfallgeschehen mit Alkoholbezug

Entwicklung der Unfallzahlen

Im Jahr 2022 wurden in Deutschland insgesamt 2.406.465 Verkehrsunfälle erfasst, wobei die Polizei bei 38.771 Unfällen bei mindestens einem bzw. einer Unfallbeteiligten das Fahren unter Alkoholeinfluss protokollierte (Statistisches Bundesamt, 2023). Bei 21.964 dieser sogenannten „Alkoholunfälle“ wurden Sachschäden[6] und bei 16.807 Unfällen Personenschäden verursacht; bei letztgenannten wurden 15.102 Personen leicht und 5.016 Personen schwer verletzt sowie 242 Personen getötet. Unfälle unter Alkoholeinfluss sind damit vor allem mit schwerwiegenden Unfallfolgen assoziiert: Im Mittel wurden im Jahr 2022 bei 1.000 Alkoholunfällen mit Personenschaden 14 Personen getötet und 386 Personen schwer verletzt. Trotz dieser hohen Anzahl an Alkoholunfällen und Verunglückten zeigt sich jedoch insgesamt eine positive Entwicklung der Alkoholunfälle im zeitlichen Verlauf. Diesbezüglich werden in der Abbildung 2 einerseits die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt und die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Zeitraum von 2000 bis 2022 visualisiert[7] (Statistisches Bundesamt, 2022, 2023). Andererseits bietet die Abbildung einen Überblick über die Anzahl aller Alkoholunfälle und der Alkoholunfälle mit Personenschaden im Zeitverlauf. Hinsichtlich der Gesamtanzahl aller Verkehrsunfälle zeigt sich eine von den übrigen Zahlen abweichende Entwicklung: Die Gesamtanzahl der Unfälle hat sich bis zum Jahr 2013 kaum verändert, in den Jahren 2014 bis 2019 wurden deutliche Zunahmen verzeichnet, bis die Anzahl im Jahr 2020 wieder unter das Niveau von 2010 sank und dann im Jahr 2021 erneut anstieg. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sank hingegen kontinuierlich von 382.949 im Jahr 2000 auf 258.987 im Jahr 2021 (-32,4 %) und stieg erst im Jahr 2022 wieder an. Ein vergleichbarer Kurvenverlauf findet sich auch bei den Alkoholunfällen: Es ist deutlich zu erkennen, dass die Anzahl dieser

[6] Als Unfälle mit Sachschaden zählen Unfälle, bei denen keine Personen verletzt oder getötet wurden.

[7] Die jeweilige Unfallanzahl im Jahr 2000 wurde als Indexwert (100) festgelegt.

Unfälle zwischen den Jahren 2000 und 2020 stark zurückgegangen ist. Sowohl die Gesamtanzahl der Alkoholunfälle (-53,7 %) als auch die Alkoholunfälle mit Personenschaden (-52,5 %) haben sich mehr als halbiert; erst ab dem Jahr 2021 erfolgte ein erneuter Anstieg, der jedoch deutlich unter dem Niveau von 2010 blieb.

Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden sank von 7,1 Prozent im Jahr 2000 auf den Tiefstwert von 4,6 Prozent in den Jahren 2015 und 2016 und stieg auf 5,8 Prozent im Jahr 2022 (Statistisches Bundesamt, 2022, 2023). Der Anteil der bei Alkoholunfällen getöteten Personen, gemessen an allen Verkehrstoten im betrachteten Zeitraum, reduzierte sich ebenfalls von 13,6 Prozent auf 5,7 Prozent im Jahr 2020 und betrug 8,7 Prozent im Jahr 2022.

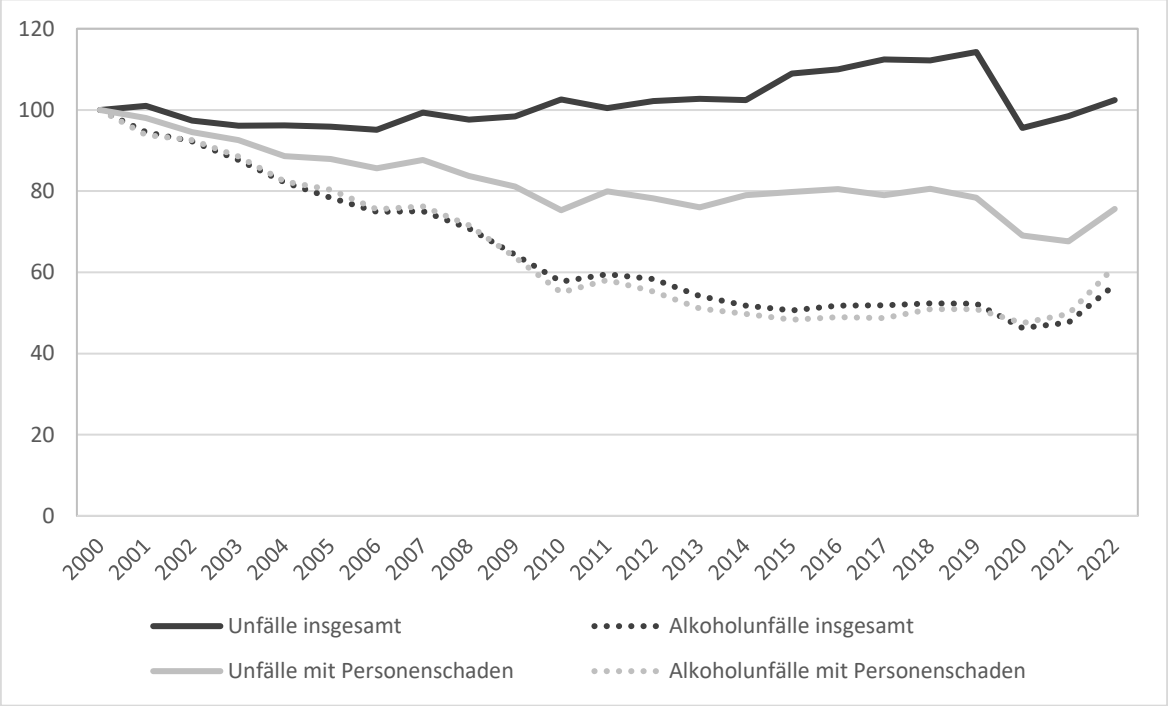


Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl aller Verkehrsunfälle und der Alkoholunfälle in den Jahren 2000 bis 2022 (Statistisches Bundesamt, 2022, 2023)

Pandemiebedingte Veränderungen

Nachfolgend werden die durch die SARS-CoV-2-Pandemie resultierenden Veränderungen im Unfallgeschehen anhand einer vergleichenden Betrachtung der Jahre 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 aufgezeigt (Statistisches Bundesamt, 2023). Im Jahr 2020 und im ersten Quartal des Jahres 2021 wurden die Unfallzahlen stark durch die Auswirkungen der Pandemie beeinflusst: Bundesweite Lockdown-Phasen, Homeoffice und Kontaktbeschränkungen wirkten sich auf das Mobilitätsverhalten der Menschen aus. Dies spiegelt sich auch im Unfallgeschehen des Vier-Jahres-Vergleichs wider (s. Tabelle 6). Während sich – abgesehen vom Rückgang der Getötetenzahlen – die Unfallzahlen der Jahre 2018 und 2019 nur geringfügig voneinander unterscheiden, fallen die Unterschiede zwischen den Jahren 2019 und 2020 bzw. 2021 sehr deutlich aus. So wurden im Jahr 2020 16,4 Prozent und im Jahr 2021 13,8 Prozent weniger Unfälle auf deutschen Straßen registriert als im Jahr 2019. Zudem ereigneten sich weniger Unfälle mit Personenschaden im Allgemeinen (2020: -11,9 %; 2021; -13,7 %) sowie

weniger alkoholbedingte Unfälle mit Personenschaden im Besonderen (2020: -6,8 %; 2021: -2,3 %). Am stärksten reduzierte sich hierbei die Anzahl der Verkehrstoten: Wurden im Jahr 2019 noch 228 Personen bei Alkoholunfällen getötet, waren es im Jahr 2020 mit 156 (-31,6 %) und im Jahr 2021 mit 165 Verkehrstoten (-27,6 %) deutlich weniger Personen. Die pandemiebedingten Rückgänge konnten im Jahr 2022 nur bedingt beibehalten werden. So reduzierten sich zwar die Gesamtanzahl aller Unfälle (-10,4 %) und die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (-3,5 %) weiter im Vergleich zum Jahr 2019, die Anzahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden (+20,5 %) und die Anzahl der dabei Getöteten (+6,1 %) stieg jedoch wieder stark an (Statistisches Bundesamt, 2022, 2023).

Tabelle 6: Unfallgeschehen im Zeitraum der Jahre 2018 bis 2021 und Vergleiche mit dem Jahr 2019 (Differenzen in %; Statistisches Bundesamt, 2022, 2023)

	2018	2019	2020	2021	2022	2018 /2019	2019 /2020	2019 /2021	2019 /2022
Unfälle insgesamt	2.636.468	2.685.661	2.245.245	2.314.938	2.406.465	+1,9	-16,4	-13,8	-10,4
Unfälle mit Personenschaden	308.721	300.143	264.499	258.987	289.672	-2,8	-11,9	-13,7	-3,5
Alkoholunfälle mit Personenschaden	13.934	13.949	13.003	13.628	16.807	+0,1	-6,8	-2,3	+20,5
Verunglückte	17.473	17.411	15.647	16.426	20.360	-0,4	-10,1	-5,7	+16,9
Getötete	244	228	156	165	242	-6,6	-31,6	-27,6	+6,1
Schwerverletzte	4.634	4.592	4.106	4.272	5.016	-0,9	-10,6	-7,0	+9,2
Leichtverletzte	12.595	12.591	11.385	11.989	15.102	-0,0	-9,6	-4,8	+19,9

Bemerkenswert erscheint weiterhin, dass der prozentuale Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden gemessen an der Gesamtanzahl der Unfälle mit Personenschaden kontinuierlich steigt (2018: 4,5 %; 2019: 4,7 %, 2020: 4,9 %; 2021: 5,3 %; 2022: 5,8 %; Statistisches Bundesamt, 2023). Demnach sinkt die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden zwar stetig, gleichzeitig werden jedoch prozentual mehr Personenschaden-Unfälle registriert, bei denen Alkohol eine Rolle spielte.

Charakteristik der Alkoholunfälle

Die Alkoholunfälle mit Personenschaden, die sich in den Jahren 2018 bis 2021 ereigneten, weisen ähnliche Charakteristika auf (Statistisches Bundesamt, 2019, 2020, 2021, 2022).[8] Im Jahr 2021 ereigneten sich 13.628 Alkoholunfälle, wobei der Großteil innerhalb geschlossener Ortschaften vorkam (68,3 %, Statistisches Bundesamt,

[8] Hierfür wurden verschiedene Merkmale der Alkoholunfälle im Zeitraum 2018 – 2021 vergleichend gegenübergestellt. Es zeigte sich, dass sich je nach betrachtetem Merkmal zwar die absoluten Unfallzahlen verringerten, die jeweiligen prozentualen Anteile, gemessen an allen Unfällen mit Personenschaden, jedoch weitgehend gleichblieben. Daher wird an dieser Stelle auf eine vergleichende Darstellung verzichtet und der Fokus auf die Beschreibung der Unfälle des Jahres 2021 gelegt.

2022). Weiterhin handelte es sich bei diesen Unfällen mehrheitlich um Fahrunfälle[9] (54,0 %), während Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen sowie Abbiege-Unfalle relativ selten vorkamen (insgesamt: 9,7 %). Die Alkoholunfälle wurden häufig am Wochenende (45,8 %) und in den Abend- bis frühen Morgenstunden verursacht: Allein 28,7 Prozent der Unfälle wurden zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr registriert, weitere 37,1 Prozent im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 4.00 Uhr.

Bei den insgesamt 13.745 alkoholisierten Verkehrsbeteiligten handelte es sich überwiegend um Männer (86,0 %) und Pkw-Fahrer/-innen (46,3 %). An den meisten Alkoholunfällen mit Personenschaden waren Pkw-Fahrer/-innen im Alter zwischen 25 und 35 Jahren beteiligt (*n* = 1.770). Relativ betrachtet weisen die Fahrer/-innen im Alter von 15 bis 18 Jahren und im Alter von 21 bis 35 Jahren das höchste Risiko auf, in einen Alkoholunfall mit Personenschaden verwickelt zu sein (s. Tabelle 7).

Tabelle 7: **Alkoholisierte Pkw-Fahrer/-innen, die im Jahr 2021 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, in Abhängigkeit der Altersgruppen** (in Anlehnung an Statistisches Bundesamt, 2022)

		Altersgruppen								
	Insgesamt	15 - 17 Jahre	18 - 20 Jahre	21 - 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	55 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	≥ 75 Jahre
Alkoholisierte Beteiligte	6.362[1]	43	551	839	1.770	1.290	863	687	209	100
Alkoholisierte Beteiligte je 1.000 Unfallbeteiligte	22	116	28	33	33	28	19	16	10	5

Anmerkung.
[1] Einschließlich derjenigen, für welche die Altersangabe fehlte.

Bezüglich der registrierten BAK-Werte wies jede(r) vierte Pkw-Fahrer/-in (25,1 %) in der Altersspanne von 18 bis 30 Jahren bei Unfällen mit Personenschaden einen Wert zwischen 0,5 und 1,1 Promille auf. Bei über der Hälfte der alkoholisierten Pkw-Fahrer/-innen (55,7 %) wurden mindestens 1,1 Promille und maximal 2,0 Promille festgestellt – die Fahrer/-innen galten also zum Zeitpunkt der Blutabnahme als absolut fahruntüchtig. Werte von über 2,0 Promille wurden bei etwa 1 von 10 Pkw-Fahrer/-innen registriert (11,9 %).[10]

Auswirkungen des absoluten Alkoholverbots auf das Unfallgeschehen
Im Rahmen der beiden bereits im Kapitel 2.3.2 beschriebenen Evaluationsstudien zur Untersuchung der Wirksamkeit des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen wurde auch geprüft, ob sich durch die Einführung des absoluten Alkoholverbots das Unfallgeschehen veränderte. Bereits in der ersten Studie wurde durch Holte et al.

[9] Fahrunfälle stellen sogenannte Alleinunfälle dar. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass die Fahrerin bzw. der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert (z. B. durch nicht angepasste Geschwindigkeit), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer/-innen dazu beigetragen haben (Statistisches Bundesamt, 2022).

[10] Aus den statistischen Daten geht jedoch nicht hervor, ob sich die Personen zum Erfassungszeitpunkt in der Phase des absoluten Alkoholverbots befanden.

(2010) belegt, dass sich der Anteil der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer/-innen mit einem BAK-Wert von mindestens 0,3 Promille bei denjenigen, die sich in der Probezeit befanden, stärker reduziert hatte (-15 %) als bei denjenigen, die bereits 21 Jahre alt waren und seit mindestens zwei Jahren eine Fahrerlaubnis besaßen (-2 %). In der zweiten Studie (Evers & Straßgütl, 2020) wurden diese Ergebnisse repliziert und auch eine nachhaltige positive Entwicklung im Unfallgeschehen nachgewiesen: Es zeigte sich, dass sich in der Gruppe derjenigen, die (ehemals) vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren, der Anteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten innerhalb des 11-jährigen Untersuchungszeitraums im Durchschnitt um 26,0 Prozent reduziert hatte, während der Wert in der Vergleichsgruppe (Personen, die nie dem absoluten Alkoholverbot unterlagen) nur um durchschnittlich 0,6 Prozent gesunken war.

2.3.5 Einflussfaktoren auf Fahrten unter Alkoholeinfluss

Im vorliegenden Kapitel werden die Einflussfaktoren beschrieben, die – über das männliche Geschlecht und ein junges Alter hinaus – nachweislich in einem mittelbaren oder unmittelbaren Zusammenhang mit der Entscheidung alkoholisiert zu Fahren stehen. Dabei sei vorweggenommen, dass dem Verhalten (bis zu einem gewissen Grad) ein bewusster, rationaler Entscheidungsprozess und ein habituiertes Verhaltensmuster zugrunde liegen; zudem sind zusätzlich spontane bzw. situative Variablen handlungsleitend (z. B. die Entfernung des Trinkorts vom Wohnort oder der Ausfall eines Verkehrsmittels). Auch Persönlichkeitsmerkmale spielen eine entscheidende Rolle: So weisen Personen mit hohen Sensation-Seeking-Werten, die also intensive, abwechsungsreiche Erfahrungen machen möchten und bereit sind, dafür auch Risiken in Kauf zu nehmen, eine höhere Wahrscheinlichkeit auf, alkoholisiert am Straßenverkehr teilzunehmen, als Personen mit geringen Werten (Jonah, 1997; Zakletskaia, Mundt, Balousek, Wilson & Fleming, 2009). Überdies liegen Befunde vor, dass eine hoch ausgeprägte allgemeine Risikoaffinität (Stumpen et al., 2022) und Impulsivität (Fillmore & van Dyke, 2020) von Personen in Verbindung mit Fahrten unter Alkoholeinfluss stehen. Auf eine ausführliche Darstellung der Befunde wird an dieser Stelle jedoch verzichtet, da im Rahmen der vorliegenden Untersuchung der Fokus auf denjenigen Einflussfaktoren liegt, die mit Hilfe von Präventionsmaßnahmen adressiert werden können. Schließlich sei darauf hingewiesen, dass bisher nur wenige empirische Befunde zum Fahren unter dem Einfluss geringer Alkoholmengen sowie explizit zu dieser Thematik bei Fahranfänger/-innen vorliegen. Vielmehr stellt in der Regel das Überschreiten der gesetzlichen Promillegrenze das entscheidende Untersuchungskriterium dar. Daher werden im Folgenden primär Ergebnisse berichtet, die sich auf die sogenannten „Trunkenheitsfahrten“ beziehen.

Alkoholkonsum und Habituation

Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei Personen, die mit einem BAK-Wert von über 1,1 Promille am Straßenverkehr teilnehmen, um „fahrende Trinkende“ handelt (Stephan, 2000). Trunkenheitsfahrer/-innen weisen also häufig ein problematisches Alkoholkonsummuster auf (Müller, 1976; Okamura, 2012). Dementsprechend gelten die Trinkhäufigkeit (Norström, 1978; Okamura, 2012) und die konsumierte

Alkoholmenge pro Trinkanlass bzw. über einen bestimmten Zeitraum (Barry, Schumacher & Sauber-Schatz, 2022; Norström, 1978; Snortum & Berger, 1986) als bedeutsame Prädiktoren für Trunkenheitsfahrten. Konkrete Zahlen liefern Kraus und Bauernfeind (1998): Registrierte Trunkenheitsfahrer/-innen konsumieren erheblich mehr reinen Alkohol pro Jahr (26,9 Liter) als unauffällige Kraftfahrer/-innen (14,6 Liter). In einer schwedischen Studie mit 1.600 Trunkenheitsfahrer/-innen wurde damit übereinstimmend für 58 Prozent der Männer und 55 Prozent der Frauen ein problematisches Alkoholkonsumverhalten ermittelt (Bergman, Hubicka & Laurell, 2000).[11]

Für einen Habituationseffekt in Bezug auf den Konsum von Alkohol sprechen auch die Ergebnisse von Regressionsanalysen, nach denen vergangene Trunkenheitsfahrten den stärksten Prädiktor für aktuelle Trunkenheitsfahrten darstellen (Goldenbeld, Torfs, Vlakveld & Houwing, 2020). Zugleich ist die Rückfallquote verurteilter Trunkenheitsfahrer/-innen besonders hoch: 40 Prozent wurden innerhalb eines 6-Jahreszeitraums rückfällig (Gjerde & Mørland, 1991) und 20 bis 28 Prozent der Ersttäter/-innen fuhren erneut betrunken (Hedlund & Fell, 1995). Ebenso wurde für hypothetische Szenarien gezeigt, dass die berichtete Häufigkeit von Verstößen gegen die Promillegrenze und die Einschätzung, trotz relativer Fahruntüchtigkeit am Straßenverkehr teilzunehmen, positiv miteinander korrelieren (Rößger et al., 2011).

In einer Studie von Morrison, Begg und Langley (2002) wurden Interviews mit knapp 1.000 jungen Erwachsenen im Alter von 26 Jahren durchgeführt. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass die Trunkenheitsfahrer/-innen häufig bereits vor der Fahrt zum Trinkort entschieden hatten, Alkohol zu konsumieren. Dieser Befund wurde in einer weiteren Studie (Transport for NSW, 2020) bestätigt: Hier stimmten 45 Prozent der Trunkenheitsfahrer/-innen der Aussage zu, dass sie ihr Fahrzeug benutzen würden, obwohl sie beabsichtigen zu trinken, und dass sie dann vor Ort schauen, wie es weitergeht. Es scheint, dass entweder das Fahren und Trinken bewusst miteinander verknüpft werden bzw. diese Verbindung nicht infrage gestellt wird oder es an Strategien zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten mangelt.

Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit

Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit beschreibt – im Kontext „Straßenverkehr“ – die Wahrscheinlichkeitseinschätzung der Verkehrsteilnehmer/-innen, beim Begehen eines Regelverstoßes, beispielsweise durch die Polizei, entdeckt und sanktioniert zu werden. Werden diese Wahrscheinlichkeit und die Schwere der Sanktion als hoch eingeschätzt sowie der Nutzen der Regelübertretung gleichzeitig als gering bewertet, hält sich die Person eher an die Regel als bei gegensätzlichen Einschätzungen (Gelau & Pfafferott, 2009; Pfeiffer & Hautzinger, 2001; Zaal, 1994).

Im Rahmen der Querschnittsuntersuchung zum „Verkehrsklima in Deutschland“ (Gehlert & Kröling, 2020) glaubten 52 Prozent der im Jahr 2020 befragten Pkw-Fahrer/-innen, dass es (sehr) wahrscheinlich sei, dass sie beim Fahren unter Alkoholeinfluss erwischt würden. Im Jahr 2010 nahmen dies noch 68 Prozent und im Jahr 2016 noch

[11] Diese Einschätzung erfolgte anhand des „Alcohol Use Disorders Identification Tests“ (AUDIT; Saunders, Aasland, Babor, de la Fuente & Grant, 1993).

65 Prozent der befragten Personen an. Die Autorinnen der Untersuchung weisen darauf hin, dass trotz sinkender subjektiver Entdeckungswahrscheinlichkeit zwischen den Jahren 2010 und 2020 im gleichen Zeitraum auch die Bereitschaft abnahm, alkoholisiert am Straßenverkehr teilzunehmen. Dies deute auf eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz der alkoholbezogenen Verkehrsregeln hin, da diese vermehrt befolgt werden, obwohl ein „gefühlt" geringerer Überwachungsdruck besteht. Von den im Jahr 2018 zum absoluten Alkoholverbot befragten Fahranfänger/-innen waren etwa 62 Prozent der Auffassung, dass sie (wahrscheinlich) nicht in eine Alkoholkontrolle geraten würden (Evers & Straßgütl, 2020). Darüber hinaus halten es die meisten Menschen für wahrscheinlicher, dass Trunkenheitsfahrer/-innen abends oder nachts von der Polizei entdeckt werden als am Tage (Rößger et al., 2011).

In mehreren Studien wurde bereits belegt, dass Trunkenheitsfahrer/-innen die Wahrscheinlichkeit, bei der Regelübertretung entdeckt zu werden, niedriger einschätzen als nüchtern fahrende Kraftfahrer/-innen (Sloan, McCutchan & Eldred, 2017; Transport for NSW, 2020). So stimmten in einer australischen Studie 43,7 Prozent der Fahrer/-innen, die in den vergangenen zwei Jahren mindestens einmal alkoholisiert am Straßenverkehr teilgenommen hatten, der Aussage zu, dass eine hohe Wahrscheinlichkeit bestünde, bei einer Trunkenheitsfahrt in der kommenden Woche „erwischt" zu werden (Stephens, Bishop, Liu & Fitzharris, 2017). Die Teilnehmer/-innen der Kontrollgruppe – also diejenigen, die in dem definierten Zeitraum keine Fahrten unter Alkoholeinfluss vorgenommen hatten – stimmten dieser Aussage mit 48,1 Prozent etwas häufiger zu. Letztere bejahten auch deutlich seltener als die Trunkenheitsfahrer/-innen die Aussage, dass sie bei einer geringen Entdeckungswahrscheinlichkeit betrunken fahren würden (4,0 % vs. 27,4 %). Zusätzlich wurde festgestellt, dass die Bereitschaft, bei einer geringen Entdeckungswahrscheinlichkeit betrunken zu fahren, mit der Gefährlichkeit des vorliegenden Alkoholkonsummusters steigt (ungefährlich: 6,1 %; potentiell gefährlich: 18,1 %; gefährlich: 29,2 %; hoch gefährlich: 32,1 %). Ferner gibt es Hinweise darauf, dass mit jeder begangenen Trunkenheitsfahrt die Entdeckungswahrscheinlichkeit für die nächste Trunkenheitsfahrt geringer eingeschätzt wird – dies gilt unabhängig davon, ob bereits eine polizeiliche Registrierung erfolgte oder nicht (Okamura, 2012).

Formelle Sanktionen

Nicht nur die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit, sondern auch die mit einem Regelverstoß (individuell) assoziierten formellen, gesetzlichen Sanktionen beeinflussen die Regelbefolgung im Straßenverkehr (Elvik, Hoye, Vaa & Sørensen, 2009; Zaal, 1994). Im Bereich der Fahrten unter Alkoholeinfluss können drei rechtliche Sanktionsarten unterschieden werden:

(1) Sanktionen, die Fahrer/-innen durch ihre abschreckende Wirkung davon abhalten sollen, alkoholisiert zu fahren (z. B. Geldstrafen, Fahrverbote),

(2) Sanktionen, die Fahrer/-innen derart einschränken, dass eine alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr nicht mehr möglich ist (z. B. Fahrerlaubnisentzug, Beschlagnahmung des Fahrzeugs) und

(3) Sanktionen, die Fahrer/-innen dabei unterstützen sollen, sich persönlich weiterzuentwickeln (z. B. Rehabilitationsmaßnahmen, s. Kap. 2.6).

Wichtig ist hierbei, dass die Sanktionierung unmittelbar und konsequent auf den Verstoß folgt (Kontingenz), um auf diese Weise einen Lerneffekt herbeizuführen (Schlag, 2009). Kontingenz ist jedoch aufgrund der nicht flächendeckend stattfindenden Verkehrsüberwachung und der „Trägheit“ des Sanktionssystems oft nicht gegeben.

Die Härte von Sanktionen (subjektive Strafhärte) für Verkehrsdelikte wird unterschiedlich stark empfunden: Geldbußen werden im Verhältnis zu den anderen in Deutschland möglichen Strafen als am wenigsten schwerwiegend eingeschätzt (Rößger et al., 2011). Hierbei fällt die subjektiv empfundene Strafhärte umso höher aus, je weniger Haushaltsnettoeinkommen zur Verfügung steht. Danach folgen in aufsteigend empfundener Härte „Punkteintragungen in das Fahreignungsregister[12]“, „Fahrerverbote von einem Monat“ und der „Fahrerlaubnisentzug“. Somit werden mobilitätseinschränkende Strafen als besonders hart empfunden. Darüber hinaus ergab die Untersuchung von Rößger et al. (2011), dass die befragten Personen die tatsächlichen Sanktionshöhen für eine Fahrt unter relativer Fahruntüchtigkeit deutlich unterschätzen. Trunkheitsfahrer/-innen verfügen allerdings über mehr „Sanktionswissen“ und geben häufiger an, dass die bestehenden Sanktionen die Wahrscheinlichkeit verringern würden, dass sie betrunken am Straßenverkehr teilnehmen (Okamura, 2012; Transport for NSW, 2020). Demnach sind Sanktionen für diese Gruppe scheinbar handlungsbeeinflussend, auch wenn sie letztlich nicht verhindern, dass eine alkoholisierte Verkehrsteilnahme erfolgt. Entsprechend werden formelle Sanktionen bzw. deren mögliche Verschärfung von Trunkenheitsfahrer/-innen negativer bewertet als von normgetreuen Fahrer/-innen (ebd.).

In einer im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer durchgeführten Studie wurde überdies belegt, dass die Höhe der formellen Sanktionen einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit der Regelübertretung hat, wenn eine geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit vorliegt (van der Meer, Gerlach, Kröling & Gehlert, 2023). Die 962 befragten Pkw-Fahrer/-innen (Durchschnittsalter = 42,3 Jahre) reagierten auf hypothetische Sanktionsverschärfungen dergestalt, dass sie das Begehen eines Alkoholverstoßes als weniger wahrscheinlich erachteten. Eine Erhöhung des Bußgeldes von 500 auf 1.000 Euro bewirkte hierbei stärkere verkehrssicherheitsrelevante Effekte als eine Erhöhung der Einträge im Fahreignungsregister von 2 auf 3 Punkte.

Informelle Normen

In einer Studie von Rößger et al. (2011) wurde der Einfluss informeller Normen auf die Regelakzeptanz bzw. -befolgung untersucht. Unterschieden wurde hierbei zwischen subjektiver, deskriptiver und personaler Norm. Die subjektive Norm bezeichnet den wahrgenommenen Druck, der von wichtigen sozialen Personen des Umfelds (z. B. Eltern, Freunden) in Bezug auf die Ausführung oder Unterlassung eines bestimmten Verhaltens ausgeht (Ajzen, 1985). Bei der deskriptiven Norm handelt es sich um die subjektive Wahrnehmung einer Person, wie sich der überwiegende Teil der Menschen in

[12] Zum Zeitpunkt der Untersuchung handelte es sich um das Verkehrszentralregister.

einer bestimmten Situation verhält (Reno, Cialdini & Kallgren, 1993). In der personalen Norm schließlich spiegeln sich die Erwartungen des Individuums an das eigene Handeln wider (Schwartz, 1977). Die Motivation, sich normkonform zu verhalten, ergibt sich bei der personalen Norm zum Beispiel über positive Selbstbeurteilungen und Stolz bzw. über negative Auswirkungen wie Selbstabwertungen oder Schuldgefühle bei Normverletzungen. Rößger et al. (2011) belegten, dass alle drei Normkonstrukte in einem signifikanten Zusammenhang mit der Wahrscheinlichkeit eines Regelverstoßes in einem szenario-basierten Trink-Fahr-Konflikt stehen: Je höher die subjektive und die deskriptive Norm in Richtung des regelkonformen Verhaltens ausgeprägt waren, desto unwahrscheinlicher war es, dass die befragten Personen angaben, sich im Falle einer relativen Fahruntüchtigkeit an das Steuer eines Fahrzeugs zu setzen. Analog dazu standen gering ausgeprägte personale Normwerte in einem positiven Zusammenhang mit dem regelwidrigen Fahrverhalten. Ergänzend zeigten sich altersbezogene Effekte: Jüngere Fahrer/-innen gaben besonders häufig an, andere Verkehrsteilnehmer/-innen beim alkoholisierten Fahren beobachtet zu haben; ältere Fahrer/-innen fanden Trunkenheitsfahrten inakzeptabler als jüngere Fahrer/-innen.

Auch in anderen Untersuchungen wurden Zusammenhänge zwischen Normen und dem Trink-Fahr-Verhalten ermittelt (Meesmann, Martensen & Dupont, 2015; Rivis & Sheeran, 2003; Vankov & Schroeter, 2021). Beispielsweise berichteten Fahrer/-innen, die bereits mit einem BAK-Wert über der erlaubten Promillegrenze am Straßenverkehr teilgenommen hatten, häufiger über mehr Freunde oder Verwandte, die ebenfalls die Promillegrenze missachteten (Stephens et al., 2017). Mit ihrer Untersuchung zeigten die Autor/-innen auf, in welchem Ausmaß das Verhalten der Trunkenheitsfahrer/-innen in ihrem Umfeld sozial akzeptiert ist. In diesem Zusammenhang belegten auch Krampe und Sachse (2005) bereits für Schüler/-innen ab der 7. Klassenstufe, dass negative Rollenmodelle im Freundeskreis die Wahrscheinlichkeit von Trunkenheitsfahrten erhöhen. Zugleich zeigten sie, dass missbilligende Äußerungen der Eltern und noch stärker ihr regelgetreues Verhalten die Wahrscheinlichkeit alkoholisierter Fahrten bei ihren Kindern reduzieren.

Risikowahrnehmung

In einer Untersuchung von Ellinghaus und Steinbrecher (2000) wurde die alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr mehrheitlich als das unfallträchtigste Fehlverhalten benannt: Die Befragten ordneten dieses Fehlverhalten – im Vergleich zu anderen Regelübertretungen wie „Überfahren einer roten Ampel“ und „zu schnelles Fahren“ – als „am gefährlichsten“ ein. Bei Rößger (2020) zeigte sich hingegen, dass die befragten Personen mit dem Konsum eines Glases Alkohol keine Erhöhung des Sicherheitsrisikos verbanden.

Im Rahmen einer telefonischen Befragung in Spanien (n = 1.100; Alonso, Pastor, Montoro & Esteban, 2015) wurde festgestellt, dass bestimmte Personengruppen das Fahren unter Alkoholeinfluss gefährlicher bewerteten als andere Gruppen. Hierzu zählen:

- Frauen,
- Erwachsene im Alter zwischen 18 und 44 Jahren,
- Fahrer/-innen, die noch nie unter Alkoholeinfluss gefahren waren,

- Fahrer/-innen, die noch nie eine Geldbuße für das Fahren unter Alkoholeinfluss zahlen mussten, sowie
- Fahrer/-innen, die noch nie einen Unfall verursacht hatten.

Das Bildungsniveau, der Fahrer/-innentyp (professionell oder nicht professionell), die Fahrhäufigkeit, die Fahrerfahrung und die Gründe der Fahrzeugnutzung standen hingegen in keinem Zusammenhang mit der Risikowahrnehmung.

In einer US-amerikanischen Untersuchung (Greenfield & Rogers, 1999) wurden 2.178 über 18-Jährige gebeten anzugeben,

- wie viele alkoholische Getränke sie trinken könnten, ohne dass dies ihr Fahrverhalten beeinflusst,
- wie viel Alkohol „okay" ist, wenn man danach noch Autofahren möchte, und
- wie wahrscheinlich es ist, dass etwas Schlimmes passiert, wenn sie betrunken fahren.

Die drei Items wurden zu einem Faktor zusammengefasst, um die Risikowahrnehmung abzubilden. Dieser Faktor erwies sich als signifikanter Prädiktor für das Fahren im alkoholisierten Zustand. Zusätzlich zeigte sich ein Interaktionseffekt: Je häufiger in den vergangenen 12 Monaten große Mengen Bier konsumiert worden waren (> 5 Getränke pro Tag) und je geringer die Risikowahrnehmung ausgeprägt war, desto häufiger berichteten die Teilnehmer/-innen von Trunkenheitsfahrten.[13]

Weiterhin wurde in mehreren Studien die Bedeutsamkeit des subjektiv eingeschätzten Unfallrisikos als determinierende Variable für das Trink-Fahr-Verhalten herausgestellt: Personen, die bereits alkoholisiert gefahren waren, schätzten das diesbezügliche Unfallrisiko geringer ein als Personen, die bislang nur nüchtern hinter dem Steuer gesessen hatten (Snortum & Berger, 1986; Stephens et al., 2017). In einer mexikanischen Studie wiederum wurde ermittelt, dass die Risikowahrnehmung – operationalisiert über die Wahrscheinlichkeit, alkoholisiert einen Unfall zu verursachen – und das Trink-Fahr-Verhalten unabhängig voneinander sind: Trotz der Tatsache, dass die 18- bis 29-jährigen Studienteilnehmer/-innen das Unfallrisiko hoch bewerteten, bedeutete dies nicht zwangsläufig, dass sie beim Fahren nüchtern blieben (Jiménez et al., 2023).

Wahrgenommene Verhaltenskontrolle, Kontrollüberzeugung und Selbstkontrolle
Das Konstrukt „Kontrolle" umfasst unterschiedliche Facetten, die bereits Gegenstand verschiedener Untersuchungen zur Ermittlung von Faktoren waren, die im Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten stehen. Die „wahrgenommene Verhaltenskontrolle", also die Einschätzung einer Person, inwieweit sie in der Lage ist, bestimmte Verhaltensalternativen in einer spezifischen Situation zu realisieren (Ajzen, 1985), wurde mehrfach als bedeutsamer Prädiktor für Trunkenheitsfahrten empirisch bestätigt (z. B. Chan, Wu & Hung, 2010; Glitsch, 2003; Marcil, Bergeron & Audet, 2001; Rößger et al., 2011). Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann sich dabei auf die Einschätzung beziehen, inwieweit man glaubt, auch unter Alkoholeinfluss sicher am Straßenverkehr

[13] Der Konsum großer Mengen von Wein oder Spirituosen wies hingegen keine Vorhersagekraft auf (weder als Haupt- noch als Interaktionseffekt).

teilnehmen zu können, oder wie sehr man davon überzeugt ist, Trinken und Fahren trennen zu können. Exemplarisch wird an dieser Stelle eine Studie von Jie-Ling und Yuan-Chang (2021) angeführt: Die Ergebnisse der realisierten Strukturgleichungsanalyse legen nahe, dass die wahrgenommene Verhaltenskontrolle – operationalisiert über Items wie „Im besagten Trink-Szenario wäre es für mich ein Leichtes, noch selbst nach Hause zu fahren“ – eine Determinante der Verhaltensintention darstellt. Fahrer/-innen, die davon überzeugt waren, die Situation zu beherrschen, waren eher geneigt, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen als andere Fahrer/-innen.

Das auf Rotter (1966) zurückgehende Konstrukt der „Kontrollüberzeugung“ bezieht sich auf die Überzeugung einer Person, durch ihre individuellen Fähigkeiten selbst das Eintreten von Ereignissen herbeiführen zu können (internale Kontrollüberzeugungen) bzw. auf die Annahme, dass Ereignisse eher von Schicksalsfügungen, Zufall oder durch „mächtige“ Dritte bestimmt sind (externale Kontrollüberzeugungen). Die Ausprägung von Kontrollüberzeugungen ist laut Rotter (1990) jedoch nur als „relativ stabil“ anzusehen (z. B. durch die Abhängigkeit von Lernerfahrungen und Situationen). Im Hinblick auf erstmalig auffällig gewordene Trunkenheitsfahrer/-innen fanden Cavaiola und Desordi (2000) höhere externale Kontrollüberzeugungen als bei der nicht unter Alkoholeinfluss fahrenden Vergleichsgruppe. Dies traf sowohl auf die verwendete Skala von Rotter zur „allgemeinen“ Erfassung der Ausprägung von externalen und internalen Kontrollüberzeugungen zu als auch auf eine Skala, die speziell die Kontrollüberzeugungen in Bezug auf das Trinken fokussiert (Donovan & O’Leary, 1978). Auf der zuletzt genannten Skala unterschieden sich die Werte für internale Kontrollüberzeugungen zwischen den beiden Gruppen jedoch nicht – sie fielen gleichermaßen hoch aus. Die Verfasser/-innen der Studie führen als mögliche Erklärungsansätze für diesen Befund an, dass sich die Trunkenheitsfahrer/-innen entweder bewusst versuchten, derart darzustellen, dass sie ihr Trinkverhalten unter Kontrolle haben, oder dass sie tatsächlich glaubten, ihren Alkoholkonsum kontrollieren zu können.[14]

Der Begriff „Selbstkontrolle“ wird unterschiedlich definiert. Muraven und Baumeister (2000) sehen die Selbstkontrolle als Mechanismus an, der dazu dient, die langfristigen Interessen des Individuums zu erzielen, indem es die eigenen Gedanken, Emotionen, Impulse und/oder Leistungen kontrolliert. Burkert und Sniehotta (2009) führen weiterhin aus, dass über die Selbstkontrolle Gedanken, Gefühle und Verhaltensweisen bewusst gesteuert werden, um (zumeist) unerwünschte Verhaltenstendenzen (z. B. alkoholisiert zu fahren) durch erwünschtes Verhalten zu ersetzen (z. B. nüchtern zu bleiben oder im alkoholisierten Zustand öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen). In mehreren Untersuchungen wurde belegt, dass Personen, die bereits alkoholisiert am Straßenverkehr teilnahmen, über eine geringere Selbstkontrolle verfügen als Personen, die abstinent oder zumindest unter der gesetzlich festgelegten Promillegrenze geblieben waren (Glitsch, 2003; Hoyle, 2016; Keane, Maxim & Teevan, 1993). Ähnlich wie bereits bei den Befunden zu Kontrollüberzeugungen von Cavaiola und Desordi (2000, s. oben) gibt es aber auch eine Studie, in der die alkoholauffälligen Kraftfahrer/-innen ihre

[14] Die Tatsache, dass die Personen bereits mit Alkohol am Steuer auffällig geworden waren, konterkariert diese Annahme zwar auf rein sachlogischer Ebene, es ist jedoch möglich, dass es den Betroffenen an der entsprechenden Einsichtsfähigkeit für diesen Widerspruch mangelte.

Fähigkeiten zur Selbstkontrolle als hoch einschätzten – im vorliegenden Fall sogar höher als die nicht alkoholauffälligen Kraftfahrer/-innen der Kontrollgruppe (Keller, Häne, Burger & Jäncke, 2010). Auch hier offenbart sich eine Diskrepanz zwischen der subjektiven Selbsteinschätzung und dem tatsächlich gezeigten, regelwidrigen Verhalten.

Situative Faktoren

In einer im australischen Bundesstaat New South Wales durchgeführten Online-Studie mit 2.133 Teilnehmer/-innen im Alter von mindestens 16 Jahren wurden verschiedene situative Faktoren ermittelt, die Einfluss auf das Trink-Fahr-Verhalten haben (Transport for NSW, 2020). Hierfür wurden die Antworten derjenigen, die innerhalb der letzten sechs Monate betrunken gefahren waren, mit der Gesamtgruppe der Fahrer/-innen verglichen.[15] Die Ergebnisse sind in der Tabelle 8 aufgeführt. Hierbei zeigt sich, dass Trunkenheitsfahrer/-innen im Vergleich zur Gesamtheit der Studienteilnehmer/-innen wesentlich häufiger ihre Trunkenheitsfahrten mit situativen Faktoren (z. B. kurze Entfernung zwischen Trink- und Wohnort, Alleinfahrt) begründen.

Tabelle 8: Zustimmungswerte von Trunkenheitsfahrer/-innen und allen untersuchten Fahrer/-innen in Bezug auf situative Faktoren (in %; *n* = 2.133; Transport for NSW, 2020)

	Trunkenheits-fahrer/-innen	Alle Fahrer/-innen
Merkmale der letzten Trink-Fahr-Gelegenheit		
Fahrt direkt von der Arbeitsstätte zum Trinkort	31	11
Selbst zum Trinkort gefahren	87	35
Trinkort war mindestens 10 km vom Wohnort entfernt	41	32[a]
Situationsbezogene Einstellungen		
Betrunken fahren bei kurzer Entfernung zwischen Trinkort und Wohnort	64	32
Betrunken nach Hause fahren, wenn die Straßen ruhig sind	47	24
Betrunken nach Hause fahren, weil das Fahrzeug am nächsten Morgen gebraucht wird	59	36
Betrunken fahren, weil es die einzige Möglichkeit ist, nach Hause zu kommen	49	27
Betrunken fahren, weil man der einzige Fahrzeuginsasse ist	53	30

Anmerkung.
[a] Der Unterschied ist statistisch nicht signifikant.

Fahrer/-innen, die angaben, alkoholisiert nach Hause gefahren zu sein, erklärten zudem, dass sie dies taten, weil

- es die schnellste Möglichkeit darstellte (23 %),
- sie das Fahrzeug nicht zurücklassen konnten (20 %) oder

[15] Ein Vergleich der Angaben der Trunkenheitsfahrer/innen mit denen der „Nüchternfahrer/innen“ fand nicht statt.

- es die preiswerteste Alternative war (16 %).

Als Strategien zur Vermeidung von alkoholisierten Fahrten wurden von allen Teilnehmer/-innen verschiedene Verhaltensweisen benannt, beispielsweise: „überhaupt nicht trinken“, „jemanden bestimmen, der unter der Promillegrenze bleiben muss“, „öffentliche Verkehrsmittel benutzen“, „zu Fuß gehen“, „nur so viel trinken, dass man unter dem Limit bleibt“, „Getränke mit geringem Alkoholgehalt konsumieren“ und „früh mit dem Trinken aufhören“.

In einer anderen Studie berichteten 26-jährige Trunkenheitsfahrer/-innen häufiger als Nüchternfahrer/-innen, dass sie allein gefahren waren, in einer Bar getrunken hatten oder im Voraus keine Planung des Rückwegs erfolgt war (Morrison et al., 2002). Zusätzlich zeigten Trunkenheitsfahrer/-innen die Tendenz, bei geselligen Anlässen mehr Alkohol zu trinken als Nüchternfahrer/-innen. Thurman, Jackson und Zhao (1993) stellten ergänzend fest, dass die Wetterbedingungen, die Vertrautheit mit den zu fahrenden Straßen und die zu fahrende Entfernung bis zum Wohnort ebenfalls die Entscheidung über das Antreten einer Trunkenheitsfahrt determinieren.

Ferner weisen Hoppe und Tekaat (2015) auf Unterschiede zwischen Städten und ländlichen Regionen hin. Demnach findet sich in den Städten eher eine hohe Dichte von Orten, an denen (gemeinsam) Alkohol konsumiert werden kann, sodass der Weg nach Hause verhältnismäßig „kurz“ ausfällt und ggf. sogar zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden kann. Müssen größere Distanzen zurückgelegt werden, steht oftmals ein gut ausgebautes Netz des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung. Im ländlichen Raum hingegen liegt nach Meinung der Autor/-innen die Entscheidung näher, alkoholisiert das eigene Fahrzeug zu nutzen. Dies führen sie zum einen darauf zurück, dass die Trinkorte häufig nicht im Wohnort selbst zu finden sind und somit größere Distanzen überwunden werden müssen. Zum anderen werden aus Sicht der Autor/-innen die bestehenden öffentlichen Verkehrsangebote den Bedürfnissen der Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen nicht gerecht.

2.4 Modelle zur Erklärung regelkonformen und regelwidrigen Verhaltens

2.4.1 Überblick

Beim Fahren unter Alkoholeinfluss handelt es sich – sofern die jeweils gesetzlich geltende Promillegrenze nicht eingehalten wird – um ein (norm-)abweichendes, regelwidriges und in schweren Fällen sogar strafbares Verhalten. Gemäß Reason (1990) ist die Regelverletzung intendiert: Die Fahrer/-innen handeln – vermittelt durch sicherheitsgefährdende Motive – absichtlich gegen eine bestimmte Vorschrift oder Regel, um individuell höher bewertete Ziele zu erreichen. Wird das Verhalten sehr häufig gezeigt, entwickeln sich gewohnheitsmäßige Routinen, die dann oftmals nicht mehr der bewussten Kontrolle unterliegen (Gründl, 2005). Rößger (2020) weist darauf hin, dass sich Regelverstöße im Straßenverkehr in ihrer Charakteristik unterscheiden und dass unterschiedliche Ausführungsbedingungen bestimmte Handlungen nahelegen. Während beispielsweise ein Rotlichtverstoß dadurch gekennzeichnet ist, dass er in einer spezifischen Verkehrssituation erfolgt, in der die Entscheidung für die Regelverletzung

sehr schnell getroffen werden muss und dann nur für eine sehr kurze Zeitspanne gilt, wird die Entscheidung, unter Alkoholeinfluss zu fahren, in der Regel vor dem Fahrtantritt getroffen und hat für die gesamte Dauer der Fahrt Bestand. In Bezug auf die Entscheidung, alkoholisiert oder nüchtern zu fahren, wurden von Löbmann (2001) drei verschiedene Zeitpunkte voneinander abgegrenzt:

(1) Vor der Hinfahrt: Die Person trifft die Entscheidung weit im Voraus, bevor sie sich zum „Trinkort“ begibt (z. B. durch die Organisation alternativer Transportmöglichkeiten für die Rückfahrt).

(2) Am „Trinkort“: Die Person entscheidet während ihres Aufenthalts am „Trinkort“, ob und ggf. wie viel Alkohol sie konsumiert.

(3) Vor der Rückfahrt: Die Person trifft die Entscheidung erst nach dem Konsum von Alkohol und vor dem Antreten der Rückfahrt. Die Rückfahrt erfolgt entweder mit dem eigenen Fahrzeug oder einem alternativen Transportmittel (z. B. öffentliche Verkehrsmittel).

In welchen Merkmalen sich Personen voneinander unterscheiden, die nach dem Konsum von Alkohol fahren bzw. nicht fahren, und welche Einflussfaktoren mit diesem Verhalten assoziiert sind, wurde bereits in Kapitel 2.3.5 erläutert. Aus theoretischer Sicht stellt sich jedoch die Frage, wie dieses multifaktoriell bedingte Verhalten entsteht, das teilweise nicht mit den generellen Einstellungen und Überzeugungen der Personen übereinstimmt, welche Einflussfaktoren dabei eine bedeutende Rolle spielen und in welcher Beziehung sie zueinanderstehen. In der Forschungsliteratur existiert eine Vielzahl an Modellen, die je nach Fachdisziplin unterschiedliche Schwerpunkte zur Erklärung (nicht) regelkonformen Verhaltens setzen. Nachfolgend werden ausgewählte Modelle dargestellt, die bereits im Bereich der Verkehrsdelinquenz und hierbei speziell für das Delikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“ angewandt und empirisch geprüft wurden.

2.4.2 Kontrolltheoretische Ansätze zur Wirkung von Abschreckung und (polizeilicher) Überwachung

Ansätze, die auf die Überwachung von Verhalten fokussieren, basieren auf der Grundannahme, dass die Furcht vor Bestrafung eine abschreckende Wirkung im Hinblick auf die Nichteinhaltung von Regeln hat. Das Prinzip der Abschreckung bezieht sich dabei auf die Entdeckungswahrscheinlichkeit, die wahrgenommene Sanktionshärte und die Unmittelbarkeit, mit der die Bestrafung erfolgt (Neustrom & Norton, 1993). Bei der Entdeckungswahrscheinlichkeit wird unterschieden zwischen der objektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit als tatsächliches Risiko, bei einem Verstoß entdeckt bzw. sanktioniert zu werden (Kontrolldichte), und der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit als wahrgenommene Wahrscheinlichkeit, bei einem Regelverstoß entdeckt bzw. sanktioniert zu werden. Der Abschreckungseffekt ist umso höher, je größer die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit und je höher die wahrgenommene Sanktionshärte sind sowie je unmittelbarer die Sanktionierung erfolgt. Problematisch ist hierbei, dass die positiven Effekte einer Regelübertretung in der Regel sofort erlebt werden (z. B. Zeitersparnis), während negative Konsequenzen zeitlich (teilweise) stark verzögert eintreten (z. B. Erhalt eines Bußgeldbescheids). Die Kritik an den

Grundannahmen des Abschreckungsansatzes bezieht sich vor allem darauf, dass regelkonformes Verhalten ausschließlich auf rationale Entscheidungsprozesse zurückgeführt wird, die auf einer Kosten-Nutzen-Abwägung bzw. der Furcht vor Strafe basieren. Lerneffekte, Gewohnheiten und moralische Überzeugungen oder situative Faktoren werden hingegen nicht einbezogen (Karstedt, 1993).

Welche Bestimmungsgrößen bei der Befolgung bzw. Überschreitung von Rechtsvorschriften eine bedeutende Rolle spielen, wird im Rahmen der Theorie der Gesetzesbefolgung von Opp (1973) und späteren Modifikationen der Theorie (z. B. Diekmann, 1980; Pfeiffer & Gelau, 2002) aufgezeigt. Die Theorie wurde vielfach zur Erklärung (nicht) regelkonformen Verhaltens im Straßenverkehr angewendet – beispielsweise auf das Schwarzfahren (Lüdemann, 1998), auf Geschwindigkeitsübertretungen (Pfeiffer & Gelau, 2002) und auf das Fahren unter Alkoholeinfluss (Lüdemann, 1998; Pfeiffer & Gelau, 2002). In der ursprünglichen Fassung der Theorie beschreibt Opp (1971, zitiert nach Pfeiffer & Hautzinger, 2001) vier Faktoren aus dem Bereich der Rechts- und Kriminalsoziologie, die als relevant für die Gesetzesbefolgung erachtet werden:

(1) Der *Grad der Informiertheit* als Kenntnisstand über den Inhalt des Gesetzes. Je genauer eine Person über das Gesetz informiert ist, desto eher wird sie sich gesetzestreu verhalten.

(2) Der *Grad der normativen Abweichung* als das Ausmaß, in dem eine Person andere Normen als die geltenden Gesetzesnormen für verbindlich hält. Je größer die normativen Abweichungen sind, desto eher wird gegen das Gesetz verstoßen.

(3) Der *Grad der erwarteten negativen Sanktionen* (formell und informell) bei einer Gesetzesübertretung, der sich sowohl auf die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit als auch auf die wahrgenommene Sanktionshärte bezieht. Je gravierender die erwarteten negativen Sanktionen erscheinen, desto eher wird ein Gesetz eingehalten.

(4) Der *Grad der erwarteten positiven Sanktionen*, wonach die Einhaltung von Gesetzen umso wahrscheinlicher ist, je höher die damit verbundene Belohnung ausfällt.

Neben diesen vier Faktoren, die direkt den Grad der Gesetzesbefolgung beeinflussen, werden von Opp weitere Faktoren benannt (z. B. Stigmatisierung, perzipierte Legitimität des Gesetzes), die nur indirekt – über die Wirkung auf die vier bereits genannten Faktoren – mit gesetzeskonformem Verhalten zusammenhängen. In einer Modifikation der Theorie durch Diekmann (1980) werden zusätzlich die erwarteten negativen Sanktionen bei der Gesetzesbefolgung, die erwarteten positiven Sanktionen bei der Gesetzesübertretung und die Häufigkeit, in der normrelevante Situationen auftreten, als direkte Einflussfaktoren auf das gesetzeskonforme Verhalten berücksichtigt (s. Abbildung 3). Der zuletzt genannte Faktor zielt auf die Gelegenheitsstrukturen ab und ist mit der Annahme verbunden, dass eine Person umso eher das Gesetz übertreten wird, je häufiger sie mit Situationen konfrontiert wird, in denen sie sich zwischen gesetzeskonformem und abweichendem Verhalten entscheiden muss. Die Faktoren von Opp fanden (mit Ausnahme des Grads der Informiertheit) weitestgehend empirische

Bestätigung (z. B. Lüdemann, 1998; Pfeiffer & Gelau, 2002); auch scheint eine Vereinbarkeit mit anderen Theorien wie beispielsweise der Theorie des rationalen Handelns und der Theorie des geplanten Verhaltens gegeben (Lüdemann, 2002).

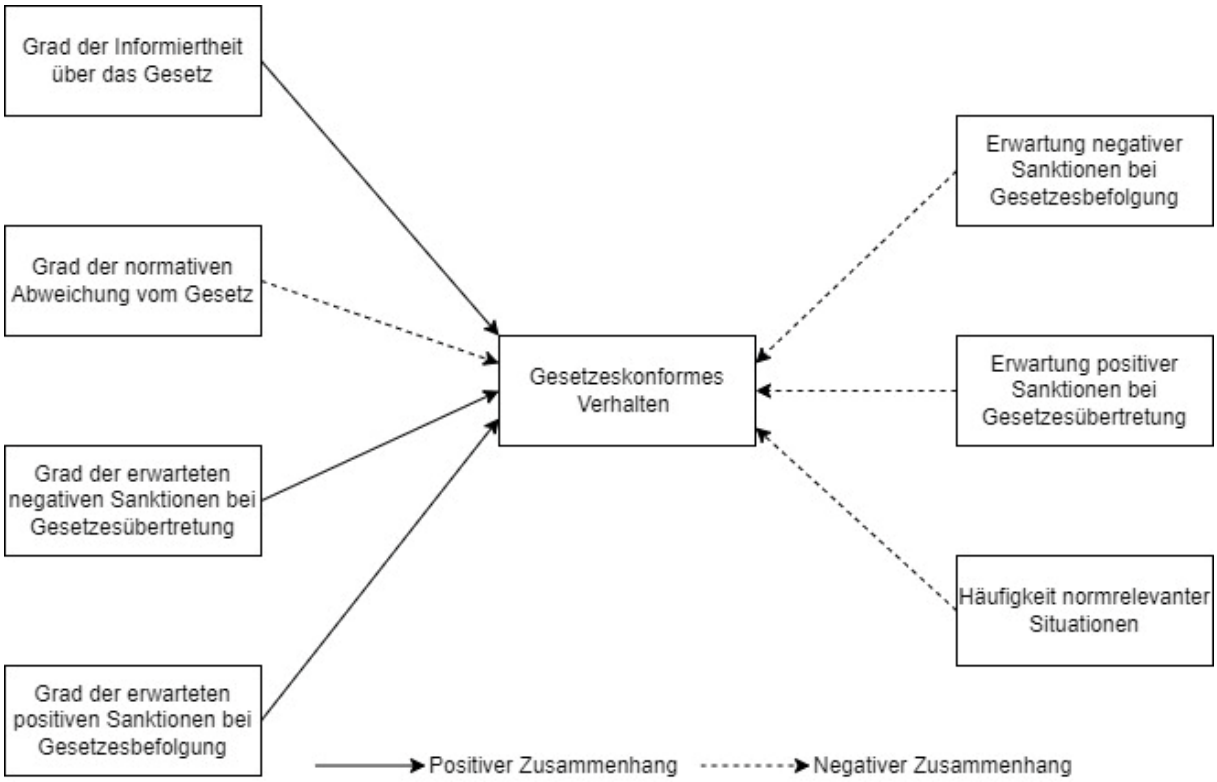


Abbildung 3: Einflussfaktoren der Theorie der Gesetzesbefolgung nach Opp (links) und weitere Faktoren nach Diekmann (rechts) (in Anlehnung an Opp, 2010)

Mit dem Ziel, die generalpräventive Wirkung von polizeilicher und kommunaler Verkehrsüberwachung zu ermitteln, entwickelten Pfeiffer und Hautzinger (2001) ein Modell speziell für den Bereich der Verkehrsdelinquenz, das unter anderem für das Verkehrsdelikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“ empirisch geprüft wurde. In ihrem Modell sind einerseits die direkt wirkenden Einflussfaktoren von Opp (1973) und Diekmann (1980) sowie deliktrelevante indirekt wirkende Faktoren (Stigmatisierung, Kompetenz, Zielvarianz und Aufklärungsquote) von Opp (1973) integriert. Anderseits wurde eine Vielzahl weiterer Variablen berücksichtigt, die im direkten oder indirekten Zusammenhang mit der objektiven Überwachungsintensität, der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit und dem Grad der Regelbefolgung stehen (z. B. Legitimität, Gruppennormen, normative Abweichung).

Pfeiffer und Hautzinger (2001) führten in Bezug auf das „Fahren unter Alkoholeinfluss“ eine Befragung von 1.757 Autofahrer/-innen im Alter zwischen 18 und 99 Jahren durch. Im Ergebnis konnte die theoretisch postulierte Bedeutung der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit für den Grad der Regelbefolgung nicht bestätigt werden. Ein geringer positiver Zusammenhang zeigte sich zwischen der Sanktionshärte und der informellen Sanktionierung einerseits sowie dem Trink-Fahr-Verhalten andererseits. Dagegen wirkte sich das Wissen über Kontrollstellen schwach negativ auf den Grad der Regelbefolgung aus.

Stärkere (negative) Zusammenhänge wurden zwischen den „Normrelevanten Situationen“ (gemessen über die Häufigkeit eines Trink-Fahr-Konflikts), der „Normativen Abweichung“ und den Kosten-Nutzen-Aspekte abbildenden Variablen (z. B. positive Sanktion bei Regelübertretung, negative Sanktion bei Regelbefolgung) einerseits sowie der Regelbefolgung andererseits nachgewiesen. Normative Abweichungen beziehen sich dabei auf den Grad, zu dem andere Normen als die gesetzlich vorgeschriebenen als verhaltensbindend wahrgenommen werden. Die normative Abweichung ist umso höher, je stärker ein Gruppendruck zur Regelübertretung wahrgenommen wird und je negativer Alkoholkontrollen und Sanktionen bewertet werden. Hinsichtlich der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit erwies sich die Aufklärungsquote als stärkster Prädiktor: Je stärker Personen davon ausgehen, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss durch polizeiliche Überwachung entdeckt werden, desto eher befolgen sie die Regeln. Darüber hinaus wird die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit auch über die wahrgenommene Kontrollintensität und die bereits gemachten negativen Erfahrungen mit Sanktionen aufgrund von Trunkenheit am Steuer positiv beeinflusst.

Die grundlegenden Modellannahmen von Pfeiffer und Hautzinger (2001) wurden in weiteren Studien bestätigt (Pfeiffer & Gelau, 2002; Schokal, 2003). Pfeiffer und Gelau (2002) zeigten darüber hinaus, dass normative Orientierungen einen wesentlich höheren Einfluss auf den Grad der Regelbefolgung hatten als formelle Sanktionen. Als besonders bedeutend erwiesen sich hierbei die deliktspezifische normative Abweichung (negativer Zusammenhang) und die Häufigkeit von normrelevanten Situationen. Einen nur geringen Effekt auf den Grad der Regelbefolgung hatte dagegen die neu aufgenommene Variable „Allgemeine Normorientierung“ als generelle Bereitschaft, gesetzliche Normen zu befolgen.

2.4.3 Die Theorie des geplanten Verhaltens als Vertreterin sozialkognitiver Modelle

Die Theorie des geplanten Verhaltens (Theory of Planned Behavior) ist in der Sozialpsychologie die wohl bedeutendste Theorie zur Erklärung und Vorhersage normabweichenden Verhaltens (Ajzen, 1991; Ajzen & Madden, 1986). Der Theorie liegt die Annahme zugrunde, dass Verhalten durch rationale Entscheidungsprozesse im Sinne einer Kosten-Nutzen-Abwägung determiniert ist und über kognitive Überzeugungen bzw. Verhaltensabsichten (Intentionen) gesteuert wird. Demnach führen Personen ein Verhalten vor allem dann aus, wenn die zugehörige Intention stark ausgeprägt ist. Die Intention – als zentrale Größe in dieser Theorie – wird dabei von den Komponenten „Einstellung“, „Subjektive Norm“ und „Wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ bestimmt (Ajzen, 1991; Ajzen & Madden, 1986):

- Die *Einstellung* wird als die globale positive oder negative Bewertung eines Verhaltens definiert. Sie basiert auf den individuellen Erfahrungen der Person und resultiert aus den aktuellen Überzeugungen bezüglich möglicher Verhaltenskonsequenzen sowie der Bewertung dieser Konsequenzen.
- Die *subjektive Norm* beschreibt die Erwartung, dass sich wichtige Bezugspersonen aus dem sozialen Umfeld für oder gegen die Ausführung des Verhaltens

aussprechen, und umfasst die Motivation der Person, diesen Erwartungen gerecht zu werden. Die individuelle Wahrnehmung des sozialen Erwartungsdrucks beruht somit ebenfalls auf den Überzeugungen einer Person und ihrer diesbezüglichen Bewertung.

- Die *wahrgenommene Verhaltenskontrolle* bezieht sich darauf, als wie leicht bzw. schwer die Ausführung des beabsichtigten Verhaltens unter der Berücksichtigung förderlicher bzw. hemmender Faktoren eingeschätzt wird. Je mehr Fähigkeiten, Ressourcen und Verhaltensmöglichkeiten eine Person zu besitzen glaubt und je weniger Hindernisse und Hürden sie wahrnimmt, desto größer ist das Ausmaß der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle. Die Komponente der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle weist Parallelen zu dem von Bandura (1992) entwickelten Konstrukt der Selbstwirksamkeitserwartung auf. Der entscheidende Unterschied besteht darin, dass sich letzteres vorrangig auf interne Faktoren bezieht, während die Verhaltenskontrolle auch externe Faktoren (z. B. Erfahrungen anderer Personen) berücksichtigt (Terry & O'Leary, 1995).

Einstellungen und subjektive Norm wirken nach den Modellannahmen direkt auf die Intention. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann darüber hinaus auch direkt auf das tatsächliche Verhalten wirken. Letzteres trifft zu, wenn die persönliche Kontrolle über das Verhalten eingeschränkt ist. Zudem können sich die drei Komponenten wechselseitig beeinflussen (s. Abbildung 4).

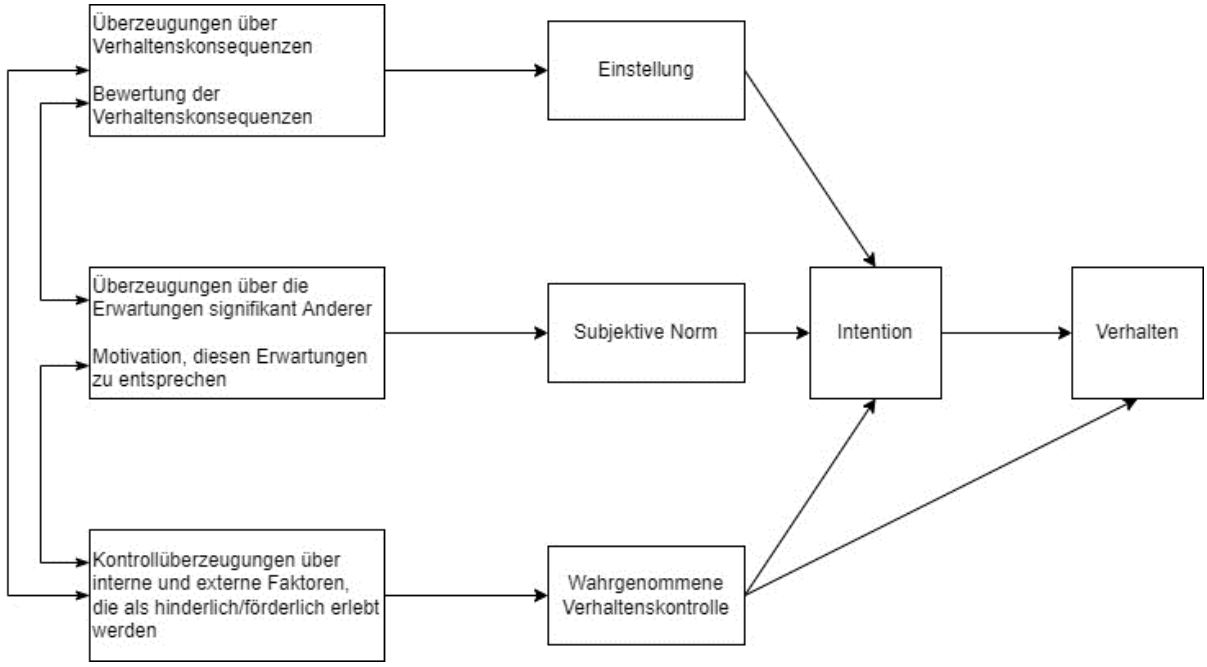


Abbildung 4: Theorie des geplanten Verhaltens (in Anlehnung an Ajzen, 1991)

Castanier, Deroche und Woodman (2013) prüften die Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens auf verschiedene Verkehrsdelikte (z. B. Fahren unter Alkoholeinfluss, Geschwindigkeitsübertretungen, Telefonieren am Steuer). Hierzu führten sie eine Befragung durch, an der zunächst 405 (erster Messzeitpunkt zur Erfassung der Intention) bzw. später 280 erwachsene Fahrer/-innen (zweiter Messzeitpunkt zur

Erfassung des tatsächlichen Verhaltens) teilnahmen: Die Varianzaufklärung für die Intention betrug zwischen 54 und 73 Prozent; die Varianz zur Vorhersage des tatsächlichen Verhaltens lag zwischen 21 und 58 Prozent. Am besten konnten Intention und tatsächliches Verhalten für das Delikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“ vorhergesagt werden. Hier stellte sich die Einstellung als bester Prädiktor heraus, gefolgt von der subjektiven Norm und der wahrgenommenen Kapazität.[16]

In vielen Studien erwies sich die subjektive Norm als schwacher Prädiktor zur Vorhersage der Verhaltensintention. Dies wird von vielen Autor/-innen unter anderem auf die Art und Weise der methodischen Erfassung zurückgeführt: Die subjektive Norm wird häufig lediglich über ein Item erhoben, das sich auf das erwartete Verhalten der Freunde bezieht. Bei dieser sehr eng gefassten Operationalisierung stellt sich die Frage, inwieweit der Einfluss der sozialen Umwelt auf die Verhaltensintention adäquat erfasst wird, wenn unberücksichtigt bleibt, ob wichtige Bezugspersonen in der Situation tatsächlich anwesend sind oder nur in der Vorstellung der Befragten repräsentiert werden (Armitage & Conner, 2001). Daher wurden weitere Normen definiert (Parker, Manstead, & Stradling, 1995; Reno, Cialdini & Kallgren, 1993):

- Injunktive Normen beziehen sich auf die individuelle Wahrnehmung einer Person, welche Verhaltensweisen von anderen Personen als sozial erwünscht bzw. unerwünscht angesehen werden.
- Deskriptive Normen beschreiben die Wahrnehmung einer Person, wie sich andere Personen in bestimmten Situationen gewöhnlich verhalten, unabhängig davon, wie sich die gesamtgesellschaftliche Einstellung darstellt.

Injunktive und deskriptive Normen zählen zu den extrinsischen Normen, die durch soziale Erwartungen bzw. den erlebten sozialen Druck aktiviert werden. Sie sind maßgeblich durch das Umfeld einer Person geprägt und situationsabhängiger als personale Normen (Schwartz & Howard, 1982). Personale Normen wiederum beziehen sich auf die persönliche Bewertung einer Person, inwieweit ein Verhalten grundsätzlich richtig oder falsch ist (Ajzen, 1991). Diese Normen sind intrinsisch vermittelt und werden durch ein Gefühl der moralischen Verpflichtung hervorgerufen (Schwartz, 1977). Bei Regelverstößen kommt es zu Schuldgefühlen und einer negativen Selbstbewertung; regelkonformes Verhalten ruft Gefühle wie Stolz hervor und ist mit einer positiven Selbstbewertung verbunden. Über die differenzierte Betrachtung der Normen konnte in verschiedenen Studien eine zusätzliche Varianzaufklärung erzielt werden (Moan & Rise, 2011; Moan, 2013; Thissen, 2018).

Vankov und Schroeter (2021) untersuchten in ihrer Studie zusätzliche Faktoren, welche die Absichtsbildung beeinflussen, „zukünftig nicht unter Drogen- oder Alkoholeinfluss zu fahren“. Neben den ursprünglichen Komponenten umfasste ihr Modell auch demografische Variablen, weitere Normen (z. B. deskriptive Norm, Peer-Norm), die Selbstwirksamkeit, das wahrgenommene Risiko, die Impulsivität sowie das vergangene Verhalten und wurde speziell in der Altersgruppe der 18- bis 25-jährigen Fahrer/-innen geprüft. Mit Einschluss der zusätzlichen Variablen klärte das Modell eine Varianz

[16] Die wahrgenommene Kapazität wurde als Teilaspekt der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle erfasst.

von 30,1 Prozent bis 52,9 Prozent auf. Das vergangene Verhalten wurde als stärkster Prädiktor identifiziert. So wiesen Fahrer/-innen, die äußerten, nicht in der Vergangenheit unter Alkohol- oder Drogeneinfluss gefahren zu sein, eine höhere Intention auf, dies auch zukünftig zu unterlassen. Darüber hinaus kristallisierten sich deskriptive Normen und instrumentelle Einstellungen[17] als bedeutsame Einflussfaktoren auf die Intention heraus.

Insgesamt betrachtetet geht aus dem aktuellen Forschungsstand hervor, dass die Theorie des geplanten Verhaltens inklusive ihrer Erweiterungen bzw. Modifizierungen zur Erklärung und Vorhersage von regelkonformem Verhalten im Straßenverkehr bzw. des Trink-Fahr-Verhaltens geeignet ist. Dennoch findet in der Fachliteratur auch eine kritische Auseinandersetzung mit der Theorie statt (Frey, Stahlberg & Gollwitzer, 1993; Simon, 1981). So wird die zugrundeliegende Theorieannahme in Frage gestellt, dass Menschen grundsätzlich aus mehreren Handlungsalternativen diejenige auswählen, die den größtmöglichen Nutzen erbringt: Die menschliche Informationsverarbeitung ist begrenzt und aufwendig, sodass nicht immer alle Informationen einbezogen werden können. Nach Simon (1981) wird vielmehr die Handlungsalternative gewählt, die dem selbst gesetzten Anspruchsniveau, nicht aber unbedingt dem maximalen Nutzen entspricht. Frey, Stahlberg und Gollwitzer (1993) kritisieren zudem, dass die elaborierte Informationsverarbeitung von der Motivation und der Kompetenz der Person abhängt, sich mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen der Handlungsalternativen auseinanderzusetzen.

Weiterhin wird aus der empirischen Befundlage auch eine Diskrepanz zwischen den Angaben zur Verhaltensintention und der tatsächlichen Ausführung des Verhaltens ersichtlich (Orbell & Sheeran, 1998). So stellt die Verhaltensintention zwar einen bedeutsamen Prädiktor zur Erklärung bzw. Vorhersage des tatsächlichen Verhaltens dar, dennoch lässt sich damit nur ein gewisser Anteil der Verhaltensvarianz aufklären. Diese – als Intentions-Verhaltens-Lücke bezeichnete – Diskrepanz wird auf volitionale Prozesse zurückgeführt: Das heißt, Personen haben zwar die Absicht, ein bestimmtes Verhalten auszuführen, sie scheitern allerdings aufgrund interner Faktoren (z. B. mangelnde Fähigkeiten in der Selbstregulation) oder externer Faktoren (z. B. Zeitdruck) an der Ausführung des beabsichtigten Verhaltens.

2.4.4 Das Wirkmodell der Regelbefolgung als Vertreter integrierter Ansätze

Eine ganzheitliche Betrachtung der Mechanismen der Regelbefolgung im Straßenverkehr erfolgt im Wirkmodell von Schlag et al. (2012). Im Modell sind Einflussgrößen berücksichtigt, die sowohl mit einer extrinsisch motivierten als auch mit einer intrinsisch motivierten Regelbefolgung im Zusammenhang stehen (s. Abbildung 5). Die extrinsisch motivierte Regelbefolgung basiert dabei auf den wahrgenommenen (aversiven) Konsequenzen, die eine Regelüberschreitung mit sich bringt und den mit ihnen

[17] Instrumentelle Einstellungen beschreiben die Einschätzung, inwieweit ein bestimmtes Verhalten zu erwünschten oder unerwünschten Ergebnissen führt. In der erwähnten Untersuchung wurden die Personen danach befragt, wie „schlecht“ oder „gut“ es für sie persönlich wäre, wenn sie die nächsten drei Monate unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen fahren würden.

verbundenen Bewertungen. Demnach handelt es sich um eine instrumentelle Kosten-Nutzen-Abwägung in Bezug auf die subjektive Wahrscheinlichkeit der Strafverfolgung und die subjektive Strafhärte. Wird ein extrinsisch motiviertes Verhalten regelmäßig verstärkt, können sich daraus Gewohnheiten bilden, die das Verhalten zukünftig ohne kognitiv aufwendige Kosten-Nutzen-Abwägungen lenken. Im Gegensatz dazu beruht die intrinsisch motivierte Regeleinhaltung darauf, dass Personen die diesbezüglichen Normen und Überzeugungen verinnerlicht haben.

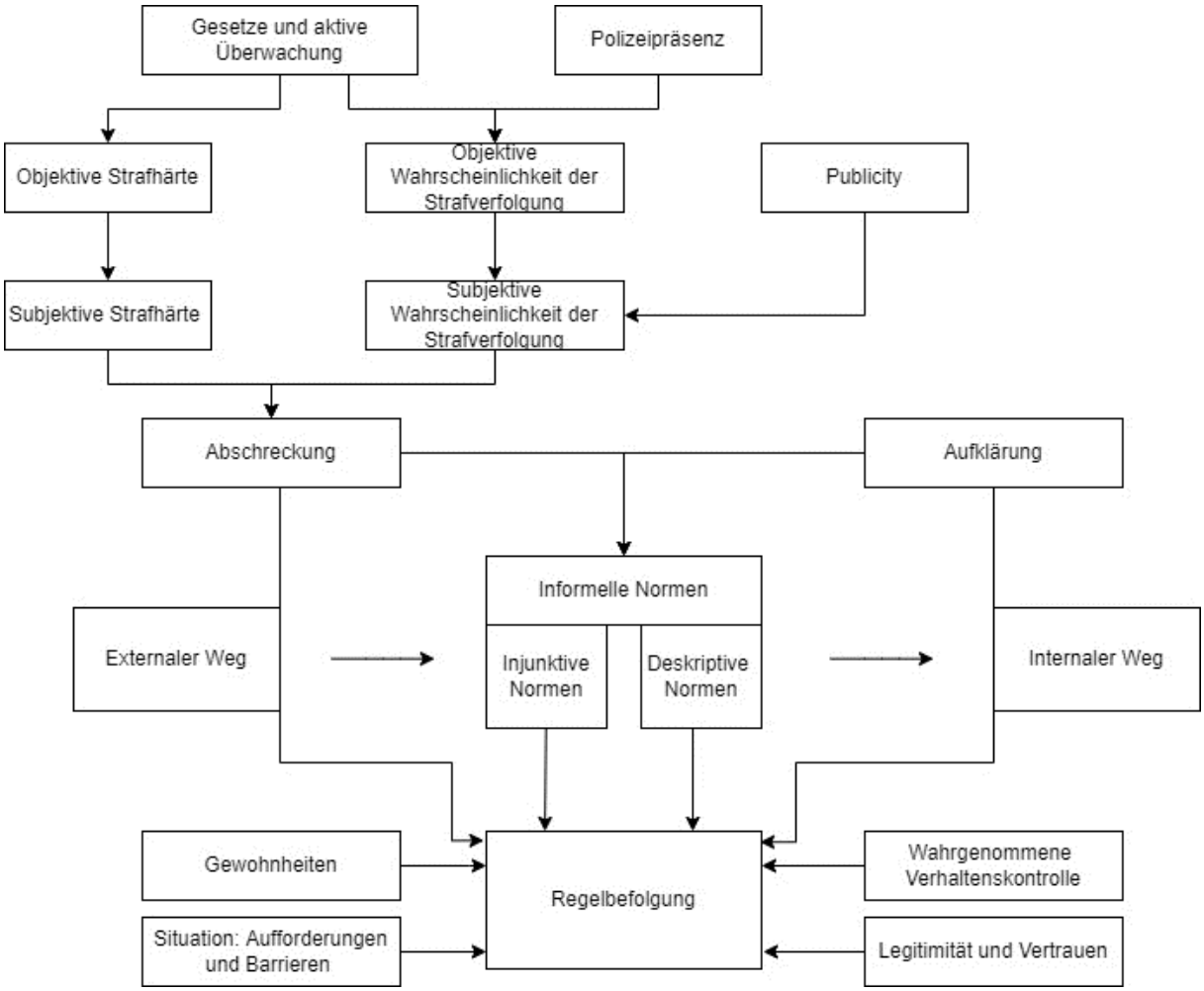


Abbildung 5: Wirkmodell der Regelbefolgung (in Anlehnung an Schlag et al., 2012)

Im Modell stellen die injunktiven und deskriptiven Normen ein „Bindeglied“ zwischen dem externalen und dem internalen Weg dar; über die beiden (informellen) Normen ist die Initiierung eines entsprechenden Veränderungsprozesses möglich. Hierbei werden der injunktiven Norm (erwartetes „Soll-Verhalten“ wichtiger Personen sowie die Bestrebung, diesen Erwartungen gerecht zu werden) und der deskriptiven Norm (wahrgenommenes „Ist-Verhalten“ anderer Personen) eine bedeutende Rolle zugeschrieben. Darüber hinaus wird im Modell auch die Bedeutung der situativen Einflüsse herausgestellt, denn die personeninternen Bedingungen und Abwägungen werden nicht nur mit den Verhaltensgewohnheiten, sondern auch mit den wahrgenommenen situativen Anforderungen bzw. Aufforderungen abgeglichen (Schlag et al., 2012). So können sich vorhandene Hinweisreize in der Situation (z. B. Streckencharakteristik,

Verkehrstechnik) begünstigend oder hemmend auf das Verhalten auswirken. Eine hohe intrinsische Motivation zur Regeleinhaltung führt dazu, dass Personen auch in ungünstigen Situationen (z. B. in Eile) und trotz unangenehmer Gefühle (z. B. Frustration durch Nachteile bei der Regeleinhaltung) ihr regelkonformes Verhalten beibehalten. Dagegen ist die Aufrechterhaltung des regelkonformen Verhaltens, das auf rein extrinsischen Motiven basiert, in Situationen fraglich, in denen die externen Konsequenzen wegfallen (Rößger, 2020).

Welchen Einfluss die einzelnen Modellfaktoren auf die Regelbefolgung haben, wurde mithilfe eines szenariobasierten Ansatzes von Rößger et al. (2011) eruiert. Im Rahmen der Untersuchung wurden 1.009 Kraftfahrer/-innen im Alter zwischen 16 und 88 Jahren dazu befragt, wie sie sich in drei deliktspezifischen Situationen (Geschwindigkeitsübertretung, Rotlichtmissachtung, Fahren unter Alkoholeinfluss) verhalten würden. Für das Delikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“[18] wurde im linearen Regressionsmodell mit den Variablengruppen „Verkehrsregelakzeptanz“, „informelle Normen“, „wahrgenommene Kontrolle und situative Einflüsse“, „Gewohnheiten und bisheriger Umgang“ sowie „Sanktionswahrscheinlichkeit, Strafhärte und Strafwissen“ eine Varianzaufklärung von 41 Prozent erzielt. Bei Betrachtung der einzelnen Prädiktoren erwiesen sich die „wahrgenommene Kontrolle“ und die „Gewohnheiten“ als stärkste Prädiktoren zur Vorhersage des Verhaltens (Regeleinhaltung vs. Regelübertretung), gefolgt von den „situativen Faktoren“ und der „Sanktionswahrscheinlichkeit“. Die betrachteten Normen leisteten hingegen einen schwächeren Beitrag zur Verhaltensvorhersage.

In einer weiteren Untersuchung von Rößger (2020) erfolgte eine strukturanalytische Prüfung des Modells, um die Beziehungen zwischen den Variablen sowie direkte und indirekte Effekte der relevanten Variablen auf die Regelbefolgung zu prüfen.[19] Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass sowohl die subjektiven Erwartungen über externe Konsequenzen als auch die internalen normativen Überzeugungen einen bedeutsamen Beitrag zur Vorhersage von Regelübertretungen bzw. Regelbefolgungen leisten. Demnach steigt die Wahrscheinlichkeit für Fahrten unter Alkoholeinfluss, wenn folgende Faktorenausprägungen vorliegen: eine hohe Risikotoleranz, eine geringe wahrgenommene Kontrolle über situative Einflüsse, eine geringe injunktive Norm (geringer sozialer Druck, sich an die Regel zu halten), eine geringe deskriptive Norm (Annahme, dass auch andere Personen häufiger alkoholisiert fahren) sowie eine hohe Erwartung von formellen Sanktionen. Für die personale Norm zeigte sich nur ein schwacher Einfluss auf die Bereitschaft, alkoholisiert zu fahren. Rößger (2020) führt dies auf methodische Ursachen zurück: Die personale Norm war für das Delikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“ in der Gesamtstichprobe sehr stark ausgeprägt und konnte somit weniger Varianz aufklären. Allerdings wurden Wechselwirkungen zwischen dem Prädiktor „personale Norm“ und weiteren Prädiktoren nachgewiesen: So geht eine moralisch strengere Bewertung von Fahrten unter Alkoholeinfluss mit einer geringeren Schwelle, ab wann Alkoholkonsum als „gefährlich“ eingeschätzt wird, einer stärkeren Ablehnung des Fahrens unter Alkoholkonsum durch relevante Bezugspersonen und

[18] In dem Szenario wurde den Teilnehmer/innen ein BAK-Wert suggeriert, der oberhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Promillegrenze lag.

[19] Die Strukturanalyse wurde anhand des Datensatzes von Rößger et al. (2011) durchgeführt.

einer höheren Erwartung formeller Sanktionen einher. Zusätzlich führte eine Internalisierung der Normen auch dazu, dass Personen weniger anfällig für Situationen waren, die Fahrten unter Alkoholeinfluss begünstigen können (z. B. eine kurze Wegstrecke zurück nach Hause).

2.4.5 Volitionale Prozesse als Brücke zwischen Intention und Verhalten

Warum verhalten sich Personen entgegen ihrer Intention? Und welche Mechanismen bewirken, dass Personen an ihrer Intention festhalten bzw. diese in ein entsprechendes Verhalten überführen? Die Diskrepanz zwischen Intention und Verhalten kann über die verschiedenartigen zugrundeliegenden Prozesse erklärt werden: Während die Intentionsbildung bzw. das Setzen eines Ziels vorwiegend in motivationalen Prozessen begründet ist, unterliegt die Handlungsausführung volitionalen Prozessen (Heckhausen & Gollwitzer, 1987). Diese Differenzierung findet sich auch in verschiedenen Stadienmodellen wider, die im Gesundheitsbereich den Prozess von der Verhaltensabsicht hin zur Veränderung und Aufrechterhaltung des Verhaltens beleuchten. Stellvertretend werden an dieser Stelle das empirisch vielfach bestätigte sozial-kognitive Prozessmodell gesundheitlichen Handelns (Health Action Process Approach – HAPA) von Schwarzer (2004) und das transtheoretische Modell (TTM) von Prochaska und Di Clemente (1984) skizziert.

Im Rahmen des *HAPA-Modells* wird der Prozess der Verhaltensänderung in eine präintentionale (Motivations-)Phase und eine postintentionale (Handlungs-)Phase unterteilt (Schwarzer, 2008). In der präintentionalen (Motivations-)Phase wird die Intention gebildet, ein bestimmtes Risikoverhalten (z. B. Alkoholkonsum) zu verändern. Dabei spielen drei kognitiv-affektive Einflussfaktoren eine Rolle: (1) die Risikowahrnehmung als Bewusstsein über die negativen gesundheitlichen Folgen des Risikoverhaltens, (2) die Handlungsergebniserwartung als Abwägungsprozess der Vor- und Nachteile der Verhaltensänderung und (3) die Selbstwirksamkeitserwartung als Überzeugung, die Verhaltensänderung auch in schwierigen Situationen bzw. bei auftretenden Barrieren initiieren und aufrechterhalten zu können (Renner & Schwarzer, 1999). In der postintentionalen (Handlungs-)Phase wird die Intention zur Verhaltensänderung umgesetzt. Die Realisierung der Verhaltensänderung erfolgt dabei über eine Reihe aufeinander aufbauender volitionaler Prozesse, welche die Planung und Initiierung der Verhaltensänderung, die Ausführung und Aufrechterhaltung der Verhaltensänderung sowie die Wiederherstellung der Verhaltensänderung nach einem Misserfolg betreffen (Vollmann & Weber, 2005). Sowohl in der motivationalen Phase als auch in der volitionalen Phase spielen Risikowahrnehmungen und Selbstwirksamkeitsüberzeugungen eine entscheidende Rolle.

Die in verschiedenen Studien nachgewiesene Diskrepanz zwischen Intention und tatsächlichem Verhalten (Sheeran, 2002), auf die bereits im Kapitel 2.4.3 hingewiesen wurde, lässt sich auf Beeinträchtigungen der volitionalen Prozesse zurückzuführen. Nach Gollwitzer (1993) sind mangelnde selbstregulative Fähigkeiten dafür verantwortlich, dass auftretende Barrieren (z. B. Zeitdruck, konkurrierende Intentionen,

gewohntes Verhalten) nicht erfolgreich bewältigt werden können und verhindern, dass das beabsichtigte Verhalten ausgeführt wird. Eine höhere Übereinstimmung zwischen Intention und Verhalten kann allerdings über eine adäquate Handlungsplanung (Gollwitzer, 1993, 1999) und Bewältigungsplanung (Sniehotta, Scholz & Schwarzer, 2006) erzielt werden. Entsprechend werden Ziele, die mit Handlungsplänen verknüpft sind, eher erreicht als Ziele ohne solche Pläne (Achtziger & Gollwitzer, 2006).

Während sich die Intention auf ein erwünschtes Ergebnis oder eine erwünschte Leistung bezieht (z. B. „Ich trinke keinen Alkohol, wenn ich fahre“), wird bei Handlungsplänen in Form von Wenn-Dann-Beziehungen im Vorhinein entschieden, wann, wo und auf welche Art und Weise ein Verhalten ausgeführt werden soll (z. B. „Wenn ich zur Feier des Tages einen Schluck trinken sollte, lasse ich mein Auto stehen und fahre anschließend mit dem Bus zurück nach Hause“). Durch die Spezifizierung von Wenn-Dann-Beziehungen werden ausgewählte Situationen im Vorfeld mental repräsentiert und mit adäquaten Verhaltensstrategien verknüpft. Eine solche antizipierte Verknüpfung bietet zwei wesentliche Vorteile: Zum einen sind die Situationen im Falle des Eintretens schneller kognitiv zugänglich (Gollwitzer, 1999). Zum anderen wurde bereits vorab die Entscheidung darüber getroffen, welches Verhalten zielgerichtet erscheint und ausgeführt werden soll. Tritt die Situation dann ein, wird das festgelegte Verhalten automatisch – d. h. ohne kognitiven Aufwand – ausgelöst, da bereits eine bewusste Verknüpfung zwischen der Situation und dem zielgerichteten Verhalten stattgefunden hat. In dieser Konstellation sind weniger selbstregulative Fähigkeiten aufseiten der Handelnden erforderlich.

Im HAPA-Modell wird zwischen Handlungs- und Bewältigungsplanung unterschieden.[20] Die bereits ausgeführte Handlungsplanung bezieht sich dabei auf Situationen, welche die Ausführung des Verhaltens unterstützen sollen. Mit der Bewältigungsplanung werden dagegen Bedingungen und Situationen antizipiert, die der Verhaltensinitiierung bzw. -ausführung entgegenstehen können (z. B. gewohntes Verhalten oder konkurrierende Ziele). Diese Bedingungen und Situationen werden ebenfalls mit konkreten Bewältigungsstrategien verknüpft, die eine Alternative zum gewohnten und meist automatisierten Verhalten darstellen. Je konkreter die Handlungs- und Bewältigungspläne erstellt werden, desto einfacher sind sie in der jeweiligen Situation umsetzbar. Handlungs- und Bewältigungspläne fungieren somit als Mediator zwischen der Intention und dem Verhalten und beeinflussen die Selbstwirksamkeitserwartung und die selbstregulativen Fähigkeiten (Schwarzer, 2004). Nach der Ausführung des Verhaltens findet eine Bewertung statt. Hierbei kann sich die erfolgreiche Ausführung positiv bzw. die misslungene Ausführung negativ auf die zukünftige Anstrengungsbereitschaft und damit auch auf die Beibehaltung der neuen Verhaltensweisen auswirken.

Das *transtheoretische Modell* ist ebenfalls ein dynamisches Stadienmodell, in dem postuliert wird, dass Personen für eine dauerhafte Verhaltensänderung einen Prozess

[20] Diese explizite Unterscheidung wird im Konzept der Handlungspläne (hier: „Ausführungsintention“) nach Gollwitzer (1993) nicht vorgenommen. Vielmehr geht Gollwitzer davon aus, dass Handlungspläne sowohl auf günstige Situationen als auch auf antizipierte Hindernisse ausgerichtet sein können.

durchlaufen müssen. Dieser Prozess teilt sich in sechs verschiedene Stufen: (1) Absichtslosigkeit, (2) Absichtsbildung, (3) Vorbereitung, (4) Handlung, (5) Aufrechterhaltung und (6) Stabilisierung (Prochaska & Velicer, 1997). In den ersten beiden Stufen liegen dem Veränderungsprozess motivationale Faktoren zu Grunde; die vier weiteren Stufen implizieren vor allem volitionale Prozesse der Verhaltensänderung. Übereinstimmend mit dem HAPA-Modell werden verschiedene Strategien benannt, mithilfe derer eine erfolgreiche Verhaltensänderung erzielt werden kann. Hierbei wird zwischen kognitiv-affektiven Strategien (z. B. Steigern des Selbstbewusstseins, Wahrnehmung förderlicher Umweltbedingungen) und verhaltensorientierten Strategien (z. B. Kontrolle der Umwelt, Nutzung hilfreicher Beziehungen) unterschieden. Erstere sind insbesondere in den ersten drei Stufen bedeutsam, während letztere zumeist mit dem Voranschreiten des Veränderungsprozesses wichtiger werden. Darüber hinaus spielen die Entscheidungsbalance (Reflexion der positiven und negativen Handlungsergebniserwartungen) und die Selbstwirksamkeitserwartung eine entscheidende Rolle dahingehend, ob und mit welcher Kontinuität eine Verhaltensänderung eintritt. Im Gegensatz zu anderen Modellen werden die Stufen im transtheoretischen Modell an ein zeitliches Kriterium gebunden. So befinden sich Personen erst in der Stufe der Aufrechterhaltung, wenn das „neue“ Verhalten seit mindestens sechs Monaten gezeigt wird. Von einer stabilen Verhaltensänderung wird erst ausgegangen, wenn die Verhaltensänderung über einen Zeitraum von fünf Jahren aufrechterhalten wurde. Die Zuordnung zu den Stufen anhand eines zeitlichen Kriteriums wird in der Fachliteratur teilweise kritisch hinterfragt (Keller, 2008).

Die beiden skizzierten Modelle aus dem Gesundheitsbereich stellen vor allem in Bezug auf die explizite Berücksichtigung volitionaler Prozesse eine Bereicherung dar. Anhand dieser Prozesse kann die Intentions-Verhaltens-Lücke erklärt und – durch die aufgezeigten volitionalen Verhaltensstrategien – verringert werden. Die Konzentration auf die Verhaltensrealisierung stellt eine wichtige Erweiterung vorhandener Modelle dar und bietet neue Ansatzpunkte für gezielte Präventions- und Interventionsmaßnahmen.

2.5 Gewohnheiten

Unter einer Gewohnheit (habit) versteht man die erlernte Reaktionstendenz einer Person, in einer Situation eine bestimmte automatisierte Reaktion zu zeigen (Wirtz, 2022). Diese automatisierte Reaktion basiert entweder auf Übung oder auf Lernprozessen (Fröhlich, 2010). Demnach handelt es sich bei Gewohnheiten um gelernte Verhaltensdispositionen, die aufgrund bestimmter Reize des situativen Kontexts wiederholt ausgeführt werden (Ouellette & Wood, 1998). Das Verhalten unterliegt mit zunehmendem Habitualisierungsgrad keiner willentlichen Steuerung mehr, sondern wird unbewusst, ohne Absicht und ohne volitionale Kontrolle ausgeführt. Dadurch beanspruchen Gewohnheiten kaum kognitive Kapazitäten. Die Gewohnheitsstärke bestimmt, mit welcher Stabilität das Verhalten durch einen bestimmten Reiz ausgelöst wird und inwieweit alternative Handlungsmöglichkeiten in der Situation generiert werden (Rothman, Sheeran & Wood, 2009).

Triandis (1977) postulierte, dass sich das Verhalten aus der Gewohnheit und der Intention ergibt. Welche der beiden Komponenten einen größeren Erklärungswert für die Verhaltensvorhersage aufweist, hängt dabei vom Neuigkeitswert des Verhaltens ab. Ist das Verhalten neu und ungelernt, wird es besser durch die Intention vorhergesagt. Gewohnheiten eignen sich hingegen besser zur Verhaltensvorhersage von erlerntem und bereits vielfach wiederholtem Verhalten. Allerdings muss das vergangene Verhalten[21] in ähnlichen Kontexten gezeigt worden sein, um als zentraler Prädiktor für das zukünftige Verhalten fungieren zu können (Ouellette & Wood, 1998). Ist der Kontext nicht beständig und werden unterschiedliche Handlungen gezeigt, stellt die Handlungsintention den besseren Prädiktor für das zukünftige Verhalten dar (ebd.).

Die Angaben dazu, wie häufig ein Verhalten ausgeführt werden muss, damit sich eine Gewohnheit bildet, differieren deutlich. Während beispielsweise Ronis et al. (1989) von einer mindestens 10-maligen Wiederholung ausgehen, weisen andere Forschungsergebnisse auf eine längere und interindividuell sehr unterschiedliche Dauer der Gewohnheitsbildung hin (Lally, van Jaarsveld, Potts & Wardle, 2009): Die Zeitspanne, in der ein bisher nicht ausgeübtes Verhalten im Sinne einer Gewohnheit automatisiert wurde, variierte zwischen 18 und 254 Tagen und betrug im Mittel 66 Tage. Die Dauer der Gewohnheitsbildung hängt dabei auch von der Komplexität des Verhaltens ab.

Insbesondere in Situationen, in denen Personen eine hohe kognitive Beanspruchung erleben (Aarts & Dijksterhuis, 2000) oder unter Zeitdruck stehen (Betsch, Haberstroh, Molter & Glöckner, 2004), führen stark ausgeprägte Gewohnheiten dazu, dass die Intention, ein anderes Verhalten zu zeigen, zugunsten des habitualisierten Verhaltens ausgeblendet wird. Die automatisierte Initiierung des Verhaltens kann allerdings auch eingeschränkt bzw. unterbrochen werden. So belegen Wood, Tam und Witt (2005), dass das Gewohnheitsverhalten nicht mehr automatisiert erfolgt, sondern bewusst und intentional gesteuert wird, sobald sich der situative Kontext oder die relevanten gewohnheitsauslösenden Hinweisreize deutlich verändern. Reize, die üblicherweise eine Gewohnheit auslösten, funktionieren dann nicht mehr – die Person muss die Verhaltensentscheidung nun wieder bewusst treffen. Solche Kontextveränderungen gehen oftmals mit sogenannten Schlüsselereignissen bzw. neuen Lebensereignissen einher, die für die jeweilige Person von großer Bedeutung sind. In Bezug auf das Mobilitätsverhalten wird hierbei ein Prozess ausgelöst, bei dem die Person ihr aktuelles Verkehrsverhalten reflektiert (van der Waerden, Timmermanns & Borgers, 2003). Die Schlüsselereignisse können sich zum einen auf biografische Veränderungen (z. B. Wohnortwechsel, Erwerb der Fahrerlaubnis, Erwerb des eigenen Pkw) und zum anderen auf Veränderungen in externalen Faktoren (z. B. Änderung der Infrastruktur, neue

[21] In der Forschungsliteratur werden die Begriffe „vergangenes Verhalten“, „wiederholtes Verhalten“ und „Gewohnheit“ oftmals synonym verwendet. Eine inhaltliche Differenzierung der Begriffe erscheint allerdings notwendig: Vergangenes Verhalten kann sowohl Gewohnheiten als auch intentionales Verhalten umfassen, das Spektrum reicht hierbei von der einmaligen bis hin zur häufig wiederholten Ausführung. Wiederholtes Verhalten impliziert, dass das Verhalten mit einer hohen Frequenz aufgetreten ist. Bei wiederholtem Verhalten kann es sich sowohl um intentionales Verhalten als auch um Gewohnheiten handeln. Gewohnheiten grenzen sich dahingehend ab, dass sie wiederholt von situativen Reizen automatisch initiiert und nicht mehr durch eine Intention gesteuert werden (Klöckner & Matthies, 2004).

Verkehrsinformationen) beziehen (van der Waerden et al., 2003; Verplanken, Walker, Davis & Jurasek, 2008).

2.6 Alkoholprävention im Straßenverkehr

Präventionsbegriff

Der Begriff „Prävention“ wird im Gesundheitsbereich als Oberbegriff für Maßnahmen verwendet, die darauf abzielen, das Risiko einer Erkrankung zu verringern oder die schädlichen Folgen ihres Auftretens abzuschwächen (Troschke, 1992). Caplan (1964) unterscheidet auf der Grundlage einer zeitlichen Dimension zwischen der primären, der sekundären und der tertiären Prävention. In Bezug auf das Verkehrsdelikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“ zielen primäre Präventionsmaßnahmen darauf ab, das Fahren im alkoholisierten Zustand grundsätzlich zu vermeiden bzw. den Einfluss der mit dem Verhalten im Zusammenhang stehenden Risikofaktoren zu reduzieren. Durch primäre Präventionsmaßnahmen sollen die Norm- und Wertvorstellungen der gesamten Bevölkerung gestärkt werden (z. B. Plakatkampagnen; Löbmann, 2001). Zur sekundären Prävention zählen vorbeugende Maßnahmen, die auf potenziell gefährdete Personen ausgerichtet sind, deren Verhalten nicht von adäquaten Norm- und Wertvorstellungen geleitet wird. Dies entspricht im Zusammenhang mit Fahrten unter Alkhoholeinfluss Personen, die generell Alkohol konsumieren und ggf. auch schon nach dem Konsum von Alkohol gefahren sind. Die sekundäre Prävention wird zumeist in Form von abschreckenden Maßnahmen umgesetzt (z. B. Geldstrafen, Fahrverbote) und soll die Wiederauftretenswahrscheinlichkeit des Verhaltens reduzieren. Die tertiäre Prävention umfasst schließlich Maßnahmen, durch die Rückfälle betroffener Personen verhindert werden sollen. Im vorliegenden Deliktbereich sind die Maßnahmen also an Personen gerichtet, die regelmäßig alkoholisiert gefahren sind (z. B. Rehabilitationskurse für alkoholauffällige Kraftfahrer/-innen).

Neben der zeitlichen Klassifizierung lassen sich präventive Maßnahmen auch danach einordnen, ob sie auf das Verhalten (Verhaltensprävention) oder auf die Lebensbedingungen von Personen bzw. Gruppen (Verhältnisprävention) ausgerichtet sind (von Kardoff, 1995). Mithilfe verhaltenspräventiver Maßnahmen wird versucht, ein erwünschtes Verhalten über die Vermittlung von Wissen sowie über Veränderungen der Einstellungen und der Motivation einer Person bzw. Zielgruppe zu erzielen (z. B. Diskussion des Themas „Alkohol und Fahren“ im Rahmen der Fahrausbildung). Verhältnispräventive Maßnahmen sind hingegen auf die Veränderung der Umwelt und der Strukturen um die Zielgruppe fokussiert. Über verschiedene Maßnahmen sollen potenzielle Risikofaktoren kontrolliert, reduziert oder gänzlich beseitigt werden. Verhältnispräventive Maßnahmen werden oftmals durch den Gesetzgeber umgesetzt (z. B. Herabsenkung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 Promille).

Gesetzliche Präventionsmaßnahmen

Zu den gesetzlichen Präventionsmaßnahmen auf nationaler Ebene zur Vermeidung von (weiteren) Trunkenheitsfahrten zählen beispielsweise die zulässige Promillegrenze bzw. das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen, die polizeiliche

Verkehrsüberwachung und die Sanktionen bei Nichtbefolgung der alkoholbezogenen Regeln.

Die Wirksamkeit der Einführung und Herabsetzung von Promillegrenzen sowie der Einführung absoluter Alkoholverbote ist empirisch belegt. Wie bereits in den Kapiteln 2.3.2 und 2.3.3 dargestellt, verringerte sich mit der Einführung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger/-innen in Deutschland sowohl die Anzahl der alkoholbezogenen Ordnungswidrigkeiten und Straftaten als auch die Anzahl der alkoholbedingten Unfälle (Evers & Straßgütl, 2020; Holte et al., 2010). Auch im internationalen Raum zeigten sich vergleichbare Effekte (Bartl & Sturmvoll, 2000; Hingson, Heeren & Winter, 1994). Studien- und länderübergreifend erzielten – neben der Einführung eines absoluten Alkoholverbots – das Herabsetzen der zulässigen BAK auf 0,2 Promille für Fahranfänger sowie das Heraufsetzen der Altersgrenze für den Erwerb und den Konsum von Alkohol von 18 auf 21 Jahre die besten Effekte im Hinblick auf die Senkung der Unfallzahlen (Elvik et al., 2009).

Die ebenfalls gesetzlich verankerten Verkehrsüberwachungen dienen einerseits der Entdeckung und Bestrafung derjenigen, die sich nicht an die geltenden Bestimmungen halten. Anderseits sollen sie Fahrer/-innen davon abhalten, gegen die Regeln zu verstoßen. Mit Bezug auf das alkoholisierte Führen eines Kraftfahrzeugs finden in einigen Ländern (z. B. Australien, Irland) beispielsweise zufällige Atemkontrolltests[22] statt, bei denen an einer Kontrollstelle zahlreiche Fahrerinnen und Fahrer angehalten und auf Alkoholkonsum getestet werden, unabhängig davon, ob ein Verdacht besteht (Löbmann, 2001). Diese Form der Verkehrsüberwachung ist mit einer hohen Kontrolldichte und einer hohen Kontrolleffizienz verbunden und führt nachweislich zu einer deutlichen Reduktion der Anzahl von Trunkenheitsfahrten und -unfällen (ebd.). Sogenannte „Alkoholschwerpunktkontrollen“ wiederum finden an bestimmten Orten (z. B. in der Nähe von Clubs) oder zu bestimmten Zeiten (z. B. an Silvester) statt, die im Zusammenhang mit (erhöhtem) Alkoholkonsum stehen; auch unfallträchtige Straßenabschnitte werden oft für solche Kontrollen genutzt. Besteht der Verdacht, dass eine Person alkoholisiert ist, wird ein entsprechender Test durchgeführt. Die Befundlage zur Sicherheitswirksamkeit solcher Alkoholschwerpunktkontrollen ist ambivalent, da zwar viele Trunkenheitsfahrer/-innen angehalten werden, die Trunkenheit aber oftmals nicht entdeckt wird (hohe Kontrolldichte bei geringer Kontrolleffizienz; ebd.). Pfeiffer und Hautzinger (2001) plädieren in ihrer Forschungsarbeit zu den „Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften“ dafür, die Kontrollstellen und -zeiten möglichst häufig zu variieren, um eine generalpräventive Wirkung zu erreichen.

Eine häufig eingesetzte gesetzliche Maßnahme zur Sanktionierung von Trunkenheitsfahrer/-innen ist der Entzug der Fahrerlaubnis (Elvik et al., 2009). In einigen Studien konnte eine unfallreduzierende Wirkung der Maßnahme nachgewiesen werden – auch für den Zeitraum nach dem Entzug (Hagen, 1978; Preusser, Blomberg & Ulmer, 1988). Siskind (1996) stellte fest, dass sowohl die Anzahl der Unfälle als auch die Anzahl

[22] In Deutschland fehlt eine entsprechende Rechtsgrundlage, sodass keine verdachtslose Testung auf Alkoholkonsum erfolgen darf.

alkoholbezogener und allgemeiner Verstöße im Straßenverkehr während der Zeit des Fahrerlaubnisentzugs stärker zurückgingen als nach der Wiedererteilung der Erlaubnis. Dieser Befund ist weniger trivial als er erscheint, da die Entdeckungswahrscheinlichkeit illegaler Fahrten nach dem Entzug sehr gering ist: zwischen 32 (Williams, Hagen & McConnell, 1984) und 75 Prozent (Peck & Voas, 2002) der Betroffenen nehmen weiterhin motorisiert am Straßenverkehr teil und könnten somit durchaus in Unfälle verwickelt sein. Ebenfalls sehr effektive Sanktionierungsmaßnahmen stellen die Beschlagnahmung des Fahrzeugs der Trunkenheitsfahrer/-innen und die Installation sogenannter Alkohol-Wegfahrsperren (Alkohol-Interlock)[23] dar (Elvik et al., 2009). Die erstgenannte Maßnahme ist während des Zeitraums der Beschlagnahmung und auch danach wirksam (vor allem aufgrund eines Abschreckungseffekts; DeYoung, 1999); die zweitgenannte Maßnahme wirkt nur so lange, wie das System im Fahrzeug funktionsfähig verbaut ist. Durch beide Maßnahmen wird zwar das regelkonforme Verhalten gefördert, aber keine echte Einstellungsänderung erzielt (Beck, Rauch, Baker & Williams, 1999).

Informationskampagnen

Neben den gesetzlichen Präventionsmaßnahmen werden auch Informationskampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingesetzt. Dabei werden über verschiedene Arten von Medien bzw. Kanälen (z. B. Internet, Radio, Kino, Broschüren, Plakate) entweder spezifische Zielgruppen (z. B. junge Erwachsene: Produktion eines Videos in Kooperation mit einem Influencer und Verbreitung dieses Videos über seinen Kanal) oder die Allgemeinbevölkerung (z. B. großflächige Plakate entlang der Bundesautobahnen) adressiert. Die meisten (evaluierten) Kampagnen sind inhaltlich auf die Delikte „Geschwindigkeitsübertretung“ und „Fahren unter Alkoholeinfluss“ ausgerichtet (Elvik et al., 2009). Signifikante positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Unfallzahlen wurden bislang lediglich für individualisierte lokale Kampagnen zum Fahren unter Alkoholeinfluss belegt sowie für einige „Alkohol“-Kampagnen, die mit verstärkten Polizeikontrollen kombiniert wurden (ebd.). Darüber hinaus postulierte Elliott (1993) im Ergebnis einer Metaanalyse, dass Informationskampagnen für verkehrssicheres Verhalten vor allem dann erfolgsversprechend sind, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Der Anteil derjenigen, die das gewünschte Verhalten bislang nicht zeigen, ist geringer als der Anteil derjenigen, die es bereits zeigen.
- Die Kampagne wird mit einem Mehr an polizeilicher Überwachung kombiniert.
- In der Kampagne wird klar signalisiert, welche Verhaltensänderung gewünscht ist und warum diese erstrebenswert ist.
- Als Verbreitungsmedium wird das Fernsehen genutzt.[24]

[23] Es handelt sich hierbei um atemalkoholsensitive Systeme, die in das Fahrzeug verbaut werden. Die Fahrerin bzw. der Fahrer gibt eine Atemprobe ab und wird am Starten des Fahrzeugs gehindert, wenn die analysierte Atemalkoholkonzentration über der zulässigen Grenze liegt.

[24] Diese Einschätzung erscheint veraltet, da das Internet und die sozialen Medien in den vergangenen Jahrzehnten einen enormen Bedeutungszuwachs erfahren haben. Sie zeigt jedoch, dass neuere Medien gegenüber traditionelleren Medien (z. B. Zeitung, Radio) die besseren Erfolgsaussichten bei der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens haben.

Zusätzlich sollten die Kampagnen laut Philipps, Ulleberg und Vaa (2011) zeitlich in einem eher kurzen Zeitraum Verbreitung finden (< 30 Tage) sowie gemäß Delhomme, de Dobbeleer, Forward und Simoes (2009) zielgruppenspezifisch konzipiert sein und eine leicht verständliche Botschaft senden, die als glaubwürdig, relevant und attraktiv wahrgenommen wird.

Die Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie des Deutschen Verkehrssicherheitsrats ist eine der bekanntesten, bundesweit durchgeführten Informationskampagnen. Thematisiert werden – zum Beispiel über Plakate an den Bundesautobahnen und im Rahmen eines Internetauftritts – Unfallursachen wie überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung, ungenügender Sicherheitsabstand und das Fahren unter Alkoholeinfluss. Eine Evaluationsstudie ergab, dass die Kampagne zu einer hohen Medienresonanz führte und in der Bevölkerung eine hohe Bekanntheit und Akzeptanz genießt (Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz & Sülflow, 2017). Zur Optimierung der Kampagne wurde durch die Autor/-innen vorgeschlagen, die Kampagnenmotive vor der Veröffentlichung wissenschaftlich auf Akzeptanz und Verständlichkeit überprüfen zu lassen. Zudem wurde empfohlen, das Internet nicht nur als flankierendes Medium der Kampagne einzusetzen, sondern – insbesondere zur Erreichung der jüngeren Zielgruppe – stärker auf dieses zu fokussieren und auch auf „innovative Social-Media-Ansätze mit hohem Informations-, Unterhaltungs- und Diffusionspotenzial“ zu setzen (ebd., S. 41). Zusätzlich sollten die hohe Risikobereitschaft und das übersteigerte Selbstvertrauen der jungen Fahrer/-innen in zukünftigen Kampagnen angesprochen und dafür auf peer-basierte Ansätze zurückgegriffen werden.

Programme und Initiativen

Im Bereich der primären Präventionsarbeit für junge Fahrer/-innen finden sich auf nationaler und internationaler Ebene Programme und Initiativen mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung (Meinhard, 2019): Im anglo-amerikanischen Raum sind die Angebote oftmals auf die gesundheitlichen Aspekte des Alkoholkonsums und die Veränderung des Trinkverhaltens bzw. der Trinkmengen fokussiert (z. B. „eCHECKUP TO GO“, Counseling & Psychological Services San Diego State University, 2018). Über das Bewusstwerden der Konsumrisiken und ein verantwortungsvolles Konsumverhalten sollen indirekt auch die mit dem Alkoholkonsum einhergehenden Risiken im Straßenverkehr reduziert bzw. vermieden werden. In Deutschland setzen die Angebote hingegen vorrangig darauf, junge Fahrer/-innen für die alkoholbedingten Unfallrisiken zu sensibilisieren, sodass sie auf Fahrten unter Alkoholeinfluss verzichten. Exemplarisch werden nachfolgend sechs bereits evaluierte Angebote aus dem europäischen Raum vorgestellt.

Das Programm „Schutzengel“ wird seit dem Jahr 2008 im Kreis Gütersloh[25] durchgeführt. Es richtet sich an junge Fahrer/-innen im Alter von 16 bis 24 Jahren. Junge Menschen können sich als „Schutzengel“ registrieren lassen und haben dann die Aufgabe, potenziell gefährliches Verhalten ihrer Peers zu erkennen, dieses anzusprechen und im Idealfall damit riskante Fahrten (z. B. Trunkenheitsfahrten) zu verhindern. Die

[25] Mittlerweile wird das Projekt auch in einigen anderen Kommunen Deutschlands umgesetzt.

Evaluationsergebnisse ergaben, dass 80 Prozent der befragten „Schutzengel“ bereits aktiv auf das potenziell verkehrsgefährdende Verhalten eines Peers eingewirkt und 19 Prozent aufgrund der Programmteilnahme ihr eigenes Verhalten geändert hatten (z. B. Umsetzung von Absprachen zur Vermeidung von Fahrten unter Alkoholeinfluss; Mühlenbruch & Limbourg, 2010). Darüber hinaus fanden sich Hinweise auf eine positive Entwicklung der Unfallzahlen in der Projektregion (im Vergleich zu nichtteilnehmenden Kreisen; Mühlenbruch & Hilke, 2016).

Mit der Aktion „BOB“ werden ähnliche Ziele verfolgt wie mit dem Schutzengel-Programm. Als „BOB“ werden Personen bezeichnet, die nach Absprache in einer Gruppe nüchtern bleiben, um die anderen Gruppenmitglieder nach Hause zu fahren. Jeder „BOB“ erhält in teilnehmenden Bars und Clubs ein alkoholfreies Gratisgetränk und ist durch einen gelben Schlüsselanhänger zu erkennen; die Mitfahrer/-innen unterstützen „BOB“ in seinem/ihrem Vorhaben. Die Aktion wird durch das Polizeipräsidium Mittelhessen in 45-minütigen Workshops an weiterführenden Schulen und Berufsschulen bekannt gemacht. In den Workshops werden das eigene Konsumverhalten reflektiert, Möglichkeiten der Verhaltensänderung eruiert, alkoholrelevantes Wissen vermittelt (z. B. über den Abbau von Alkohol im Blut und Rechtsfolgen von Trunkenheitsfahrten) und die emotionale Seite von Verkehrsunfällen beleuchtet (z. B. die Folgen schwerer Verletzungen). Eine Evaluationsstudie belegte einen stärkeren Rückgang der Unfallzahlen in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen in Mittelhessen im Vergleich zu der Region „Gesamthessen“ (Röser, Hamburger & Knauff, 2012). In den USA werden ebenfalls sogenannte „designated driver“-Programme durchgeführt; zudem finden sich dort viele Programme, in denen die Nutzung alternativer Verkehrsmittel im Vordergrund steht. Diese Programme erzielen jedoch nicht immer die gewünschte Wirkung (Caudill, Harding & Moore, 2001), woraus Okamura (2012) ableitet, dass gewohnheitstrinkende Personen mit diesen Programmen nicht erreicht werden und vielmehr die Änderung des Trinkverhaltens priorisiert werden sollte. Ferner deuten zahlreiche Interventionsstudien aus dem Ernährungsbereich darauf hin, dass die Vermittlung von Informationen nur dann Verhaltensänderungen nach sich zieht, wenn die Personen bereits motiviert und veränderungsbereit sind und die Intervention auf einem empirisch fundierten theoretischen Rahmenmodell fußt (Contento et al., 1995).

Ein bundesweit durchgeführtes Unfallpräventionsprogramm trägt den Namen „P.A.R.T.Y“. Diese Initialen stehen für „Prevent Alcohol and Risk-related Trauma in Youth“. Das Programm wird für Jugendliche im Alter von 15 bis 18 Jahren angeboten. Die Jugendlichen durchlaufen dabei verschiedene Stationen von Schwerverletzten in einer Uniklinik. In einer Evaluationsstudie wurden kurzfristig erwünschte Effekte in Bezug auf selbstberichtete verkehrsbezogene Aspekte des Verhaltens und verschiedene psychosoziale Faktoren festgestellt; nach einem halben Jahr waren diese Effekte allerdings nicht mehr nachweisbar (Köhler, Schlattmann, Bamberg, Kröling & Gehlert, 2018). Die Autor/-innen begründen die Befunde damit, dass das Programm auf der Erzeugung von Furcht (Furchtappelle) basiert, diese jedoch nicht zu einer kognitiven Verarbeitung des Erfahrenen und zu substanziellen Verhaltensänderungen führt. Diese Auffassung deckt sich mit Befunden aus anderen Studien, wonach Furchtappelle nur dann substanzielle verhaltensrelevante Effekte erzielen, wenn sie mit dem

Ausbau von Bewältigungskompetenzen verknüpft werden (Kok, Peters, Kessels, ten Hoor & Ruiter, 2018; Sheeran, Harris & Epton, 2014; Tannenbaum et al., 2015).

Das in Österreich durchgeführte Programm „Close To“ setzt auf den Ansatz der „Peer-Education“ (Backes & Schönbach, 2001): Jugendliche sollen von den Erfahrungen von jungen Menschen lernen, die einen Unfall unter Alkoholeinfluss verursacht oder miterlebt haben, bei dem Personen (schwer) verletzt oder getötet wurden. Die Unfallverursacher/-innen berichten in der Fahrschule von ihrer Unfallgeschichte, von den Auswirkungen auf ihr Leben und diskutieren mit den Jugendlichen über risikoreiches und alkoholisiertes Fahren. Im Rahmen einer Evaluation mit 1.448 Fahrschüler/-innen wurde ermittelt, dass der weit überwiegenden Mehrheit die Risiken im Straßenverkehr nach der Teilnahme am Programm deutlich bewusster waren (86 %) und sie zukünftig vorsichtiger fahren wollten (89 %) als die Fahrschüler/-innen der Kontrollgruppe (Pawelke, 2011). Darüber hinaus geht aus den Evaluations-Ergebnissen hervor, dass der Peer-Education-Ansatz auch eine langfristige Wirkung erzielte: Die meisten Teilnehmer/-innen konnten die Unfallgeschichte der Peer-Mentorin bzw. des Peer-Mentors auch noch Monate nach der Programmteilnahme relativ genau wiedergeben (80 %) und sie berichteten, dass die Schilderungen ihr Fahrverhalten beeinflusste hatten (72 %).

In Estland wird ein Programm mit dem Titel „Klare Sicht …!?“ umgesetzt (Meinhard, 2007). Es handelt sich um eine eintägige Veranstaltung zur Alkoholprävention an Schulen und umfasst folgende Inhaltsbereiche: Wissensvermittlung, Selbsterfahrung, Reflektionsübungen sowie Erfahrungsberichte von Polizeikräften und Unfallopfern zu Unfällen unter Alkoholeinfluss. „Klare Sicht…!?“ richtet sich an Jugendliche im Alter zwischen 17 und 19 Jahren und wird von Verkehrspsycholog/-innen durchgeführt bzw. begleitet. Im Rahmen einer Evaluation mit 279 Personen konnte die Wirksamkeit des Programms belegt werden (Meinhard, 2019): Die Programm-Teilnehmer/-innen wiesen zum einen ein höheres alkoholbezogenes Wissen auf als die Kontrollgruppe. Zum anderen reduzierten sich bei den Teilnehmer/-innen sowohl die Anzahl der Fahrten unter Alkoholeinfluss als auch die Anzahl der alkoholbedingten Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs.

Im Programm „Voll im Griff“, das sich an besonders gefährdete männliche Berufsschüler in Niedersachsen richtete, wurden Fahrten unter Alkoholeinfluss in einem geschützten Raum mit Unterrichtseinheiten zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Alkohol, zu Entstehungsbedingungen von Suchterkrankungen, zur Reflektion des Freizeit- und Risikoverhaltens sowie zum Unfallgeschehen kombiniert (Holterhoff-Schulte, 2003). Im Ergebnis der Evaluation wurde gezeigt, dass sowohl die suchmittelspezifischen als auch suchtmittelunspezifischen Programminhalte zu nachhaltigen Erfolgen im Hinblick auf das Unfallgeschehen der Zielgruppe beitrugen: In den zwei Jahren nach dem Programmende wurde keiner der Teilnehmer in einen Unfall unter dem Einfluss von Alkohol verwickelt; die Gesamtunfallzahlen der Teilnehmer fielen niedriger aus als die Gesamtunfallzahlen der gleichaltrigen Vergleichsgruppe.

Rehabilitationsmaßnahmen

Insbesondere Fahrer/-innen, die mehrfach verkehrsauffällig oder mit hohen BAK-Werten auffällig geworden sind, haben oftmals alkoholbezogene Probleme oder sind von

Alkohol abhängig. Daher fokussieren edukative und therapeutische Rehabilitationsmaßnahmen in der Regel auf die Veränderung des Trinkverhaltens oder des Trink-Fahr-Verhaltens (Elvik et al., 2009).

In Deutschland werden für alkoholauffällige Fahrer/-innen verschiedene Rehabilitationsmaßnahmen offeriert bzw. vorgeschrieben. So existieren Angebote – beispielsweise zur Vorbereitung auf die medizinisch-psychologische Untersuchung – die keiner gesetzlichen Regelung und Kontrolle unterliegen. Diesbezüglich findet sich ein breites Spektrum an Dienstleistungen mit unterschiedlicher Qualität: Auf der einen Seite gibt es Beratungsangebote und Vorbereitungskurse von zertifizierten bzw. akkreditierten Organisationen, die bundesweit tätig sind. Auf der anderen Seite liegen Angebote von Jurist/-innen, ehemaligen Betroffenen, Suchtberater/-innen und lokalen Selbsthilfegruppen vor. Die angebotenen Formate reichen von ein- bis mehrstündigen Einzelgesprächen, Gruppengesprächen und Therapiesitzungen über Wochenendseminare bis hin zu mehrmonatigen Kursen. Einheitliche Standards in Bezug auf die Kursinhalte sowie die Zugangsqualifikation und die Fortbildung der durchführenden Personen existieren derzeit nicht; ebenso wenig gibt es Vorgaben zur Qualitätssicherung der Angebote. Darüber hinaus existieren auch gesetzlich verankerte Maßnahmen – beispielsweise die „besonderen Aufbauseminare“ für Personen, die in der Probezeit alkoholisiert am Straßenverkehr teilgenommen haben (§ 36 FeV), oder „Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ (§ 70 FeV). In den besonderen Aufbauseminaren sollen mit den Teilnehmer/-innen die Ursachen der Regelübertretung und Möglichkeiten der zukünftigen Vermeidung diskutiert sowie Informationen zur Wirkung von Alkohol vermittelt werden. Weiterhin werden Verhaltensweisen zur Änderung der Trinkgewohnheiten und des Trink-Fahr-Verhaltens entwickelt und eingeübt. Die Seminarleiter/-innen müssen verschiedene Qualifikationsnachweise erbringen (z. B. Abschluss eines Psychologie-Studiums, verkehrspsychologische Ausbildung, wissenschaftlich begründetes Seminarkonzept). Die Träger der § 70-Kurse müssen einen Begutachtungsprozess durchlaufen, in dem die Eignung des Trägers und des Personals sowie das Kursprogramm, die Durchführungsbedingungen und das Qualitätsmanagement überprüft werden (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2020). Der Erfolg von Rehabilitationsmaßnahmen wird zumeist an der Rückfallquote der Teilnehmer/-innen bemessen. Diese lag in einer im Jahr 2018 von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Studie zwischen 6,6 und 10,9 Prozent (Klipp et al., 2018).

In den Projekten „DRUID“ und „ANDREA“ wurden Rehabilitationsmaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer/-innen analysiert und diejenigen Faktoren ermittelt, welche für erfolgreiche Maßnahmen kennzeichnend sind. Aus den Ergebnissen von „DRUID“ (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2012) wurden folgende Empfehlungen zur Gestaltung von erfolgreichen Rehabilitationsmaßnahmen abgeleitet:

- Die Maßnahmen sollten in ein umfassendes, gesetzlich geregeltes Maßnahmensystem integriert sein.
- Die Zuweisung der auffälligen Kraftfahrer/-innen zu den Maßnahmen sollte gesetzlich geregelt sein. Hierbei sollten die Maßnahmenteilnahme und die Fahrerlaubnis-(Wieder-)Erteilung miteinander verknüpft sein (z. B.

Maßnahmenteilnahme als Voraussetzung zur Verkürzung der Sperrfrist). Zusätzlich müssen formale Kriterien existieren, die eine Bestimmung des Schweregrads der Alkohol- bzw. Drogenproblematik ermöglichen (z. B. BAK > 1,6 ‰). Bei Verdacht auf eine Alkoholabhängigkeit sollte obligatorisch eine Fahreignungsuntersuchung durchgeführt werden, um die Betroffenen einer geeigneten Rehabilitationsmaßnahme zuführen zu können. Die Teilnahme an einer entsprechenden Maßnahme sollte für Hochrisikotäter/-innen, Wiederholungstäter/-innen und Fahranfänger/-innen verpflichtend sein.

- Die Maßnahmen müssen entsprechend der Bedürfnisse der verschiedenen Anlassgruppen gestaltet sein, wobei die Intensität der Intervention mit dem Schweregrad des Problemverhaltens steigen sollte. Abhängige und nicht-abhängige sowie alkoholauffällige und drogenauffällige KraftFahrer/-innen sind hierbei möglichst getrennt voneinander zu behandeln. Die Maßnahmen für nicht-abhängige KraftFahrer/-innen folgen idealerweise einem psychotherapeutischen Ansatz, der mit edukativen Elementen angereichert ist. Sie werden von speziell qualifizierten Kursleiter/-innen oder Psycholog/-innen geleitet und weisen eine Gruppenstärke von sechs bis zwölf Teilnehmern auf.
- Ein System zur Qualitätssicherung der Maßnahmen sollte sowohl auf europäischer und nationaler Ebene als auch auf Seiten der Dienstleister/-innen betrieben werden. Die entsprechenden Anforderungen sollten (auf europäischer Ebene) gesetzlich verankert sein.

Im Projekt „ANDREA“ (Analysis of Driver Rehabilitation Programmes) wurden europäische Rehabilitationsmaßnahmen analysiert, mit deren Hilfe bei verkehrsauffälligen Kraftfahrer/-innen Einstellungs- und Verhaltensänderungen erzielt werden sollten (Bartl, Assaily, Chatenet, Hatakka, Keskinen & Willmes-Lenz, 2002). Die Maßnahmen setzten dabei an den persönlichen Einstellungen und Fahrtmotiven an. Im Ergebnis der durchgeführten Literaturanalyse zeigte sich, dass diejenigen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung des Rückfallrisikos der Kursteilnehmer/-innen beitragen, die

- zielgruppenorientiert ausgerichtet sind,
- von qualifizierten Kursleiter/-innen betreut werden (Verkehrspsychologinnen bzw. Verkehrspsychologen),
- zur Selbstreflexion anregen (edukative Elemente werden mit psychotherapeutischen Ansätzen kombiniert),
- mehrere Kurssitzungen über einige Wochen verteilt beinhalten (da Einstellungsänderungen Zeit bedürfen) und
- maximal zehn Teilnehmer/-innen zulassen.

Weiterhin wurde im Rahmen der Befragung von Expert/-innen ermittelt, dass

- eigenständige Maßnahmen für alkoholauffällige und andere verkehrsauffällige Kraftfahrer/-innen sowie für Fahranfänger/-innen und erfahrene Fahrer/-innen empfehlenswert sind,

- die Interventionen in ein gesetzlich geregeltes Maßnahmensystem integriert und qualitätsgesichert sein müssen (z. B. über Kursmanuale, standardisierte Aus- und Fortbildungen, Evaluationen),
- die Kursleiter/-innen ausreichend geschult sein müssen, um eine professionelle Arbeitsbeziehung zu den Teilnehmer/-innen herstellen zu können,
- die Methode der Diskussion (Selbstreflexion) überwiegen sollte und Lösungsstrategien von den Teilnehmer/-innen selbst erarbeitet werden müssen sowie
- zum Zwecke der Motivierung, Aktivierung und der Schaffung eines Gefahrenbewusstseins Informationen über die Wirkung psychoaktiver Substanzen bzw. die Konsequenzen regelwidrigen Verhaltens (zu Beginn der Maßnahme) vermittelt werden sollten (Bartl, 2003; Bartl, 2006).

2.7 Theoretisches Modell zur Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. zur Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens

Im vorliegenden Projekt wird der übergeordneten Fragestellung nachgegangen, welche Faktoren dazu beitragen, dass einige Fahranfänger/-innen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots beginnen, unter Alkoholeinfluss zu fahren[26], während andere die klare Trennung zwischen dem Fahren und dem Trinken beibehalten.

Basierend auf den in den vorangegangenen Kapiteln dargelegten Forschungsbefunden zum „Fahren unter Alkoholeinfluss“ wurde ein Modell entwickelt, in dem von einem Zusammenspiel verschiedener Faktoren – also einem multifaktoriellen Bedingungsgefüge – ausgegangen wird. In Anlehnung an das Wirkmodell der Regelbefolgung von Schlag et al. (2012) wird zudem postuliert, dass die (Nicht-)Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. die (Nicht-)Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens sowohl auf externalen als auch auf internalen Steuerungsprozessen beruht (s. Abbildung 6). Diesen Steuerungsprozessen wiederum lassen sich Faktoren zuordnen, die eher mit einer extrinsischen oder eher mit einer intrinsischen Motivation assoziiert sind.

[26] Nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots ist es gestattet, mit einem BAK-Wert von weniger als 0,5 Promille am Straßenverkehr teilzunehmen, sofern keine relative Fahruntüchtigkeit vorliegt.

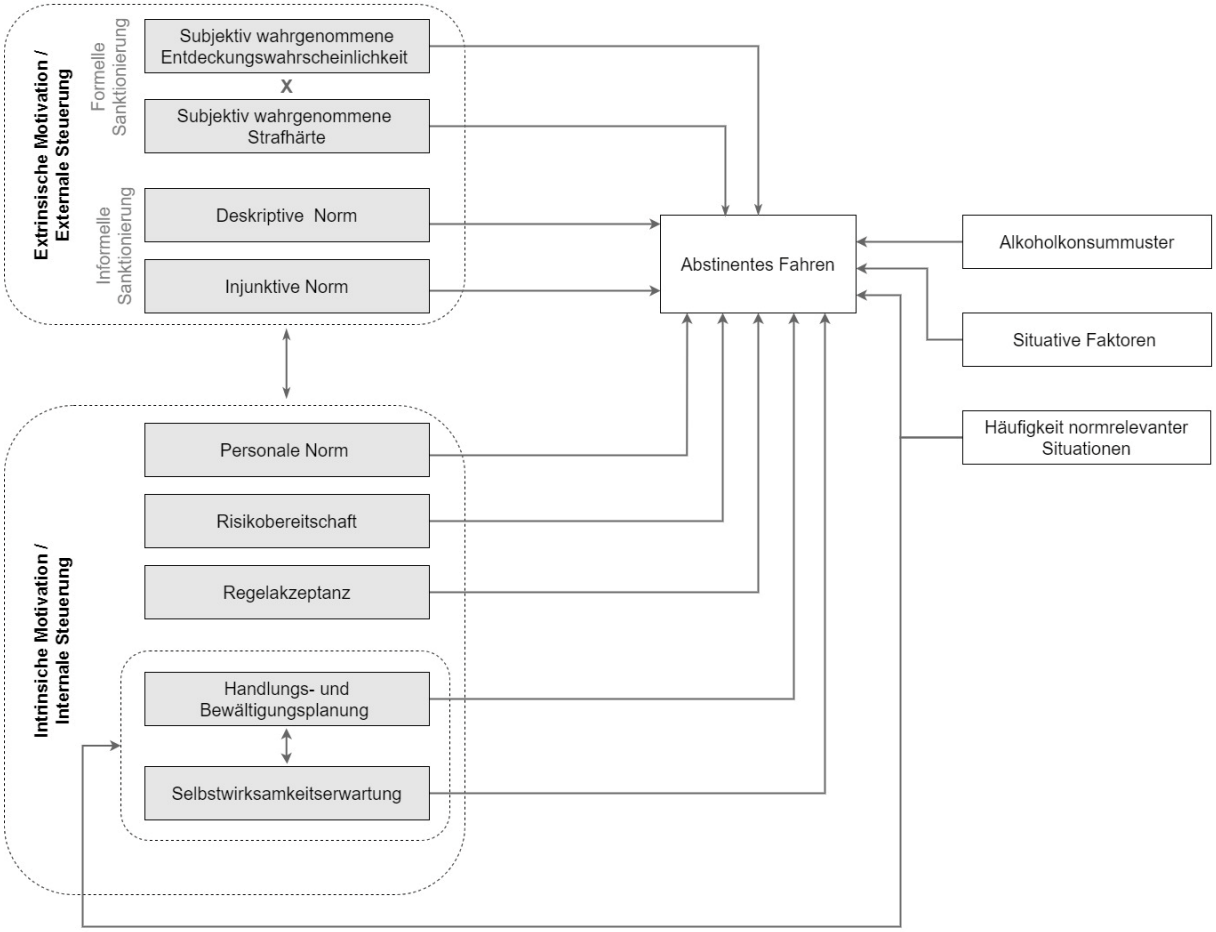


Abbildung 6: Theoretisches Modell zur Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. zur Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens

Ist der Alkoholverzicht beim Fahren vornehmlich extrinsisch motiviert, sind die erwarteten formellen und/oder informellen Sanktionen für das Verhalten der Fahrer/-innen ausschlaggebend. Die erwarteten formellen Sanktionen resultieren hierbei aus der subjektiv wahrgenommenen Entdeckungswahrscheinlichkeit (Wie wahrscheinlich ist es, dass ich kontrolliert werde?) und der subjektiv wahrgenommenen Strafhärte (Wie hart treffen mich die Konsequenzen, sollte ich erwischt werden?). Zusätzlich zu den formellen Sanktionen, aber auch von diesen unabhängig, können die informellen Sanktionen, die mit der deskriptiven und der injunktiven Norm verbunden sind, handlungsleitend sein. Auf das Fahren unter Alkoholeinfluss wird dann beispielsweise verzichtet, wenn wichtige Bezugspersonen ein solches Verhalten missbilligen. Damit eine Person (weiterhin) abstinent fährt, müssen die subjektiv wahrgenommenen Konsequenzen des Fahrens unter Alkoholeinfluss negativer bewertet werden als der wahrgenommene Nutzen.

Das abstinente Fahren kann allerdings auch primär mit Faktoren zusammenhängen, die in der Person selbst (internal) verankert sind. Das Verhalten ist somit intrinsisch motiviert und wird um seiner selbst willen bzw. aus eigenem Antrieb heraus ausgeführt. Solche internalen Faktoren sind – in Bezug auf Fahren unter Alkoholeinfluss – die Risikobereitschaft, die Regelakzeptanz und die personale Norm: Die Fahrer/-innen, die

sich an das Verbot halten, sind sich zum Beispiel der mit dem Alkoholkonsum einhergehenden Risiken beim Fahren bewusst, sie erachten ein absolutes Alkoholverbot als legitim und sinnvoll und/oder bewerten abweichendes Verhalten moralisch als nicht vertretbar.

Um die empirisch fundierte Lücke zwischen dem intendierten und dem tatsächlich ausgeführten Verhalten zu berücksichtigen – ein gewisser Anteil von Personen führt trotz hoch ausgeprägter Regelakzeptanz im alkoholisierten Zustand ein Kraftfahrzeug – werden im vorliegenden Modell auch volitionale Prozesse berücksichtigt. In Anlehnung an das HAPA-Modell und das transtheoretische Modell wird angenommen, dass Personen mit einer höheren Selbstwirksamkeitserwartung eher abstinent fahren als Personen mit einer niedrigeren Selbstwirksamkeitserwartung. Wurden zusätzlich konkrete Handlungs- und Bewältigungsstrategien für Trink-Fahr-Konflikte ausgearbeitet, ist die erfolgreiche Lösung dieser Konflikte wahrscheinlicher und die Selbstwirksamkeitserwartung wird weiter gestärkt (Schwarzer, 2004). Zudem wird erwartet, dass Personen, die sich häufiger in normrelevanten Situationen wiedergefunden haben, im Vergleich zu denjenigen, die seltener mit diesen Situationen konfrontiert waren, differenziertere Handlungs- und Bewältigungsstrategien entwickeln. Differenzierte Strategien wiederum sollten mit einer höheren Wahrscheinlichkeit zur Lösung der Konfliktsituation im erwünschten Sinne und zu einer Steigerung der Selbstwirksamkeitserwartung beitragen.

Im Rahmen des Modells wird zusätzlich angenommen, dass eine Internalisierung der formellen Normen erfolgen kann (Schlag et al., 2012). Dies kann einerseits über die informellen Normen der Bezugsgruppe stattfinden, sofern diese beispielsweise eine klare Trennung zwischen dem Fahren und Trinken befürwortet. Angesicht der Tatsache, dass die formellen und informellen Normen in Bezug auf das Verkehrsdelikt „Fahren unter Alkoholeinfluss“ nahezu deckungsgleich sind, ist dies relativ wahrscheinlich (z. B. Rößger, 2020). Andererseits wird davon ausgegangen, dass die Internalisierung der formellen Normen auch dadurch erfolgen kann, häufig mit normrelevanten Situationen konfrontiert worden zu sein. Personen, die in der Phase des absoluten Alkoholverbots oft einen Trink-Fahr-Konflikt erleben, sind in diesem Sinne – aufgrund der hohen negativen Konsequenzen der formellen Sanktionen – häufiger „gezwungen“, entsprechende Handlungs- und Bewältigungsstrategien zu entwickeln. Je häufiger sie sich mit diesen Konflikten auseinandersetzen müssen, desto wahrscheinlicher ist es, dass sie ein mentales Modell der Konfliktbewältigung aufbauen und ausgestalten, das in zukünftigen ähnlichen Situationen erneut abgerufen werden kann und handlungsleitend wirkt. Am Ende dieses Prozesses stehen die Gewohnheitsbildung und Internalisierung der formellen Normen.

Neben den extrinsischen und den intrinsischen Faktoren können auch situative Faktoren die Entscheidung beeinflussen, trotz Alkoholkonsum ein Kraftfahrzeug zu führen. Insbesondere dann, wenn die Fahrer/-innen einschätzen, dass die Fahrt unter Alkoholeinfluss deutlicher attraktiver ist als die potenziellen Alternativen (z. B. langes Warten an Haltestellen) oder dass die antizipierten Risiken der alkoholisierten Fahrt gering sind (z. B. weil die Strecke nach Hause wenig befahren ist), wird diese wahrscheinlicher. Liegt darüber hinaus ein problematisches Alkoholkonsummuster vor, ist es

ebenfalls naheliegend, dass sich dieses auf die Entscheidung auswirkt, unter Alkoholeinfluss zu fahren.

In Abhängigkeit der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots und im Hinblick auf die Regelkonformität können vier Teilgruppen von KraftFahrer/-innen unterschieden werden (s. Abbildung 7):

- Fahrer/-innen, die sowohl während als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent fahren.
- Fahrer/-innen, die während des absoluten Alkoholverbots abstinent fahren, aber nach dem Wegfall des Verbots zum Fahren unter Alkoholeinfluss wechseln.
- Fahrer/-innen, die während des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren, aber nach dem Wegfall des Verbots zum abstinenten Fahren wechseln.
- Fahrer/-innen, die sowohl während als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren.

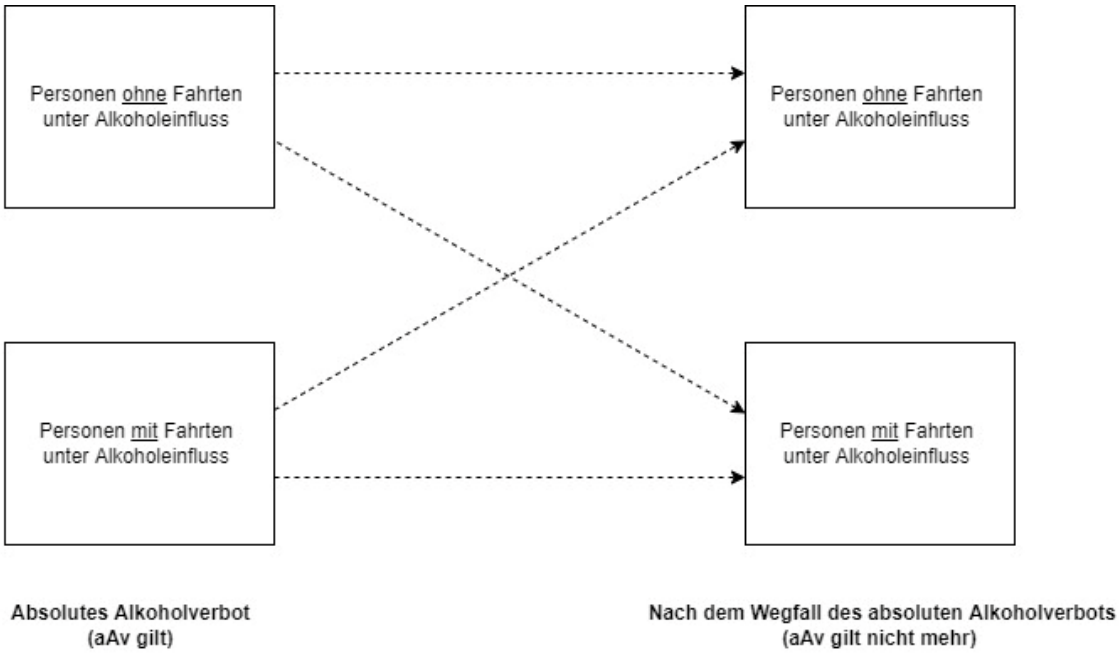


Abbildung 7: Mögliche Verhaltensentwicklungen der Fahrer/-innen in Abhängigkeit von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots (aAv)

3 Methodisches Vorgehen

3.1 Fragestellungen

Aus den übergeordnet formulierten Zielstellungen (s. Kap. 1) und den dargestellten Forschungsbefunden (s. Kap. 2) ergeben sich die folgenden zentralen Fragestellungen zur Wirkung des absoluten Alkoholverbots, die im Rahmen des Projekts operationalisiert und beantwortet werden sollten:

- Wie wirkt sich das absolute Alkoholverbot auf das Trink-Fahr-Verhalten von Fahranfänger/-innen und jungen Fahrer/-innen aus?
- Wie hoch ist der Anteil an Personen, die während des absoluten Alkoholverbots als Fahrer/-in auf Alkohol verzichten bzw. bereits während des Verbots unter Alkoholeinfluss fahren? Wie hoch ist der Anteil an Personen, die ihr Trink-Fahr-Verhalten nach dem Wegfall des Verbots ändern?
- Wie unterscheiden sich Personen, die nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots weiterhin abstinent fahren, von Personen, die nach dem Wegfall des Verbots beginnen, auch alkoholisiert am Straßenverkehr teilzunehmen? Wodurch sind Personen charakterisiert, die in beiden Phasen unter Alkoholeinfluss fahren?
- Welche Faktoren sind maßgeblich für die Entscheidung, ob Personen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots vom abstinenten zum alkoholisierten Fahrverhalten wechseln bzw. ob das abstinente Fahrverhalten beibehalten wird?
- Welche Faktoren determinieren die Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots und welche Faktoren determinieren die Häufigkeit dieser Fahrten nach Wegfall des Verbots?

Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen sollten empirisch fundierte Empfehlungen für zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Verringerung von Fahrten unter Alkoholeinfluss sowohl vor als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abgeleitet werden. Zusätzlich sollten Ansatzpunkte dafür generiert werden, mit welchen Präventionsmaßnahmen andere verkehrsbezogene Delikte positiv beeinflusst werden könnten.

3.2 Überblick über die eingesetzten Methoden

Zur Überprüfung der grundlegenden Modellannahmen wurden zunächst zwei Fokusgruppeninterviews durchgeführt. Anhand der Erkenntnisse sollte zum einen die prinzipielle Eignung der aus der Literaturanalyse abgeleiteten Modellfaktoren bewertet werden. Zum anderen galt es, weitere Anhaltspunkte zur Generierung von Items für den Fragebogen zu sammeln, der als Erhebungsinstrument in der Hauptuntersuchung eingesetzt werden sollte. Die Hauptuntersuchung wurde als schriftliche Online-Befragung durchgeführt; ihr war ein Pretest vorangestellt. In der nachfolgenden Tabelle 9 sind die durchgeführten Fokusgruppeninterviews und Befragungen in ihrer zeitlichen Abfolge dargestellt.

Tabelle 9: Durchführungszeiträume der Fokusgruppeninterviews und Befragungen

Methode	2023									
	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt
Fokusgruppeninterview I										
Fokusgruppeninterview II										
Online-Befragung – Pretest										
Online-Befragung – Hauptuntersuchung										

3.3 Fokusgruppeninterviews

3.3.1 Kurzbeschreibung der Methode

Bei der Forschungsmethode „Fokusgruppeninterview“ werden Gruppen anhand bestimmter Kriterien zusammengestellt und durch eine(n) Moderator/-in dazu angeregt, über ein festgelegtes Thema zu diskutieren (Krueger, 1994; Morgan, 1997). Die Gruppensituation bietet – im Gegensatz zu Interviews mit Einzelpersonen – den Vorteil, dass die Teilnehmer/-innen in eine intensive Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgegenstand treten, da verschiedene Wahrnehmungen, Meinungen und Einstellungen aufeinandertreffen und vor den anderen Gruppenmitgliedern begründet werden müssen. Zumeist werden Fokusgruppeninterviews genutzt, um eine bestimmte Thematik explorierend zu ergründen und beispielsweise Hypothesen für eine quantitative Untersuchung zu generieren (Breiling, 2000).

Die Angaben zur empfohlenen Größe von Fokusgruppen variieren, mehrheitlich wird jedoch eine Größe von sechs bis acht Personen als optimal erachtet (Krueger & Casey, 2008; Lamnek, 2005; Morgan, 1997). Krueger und Casey (2008) plädieren bei der Durchführung von Fokusgruppeninterviews für den Einsatz von Moderationsteams: Eine Person übernimmt die Moderationsaufgabe, während die zweite Person die technisch-organisatorischen Rahmenbedingungen überwacht (z. B. die Aufzeichnung des Interviews), Notizen anfertigt und ergänzende Fragen stellt. Zur Durchführung der Interviews wird in der Regel ein Leitfaden genutzt, in dem die relevanten Forschungsfragen operationalisiert und der Ablauf des Interviews vorstrukturiert sind (Dammer & Szymkowiak, 1998; Lamnek, 2005).

3.3.2 Erhebungsinstrument – Interviewleitfaden

Basierend auf den Erkenntnissen der Literaturrecherche zu den Determinanten des Fahrens unter Alkoholeinfluss und unter Berücksichtigung der im Kapitel 3.1 aufgeführten Fragestellungen wurde ein halbstandardisierter Interviewleitfaden erstellt (s. Anhang I). Ein solcher Leitfaden enthält zum einen vorformulierte Texte und Fragen, die durch die Moderatorin bzw. den Moderator entsprechend des Wortlautes vorzutragen sind. Zum anderen lässt ein solcher Leitfaden Raum für Nachfragen und eine relativ flexible Steuerung des Gesprächsverlaufs (Gläser & Laudel, 2010).

In der nachfolgenden Tabelle 10 sind der Aufbau des Interviewleitfadens, die mit den einzelnen Interview-Phasen anvisierten Zielstellungen bzw. die zu diskutierenden Inhalte und die zeitlich vorgesehenen Umfänge im Überblick dargestellt. Zu beachten

ist, dass der Leitfaden auch Textelemente enthielt, die entweder nur für Personen relevant waren, für die das absolute Alkoholverbot galt, oder nur für Personen, die nicht mehr vom Verbot betroffen waren.

Tabelle 10: Aufbau des Interviewleitfadens

Phase	Zielstellungen und zu diskutierende Inhalte	Zeit in min
Einführung	- Begrüßung der Teilnehmer/-innen - Kurzvorstellung der Moderator/-innen - Erläuterung der Zielstellung des Interviews - Erläuterung der organisatorischen Rahmenbedingungen (z. B. Verhaltensregeln, Einverständniserklärung „Ton-Aufzeichnung“)	10
Warm-up: Vorstellung	- Schaffung einer vertrauensvollen Gesprächsatmosphäre - Vorstellung der Teilnehmer/-innen	5
Warm-up: Mobilität	- Fahrzeug-Nutzungsverhalten - Bedeutsamkeit des Fahrzeugs - Vorhandensein alternativer Beförderungsmöglichkeiten	10
Charakterisierung von Trink-Fahr-Konflikten	- Auftretenshäufigkeit von Trink-Fahr-Konflikten - Merkmale typischer Trink-Fahr-Konflikte - Pandemiebedingte Unterschiede	15
Determinanten der Trink-Fahr-Entscheidung	- Einflussfaktoren auf die Trink-Fahr-Entscheidung - Einflussstärke der Faktoren	20
Wahrnehmung der Trink-Fahr-Konflikte	- Individuelles Erleben von Trink-Fahr-Konflikten und soziale Reaktionen des Umfelds - Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss im sozialen Umfeld - Veränderung der Wahrnehmung der Konflikte im zeitlichen Verlauf	15
Handlungs- und Bewältigungsplanung	- Art und Eignung von Handlungs- und Bewältigungsplänen - Ausnahmesituationen, die Fahrten unter Alkoholeinfluss begünstigen - Häufigkeit eigener Fahrten unter Alkoholeinfluss	25
Resümee und zukünftiges Verhalten	- Bedeutsamste Einflussfaktoren - Akzeptanz des absoluten Alkoholverbots - Verhalten nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots	10
Abschluss	- Ergänzungen/Fragen der Teilnehmer/-innen - Verabschiedung	5
		115

3.3.3 Durchführung

Pretest

Der erstellte Interviewleitfaden wurde zur (methodisch-)kritischen Überprüfung zwei wissenschaftlichen Mitarbeiter/-innen vorgelegt, die über Expertise im Bereich „qualitative Methoden“ und „verkehrsauffällige Kraftfahrer/-innen“ verfügen. Die identifizierten Optimierungsbedarfe wurden eingearbeitet. Daraufhin erfolgte die Schulung der beiden Moderator/-innen (z. B. Ablauf des Interviews, Technik zur Anfertigung der auditiven Aufzeichnungen).

Stichprobe
Die Rekrutierung der Teilnehmer/-innen für die Fokusgruppeninterviews erfolgte über soziale Netzwerke und lokale Aushänge. Für die Teilnahme am Interview wurde eine Aufwandsentschädigung von 50 Euro je Teilnehmer/-in ausgezahlt. Das erste Fokusgruppeninterview wurde mit sechs Frauen durchgeführt, die sich in der Phase des absoluten Alkoholverbots befanden (Alter: *M* = 18,67, *Min* = 18, *Max* = 20, *SD* = 0,82). Am zweiten Interview nahmen zwei Frauen und sechs Männer teil, die nicht mehr vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren (Alter: *M* = 21,63, *Min* = 21, *Max* = 22, *SD* = 0,52). Alle Teilnehmer/-innen stammten aus dem ländlichen Raum. Dies hatte für die Überprüfung der verschiedenen Modell-Variablen den Vorteil, dass die Teilnehmer/-innen vermutlich häufiger mit Trink-Fahr-Konflikten konfrontiert waren als Personen im städtischen Raum, da Personenbeförderungsmittel (z. B. Bus und Taxi) oftmals nur eingeschränkt zur Verfügung standen.

3.3.4 Datenauswertung

Die beiden auditiv aufgezeichneten Fokusgruppeninterviews wurden nach den Regeln von Dresing und Pehl (2017) transkribiert und dann einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2003) unterzogen. Hierzu erfolgte zunächst – basierend auf den Erkenntnissen der Literaturrecherche – die Erstellung und Definition eines Kategoriensystems (deduktives Vorgehen). Daran anschließend wurden die relevanten Textstellen der Transkripte systematisch paraphrasiert und den passenden Kategorien zugeordnet. Für Textstellen, die keiner der deduktiv entwickelten Kategorien zugeordnet werden konnten, wurden neue Kategorien gebildet (induktives Vorgehen), um eine Erweiterung bzw. Ausdifferenzierung des bestehenden Kategoriensystems zu erzielen.

3.3.5 Ergebnisse

Im Ergebnis der Auswertung der Fokusgruppen-Interviews konnte die Bedeutsamkeit der verschiedenen Modell-Variablen prinzipiell bestätigt werden: Sämtliche Variablen wurden – in unterschiedlichem Ausmaß und in Abhängigkeit der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots – in den Aussagen der Interview-Teilnehmer/-innen adressiert.

In der Gruppe derjenigen, für die zum Zeitpunkt des Interviews das absolute Alkoholverbot galt (Gruppe I), spielten die formellen Sanktionen eine größere Rolle als in der Gruppe derjenigen, für die es nicht mehr galt (Gruppe II). Die Interviewten der Gruppe I hatten Angst, von der Polizei kontrolliert zu werden; dies galt auch dann, wenn sie keinen Alkohol konsumiert hatten (*„Obwohl ich komplett normal fahre, ist es trotzdem so ein bisschen angsteinflößend.“*). Befürchtet wurden vor allem der Verlust der Fahrerlaubnis und der damit einhergehende Verlust der (mobilen) Unabhängigkeit („*Aber ich weiß, meine Pumpe würde so laufen, wenn ich etwas getrunken hätte. Und meine größte Angst wäre in dem Fall, nicht das Geld und nicht, was meine Eltern denken, sondern dass der Führerschein weg ist.*“). In der Gruppe II stand ebenfalls der mögliche Fahrerlaubnis-Verlust im Vordergrund, da die Fahrerlaubnis entweder zum Erreichen des Arbeitsortes oder zur Ausübung der beruflichen Tätigkeit als essenziell angesehen wurde („*Der Hauptgrund ist aber, dass man Angst davor hat, den*

Führerschein zu verlieren, weil man darauf angewiesen ist.“). Das Zahlen von Geldstrafen und das Erhalten von Punkten im Fahreignungsregister wurden nicht benannt, sodass diese rechtlichen Konsequenzen nicht in den im Anschluss konzipierten Fragebogen eingeflossen sind.

Bei den informellen Sanktionen zeigte sich hinsichtlich der injunktiven Normen, dass in der Gruppe I die Angst vor negativen Reaktionen der Eltern und Großeltern im Falle eines Fahrerlaubnis-Verlustes einen wesentlichen Antrieb für die Einhaltung des absoluten Alkoholverbots darstellte *(„Also bei mir wären die, denke ich einmal, sehr enttäuscht. Weil meine Oma hat mir den zum Beispiel auch finanziert, also sie hat ihn bezahlt. Wenn ich dann sagen würde: ‚Ich habe getrunken und bin gefahren‘, würde sie das nicht so cool finden. Ich glaube, das wäre mir auch unangenehmer, wenn meine Familie das weiß, weil die, glaube ich, schon echt sehr enttäuscht wären.“*). Im Widerspruch dazu schilderten beide Gruppen Situationen, in denen sie im familiären Kreis (z. B. im Rahmen von Feierlichkeiten) explizit zum Mittrinken aufgefordert wurden, obwohl sie noch fahren mussten („*Bei mir ist das so, dass ich immer fahre und meine Eltern sitzen daneben. Dann ist es halt für die irrelevant. Wenn ich sage: ‚Jetzt so ein Wein zum Essen ...‘, dann ist ihre Reaktion: ‚Ja, mache doch.‘ Dann sage ich: ‚Ich kann ja gar nicht. Ich bin weder 21, noch bin ich aus der Probezeit heraus.‘ Für die ist das so: ‚Ja, mein Gott.‘“*). Darüber hinaus erwies sich der Einfluss der Peergroup als bedeutsam: In der Gruppe I reichte das Spektrum der Verhaltensweisen von der „allgemeinen Wertschätzung des Nicht-Trinkens-und-Fahrens“ *(„Die pushen mich, weil sie wissen: ‚Du fährst uns, du bist so nett heute und fährst uns und trinkst für uns nichts.‘“*) bis hin zum „aktiven Abhalten vom Trinken bzw. Fahren“ *(„Ich hatte am Samstag zum Beispiel eine Mische gehalten und habe gedacht: ‚Ein Schluck ist ja nichts‘. Da meinten die anderen: ‚Nein, mache das nicht.‘“*). In der Gruppe II wiederum wurde vor allem vom sozialen Druck berichtet, Trinkgelegenheiten wahrzunehmen bzw. Trinkangebote auszuschlagen *(„Für mich ist es manchmal auch so gewissermaßen ein Zwang, dass man dann auch zu hören bekommt: ‚Warum willst du nichts trinken?‘ Dass man sich irgendwie auch gezwungen fühlt, auch mit zu trinken mit Freunden, manchmal ist auch die Familie mit beteiligt.“).* Hinsichtlich der deskriptiven Normen fielen die Beobachtungen ebenfalls unterschiedlich aus: Ein Teil der Interviewten (Gruppe I und II) gab an, dass ihre Eltern nie nach dem Konsum von Alkohol fahren würden (*„Es war eigentlich immer so, dass einer gesagt hat: ‚Ich fahre, dann könnt ihr alle trinken.‘“*); ein anderer Teil berichtete, dass dies durchaus der Fall sei, allerdings nur nach dem Konsum geringer Alkoholmengen oder nachdem bereits hinreichend viel Zeit bis zum Fahrtantritt verstrichen sei *(„Man kennt es von den Eltern, der Papa hatte zwei Biere getrunken und dann nach drei, vier Stunden ist man losgefahren.“*). In beiden Gruppen, jedoch häufiger in Gruppe II, wurden Fahrten unter Alkoholeinfluss (auch über der 0,5-Promillegrenze) von Freund/-innen registriert *(„Ein Kumpel von mir ist unter Alkoholeinfluss vom Parkplatz heruntergefahren und in einen Zaun hineingebrettert.“*). Aufgrund der unterschiedlichen normativen Bedeutsamkeit der Familienmitglieder und der Peergroup wurden im Fragebogen Items aufgenommen, die zwischen beiden sozialen Gruppen unterscheiden.

Bei den internalen Faktoren kristallisierte sich die Risikobereitschaft als besonders wichtiger Einflussfaktor heraus. Die Mitglieder beider Gruppen gaben als Hauptgründe für das abstinente Fahrverhalten an, dass sie sich selbst, andere Verkehrsteilnehmer/-innen und/oder Mitfahrer/-innen nicht gefährden wollten *(„Ich würde nicht unter Alkoholeinfluss fahren. Auch nicht, wenn ich jemanden mitnehme. Ich habe immer Angst, dass etwas passiert.“*). Weiterhin gaben einige Interviewte an, dass sich die Unfallerfahrungen alkoholisierter Freund/-innen und Familienmitglieder sowie die damit verbundenen Konsequenzen positiv (im Sinne des abstinenten Fahrens) auf ihr eigenes Trink-Fahr-Verhalten ausgewirkt hätten *(„Meine Mama hatte 2020 einen Verkehrsunfall […] Da sie daran schuld war und Alkohol getrunken hatte, musste sie für ein Jahr lang den Führerschein abgeben.“*). Aufgrund dieser Befunde fand im Fragebogen eine Operationalisierung der indirekten Unfallerfahrungen der Befragten statt.

Die internalen Faktoren „Regelakzeptanz“ und „personale Norm“ spielten eher eine untergeordnete Rolle bezüglich des Trink-Fahr-Verhaltens. Die interviewten Personen befürworteten das absolute Alkoholverbot und konnten dessen Sinnhaftigkeit begründen *(„Ich finde es gut, dass man mehr sensibilisiert wird dafür. Dass versucht wird, das zu normalisieren, dass man eigentlich nicht trinken sollte.“*). Diese Einsicht führte jedoch nicht zwangsläufig zu einem durchgängig abstinenten Fahrverhalten während bzw. nach der Phase des absoluten Alkoholverbots.

Als Strategie der Handlungsplanung wurde in beiden Gruppen am häufigsten die Bildung von Fahrgemeinschaften benannt (*„Wir sagen: ‚Person A fährt dieses Wochenende, alle anderen können trinken und nächstes Wochenende wird abgewechselt.‘“*). Diejenigen, die sich noch in der Phase des absoluten Alkoholverbots befanden (Gruppe I), machten zudem häufig vom Angebot ihrer Eltern Gebrauch, sie zum Trinkort zu fahren bzw. von dort abzuholen (*„Ich weiß, dass ich definitiv nach Hause komme. Auch wenn ich um 03:00 Uhr anrufe, stehen meine Eltern auf und holen mich ab.“*). Die Eltern der Gruppe II seien hingegen mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnis-Besitzes ihrer Kinder weniger bereit gewesen, sie zu fahren *(„Jetzt sagen sie: ‚Du kannst auch selbst fahren.‘“*). Strategien der Bewältigungsplanung wurden von den Interviewten nur rudimentär beschrieben. Um den Erkenntnisgewinn im Bereich der „Handlungs- und Bewältigungsplanung“ in Bezug auf Trink-Fahr-Konflikte und der damit im Zusammenhang stehenden „Selbstwirksamkeitserwartung“ voranzutreiben, wurden entsprechende Items zur Abbildung der Konstrukte im Fragebogen verortet.

Die Bereitschaft, aufgrund bestimmter situativer Gegebenheiten alkoholisiert zu fahren, war in der Gruppe II höher ausgeprägt als in der Gruppe I (*„Aber es war dann schon 2:30 Uhr und irgendjemanden anrufen war nicht möglich. Dann haben wir gedacht, wir fahren schnell nach Hause, das ist ja nur ein Katzensprung“*). Als begünstigende Bedingungen wurden eine „kurze Entfernung zum Wohnort“, die „Bekanntheit der Strecke“, „Alleinfahrten“ und „mangelnde Alternativen“ benannt. Für die benannten Situationen wurden Fragebogen-Items formuliert.

Im Rahmen der Gespräche wurde deutlich, dass auch die individuellen Trinkmotive als Faktor berücksichtigt werden sollten. Vor allem Teilnehmer/-innen, die das Trinken von Alkohol mit „Geselligkeit“ verbanden, waren bereits alkoholisiert gefahren oder

konnten sich dies – unter Einhaltung der 0,5-Promillegrenze – zukünftig vorstellen (*„Ich würde auch nicht mehr als ein Glas Wein trinken, aber es ist trotzdem für solche Abende, um den Abend entspannt ausklingen zu lassen, dass man dann nicht daran gehindert ist.“*). Einige Teilnehmer/-innen ärgerte es, dass sie als Fahrer/-innen nicht den gleichen Spaß empfinden konnten wie die Nicht-Fahrer/-innen (*„Dann will man eben ein Stückchen dazugehören oder auch einmal Spaß haben. Wenn die ganze Zeit jeder die ganze Woche neben einem nur betrunken ist oder sehr angeheitert, will man das eigentlich auch einmal gerne haben.“*). Daneben gab es aber auch Teilnehmer/-innen, die aussagten, dass ihr Erleben von „Partys“ durch den Konsumverzicht nicht beeinflusst sei (*„Ich habe auch ohne Alkohol Spaß auf einer Party.“*). Diese Hinweise führten dazu, dass das „Trinkmotiv“ als Kontrollvariable in das Modell aufgenommen wurde.

Ferner wurde in beiden Gruppen Unsicherheit darüber geäußert, wie viel Restalkohol am Morgen nach einem Trinkereignis noch im Blut vorhanden ist *(„Wenn man getrunken hat und am nächsten Tag fahren möchte. Da stelle ich mir dann eher die Frage: ‚Wie viel habe ich denn jetzt noch?‘“*) bzw. war einigen interviewten Personen unklar, dass auch am Morgen nach einem Trinkereignis der BAK-Wert über der zulässigen Grenze liegen kann (*„… wenn du getrunken hast und den nächsten Morgen wieder fährst, da fühle ich mich manchmal auch noch angeschwipst, aber fahre dann trotzdem, weil ich die Nacht geschlafen habe. Das finde ich dann aber auch wieder blöd, da merke ich dann mehr, aber ich darf fahren als an dem Abend, wo ich gar nichts merke, da darf ich nicht.“*). Aufgrund dieser Schilderungen wurde eine Frage zur Häufigkeit von Fahrten unter dem (mutmaßlichen) Einfluss von Restalkohol aufgenommen.

3.4 Online-Befragung

3.4.1 Kurzbeschreibung der Methode

Als „Online-Befragung“ werden vornehmlich Erhebungsvorgänge bezeichnet, bei denen die Befragten einen auf einem Server hinterlegten Fragebogen ausfüllen. Neben den – im Vergleich zu persönlichen und telefonischen Befragungen – geringen Erhebungskosten und (potenziell möglichen) großen Stichprobenumfängen, erlaubt der Online-Modus den Einsatz multimedialer Elemente (Schnell, Hill & Esser, 2005) sowie eine flexible und automatisierte Filterführung (Pötschke & Simon, 2001). Darüber hinaus erleichtert die Standardisierung des Fragebogens die Auswertung der Daten und den Vergleich der Ergebnisse der verschiedener Befragungsteilnehmer/-innen (DeGEval, 2008). Insbesondere bei sensiblen Untersuchungsthemen bieten Online-Befragungen zusätzlich den Vorteil, dass sich die Teilnehmer/-innen „anonymer“ fühlen als bei anderen Erhebungsmethoden, sodass offenere und ehrlichere Antworten erwartet werden können (Taddicken, 2009). Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Repräsentativität der zu ziehenden Stichprobe mutmaßlich eingeschränkt ist, da nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen Zugang zum Internet haben bzw. in Online-Panels registriert sind (Hauptmanns, 1999). Zudem können die jeweiligen Durchführungsbedingungen der Datenerhebung nicht kontrolliert werden (ebd.).

3.4.2 Erhebungsinstrument – Fragebogen

Ausgehend von den Erkenntnissen aus der Literaturrecherche und den Fokusgruppeninterviews wurde der Fragebogen entwickelt. Zur Item-Generierung bzw. zur Skalenbildung wurden neue Items (Fragen/Statements) formuliert; es erfolgte aber auch ein Rückgriff auf bereits etablierte Fragenbogen/Instrumente (z. B. AUDIT-C). Die Formulierung, Reihung und Gruppierung der Items erfolgten gemäß inhaltlicher, psychologischer und gestalterischer Normen (Thielsch, Lenzner & Melles, 2012). Es wurden vorrangig geschlossene Fragen verwendet, da es diese erleichtern, die verschiedenen Einschätzungen zu quantifizieren, zu vergleichen und auszuwerten. Darüber hinaus lassen sich über geschlossene Fragen gezielt und systematisch diejenigen Teilaspekte beurteilen, die von vordergründigem Interesse, aber den Befragten unter Umständen nicht mehr präsent sind (Haenisch, 1990). In der Regel wurde eine sechsstufige Antwortskala verwendet, um Antwortverzerrungen im Sinne einer „Tendenz zur Mitte“ vorzubeugen und die Abgabe eines Tendenzurteils zu forcieren (Schnell, Hill & Esser, 2011). Eine fünfstufige Antwortskala kam hingegen bei Häufigkeitseinschätzungen zum Einsatz. Zusätzlich wurden offene Fragen gestellt, wenn eine Beschränkung auf bestimmte Antwortoptionen nicht angemessen erschien oder wenn ergänzende Einschätzungen gewünscht waren. Aus der Kombination der beiden Frage-Formate (offene und geschlossene Fragen) resultieren quantifizierbare Daten, die vor dem Hintergrund der qualitativen Äußerungen sinnvoll interpretiert werden können (Bortz & Döring, 2006).

3.4.3 Pretest

Durchführung

Der Pretest-Fragebogen wurde vom 12.05.2023 bis zum 19.05.2023 zur Bearbeitung durch die registrierten Mitglieder eines Online-Panels[27] freigeschaltet. Der Stichprobenumfang betrug 50 Personen, wobei für jeweils 25 Personen zum Zeitpunkt der Befragung das absolute Alkoholverbot galt bzw. nicht mehr galt. Zudem wurden innerhalb der beiden Gruppen zwei verschiedene Antwortformate zur Schätzung der Anzahl der Trink-Fahr-Konflikte getestet (numerisch vs. kategorial).

Ergebnisse

Das Durchschnittsalter der Teilnehmer/-innen der Gruppe, für die das absolute Alkoholverbot galt, lag bei 24 Jahren (*M* = 23,52, *Min* = 18, *Max* = 31, *SD* = 4,74), dasjenige der Gruppe außerhalb des Alkoholverbots bei 31 Jahren (M = 30,72, Min = 22, Max = 40, *SD* = 4,84). In beiden Gruppen waren anteilig mehr Frauen als Männer vertreten (15 bzw. 13 Frauen).

[27] Das Online-Panel wurde von „Splendid Research“ zur Verfügung gestellt. Es sei darauf hingewiesen, dass die Repräsentativität von Online-Panels eingeschränkt ist. Zwar verfügten im Jahr 2022 knapp 91 Prozent der deutschen Haushalte über einen Internetanschluss (Statista, 2023). Selbstselektionseffekte wie die bewusste Entscheidung, Teil eines Panels zu sein, können jedoch dazu führen, dass die Grundgesamtheit nicht angemessen repräsentiert wird (Göritz & Moser, 2000). So sind in Online-Panels einkommensschwache und bildungsferne Bevölkerungsschichten tendenziell unterrepräsentiert, während Bewohner/-innen städtischer Regionen und Personen mit hoher Technikaffinität eher überrepräsentiert sind (Stantcheva, 2022).

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit des Fragebogens betrug 14 Minuten. Es handelt sich hierbei um eine akzeptable Bearbeitungsdauer (Böhler, 2004; Galesic & Bosnja, 2009), sodass die Anzahl der Items für die Hauptuntersuchung nicht reduziert wurde.

Zur Bestimmung der internen Konsistenzen der einzelnen verwendeten Skalen wurde Cronbachs Alpha berechnet. Die ermittelten Werte bewegten sich zwischen „schlecht“ (α = .55) und „exzellent“ (α = .91); der Großteil der Werte lag im „akzeptablen“ Bereich (α = .70 bis α = .79; Blanz, 2015). Im Ergebnis der Analysen fand eine Reformulierung derjenigen Items statt, deren Entfernung aus der jeweiligen Skala zu einer deutlichen Verbesserung der internen Konsistenz geführt hatte. Zudem ergab sich aus den durchgeführten Datenanalysen, dass die Items der Skala „Regelakzeptanz“ inhaltlich eher zwei voneinander unabhängige Konstrukte abbilden. Daher wurden für die Hauptuntersuchung die Skalen „Regelakzeptanz“ und „Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln“ gebildet. Ebenso verhielt es sich mit der Skala „Handlungs- und Bewältigungsplanung“ – im Ergebnis der Analysen wurde eine Skala zur „Handlungsplanung“ und eine Skala zur „Bewältigungsplanung“ erstellt.

Hinsichtlich der Frage, ob die Anzahl der erlebten Trink-Fahr-Konflikte und die Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten 12 Monaten eher anhand von numerischen[28] oder kategorialen[29] Antwortoptionen erfasst werden sollten, zeigte sich folgendes Bild: Bei Nutzung der numerischen Antwortoptionen wurden deutlich mehr Trink-Fahr-Konflikte und Fahrten unter Alkoholeinfluss berichtet als bei Nutzung der kategorialen Option. Da insbesondere bei den Fragen zur Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss das Auftreten von Antwortverzerrungstendenzen im Sinne der sozialen Erwünschtheit wahrscheinlich ist, spiegelten die Antworten mit dem numerischen Format mutmaßlich stärker die tatsächliche Auftretenswahrscheinlichkeit der Fahrten wider als das kategoriale Format. Aus diesem Grund wurde das numerische Format für die Hauptuntersuchung übernommen.

3.4.4 Hauptuntersuchung

Aufbau des Fragebogens

Die auf Grundlage der Pretest-Ergebnisse optimierte, finale Fragebogen-Version findet sich im Anhang II des vorliegenden Berichts. In der Tabelle 11 ist der Aufbau des Fragebogens visualisiert: Es sind die Inhaltsbereiche bzw. Skalen, die zugehörige Itemanzahl und Beispielitems angegeben; für die Skalen sind die internen

[28] Von den Befragten musste ein Zahlenwert eingegeben werden (Freitext): „____ Mal“

[29] Die Antwortoptionen lauteten: „Nie“, „Seltener als 1 Mal im Monat“, „1 Mal im Monat“, „2 - 3 Mal im Monat“, „1 - 2 Mal in der Woche“ und „3 Mal in der Woche oder häufiger“.

Konsistenzen[30] aufgeführt. Dem Fragebogen war darüber hinaus ein kurzer Informationstext vorangestellt, in dem der Untersuchungszweck, die groben Inhalte des Fragebogens und die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen dargestellt wurden.

[30] Der überwiegende Teil der Skalen-Werte liegt im „akzeptablen“ ($.70 < \alpha \leq .80$) und „guten“ Bereich ($\alpha > .80$; Blanz, 2015). Einige wenige Skalen-Werte gelten als „fragwürdig“ ($.60 < \alpha \leq .70$); der Wert für die Skala „Handlungsplanung“ fällt „schlecht“ aus ($.50 < \alpha \leq .60$). Da die Reliabilität – gemäß der Spearman-Brown-Formel – eine Funktion der Item-Anzahl darstellt, wird jedoch davon ausgegangen, dass durch Hinzufügung von weiteren Items zu den betroffenen Skalen höhere Skalen-Werte erzielt worden wären. Aus testökonomischen Gründen war auf eine Erhöhung der Item-Anzahl allerdings verzichtet worden.

Tabelle 11: Aufbau des Fragebogens, Beispielitems und interne Konsistenzen der Skalen

Inhaltsbereich bzw. Skala	Item-Anzahl	Beispielitem	α
Zugangsvoraussetzungen bzw. Kriterien zur Bildung der drei Befragungsgruppen	9[a]	*Sofern Person > 21 Jahre und Fahrerlaubnis-Besitz > 24 Monate:* Befinden Sie sich noch in der Probezeit? Ja Nein	/
Soziodemographie	2	Mit welchem Geschlecht identifizieren Sie sich? Weiblich Männlich Divers	/
Mobilität	7[a]	Besitzen Sie ein eigenes Auto? Ja Nein	/
Alkoholkonsummuster (AUDIT-C[c])	3	Wie oft nehmen Sie alkoholische Getränke zu sich? Nie / An 1 Tag im Monat oder seltener / An 2 – 4 Tagen im Monat / An 2 – 3 Tagen pro Woche / An 4 Tagen pro Woche oder häufiger	.62
Trinkmotiv (DMQ-R-SF[d])	12	*Verstärkungsmotive*: Wie oft haben Sie getrunken, um berauscht zu sein? *Bewältigungsmotive*: Wie oft haben Sie getrunken, weil es Ihnen half, als Sie niedergeschlagen oder gereizt waren? *Soziale Motive*: Wie oft haben Sie getrunken, weil es dann lustiger wurde, wenn Sie mit anderen zusammen waren? *Konformitätsmotive*: Wie oft haben Sie getrunken, um sich nicht ausgeschlossen zu fühlen? (Fast) nie Manchmal Öfter Meistens (Fast) immer	.75 .85 .81 .85
Häufigkeit normrelevanter Situationen sowie Fahrten unter Alkoholeinfluss	12[a]	Schätzen Sie, wie oft haben Sie als Fahrer/-in – auch nur geringe Mengen – Alkohol getrunken, seitdem Sie den Führerschein besitzen? Nie Selten Manchmal Oft (Fast) immer	/
Unfallerfahrungen	3	Haben Sie bereits einen Verkehrsunfall miterlebt (als Fahrer/-in, Mitfahrer/-in oder Augenzeuge/Augenzeugin), bei dem Alkohol eine Rolle spielte? Ja Nein	/
Polizeikontrollen	4[a]	Wurden Sie als Autofahrer/-in schon einmal von der Polizei kontrolliert? Ja Nein	/

Inhaltsbereich bzw. Skala	Item-Anzahl	Beispielitem	α
Subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit	4	Auf Schleichwegen werde ich bestimmt nicht kontrolliert, wenn ich mit Alkohol am Steuer fahre. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.61
Subjektiv wahrgenommene Strafhärte	4	Mein Führerschein ist mir zu wichtig, als dass ich mit Alkohol am Steuer fahren würde. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.64
Deskriptive Norm	4	Einige meiner Freunde fahren manchmal noch, nachdem sie etwas Alkohol getrunken haben. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.67
Injunktive Norm	8	Einige meiner Familienmitglieder versuchen manchmal, mich zu überreden, mit ihnen Alkohol zu trinken, auch wenn sie wissen, dass ich noch fahren muss. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.81
Personale Norm	4	Ich hätte ein schlechtes Gewissen, wenn ich trinken und dann fahren würde. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.80
Risikobereitschaft	5	Man kann etwas Alkohol trinken und trotzdem sicher fahren. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.73
Regelakzeptanz	4	Ich finde die gesetzlichen Regeln zum Thema „Alkohol und Autofahren“ zu streng. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.77[b] .75[b]
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	4	Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen ist sinnvoll. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.62

Handlungsplanung	4	Wenn ich Fahrer/-in bin, habe ich mir vorher genau überlegt, was mir dabei hilft, auf Alkohol zu verzichten. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.57
Bewältigungsplanung	5	Ich habe mir genau überlegt, was ich tun werde, wenn ich getrunken habe und mein ursprünglicher Plan, nach Hause zu kommen, nicht funktioniert. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.81
Selbstwirksamkeitserwartung	6	Ich bin überzeugt davon, dass ich auf Alkohol verzichten kann, wenn ich danach noch fahren muss. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.87
Situative Faktoren	5	Ich kenne die Strecke gut. Trifft über-haupt nicht zu / Trifft über-wiegend nicht zu / Trifft eher nicht zu / Trifft eher zu / Trifft über-wiegend zu / Trifft voll und ganz zu	.88

Anmerkung.

[a] Es handelt sich um die maximale Anzahl der Items. Je nach Beantwortung der Filterfrage(n) wurden ggf. weniger Items präsentiert.

[b] Die Formulierungen der Items für die Gruppe „absolutes Alkoholverbot gilt“ (erster Wert) und für die Gruppe „absolutes Alkoholverbot gilt nicht mehr“ (zweiter Wert) unterschieden sich geringfügig voneinander, sodass die Reliabilitätsanalysen separat für jede Gruppe vorgenommen wurden.

[c] Bush, Kivlahan, McDonell, Fihn & Bradley (1998)

[d] Kuntsche & Kuntsche (2009); Wurdak & Wolstein (2012)

Zugangsvoraussetzungen und Befragungsgruppen
Die Teilnahme an der Online-Befragung war an spezifische Bedingungen geknüpft. So mussten die im Panel registrierten Personen folgende Voraussetzungen erfüllen, um sicherzustellen, dass sie (1) vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren und (2) theoretisch die Möglichkeit gehabt haben, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen:

- Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B nach August 2007[31], aber vor dem 28. Lebensjahr[32],
- regelmäßige Nutzung eines Fahrzeugs (mindestens einmal monatlich),
- (zumindest) gelegentlicher Konsum von Alkohol und
- Erleben von Trink-Fahr-Konflikten.

Die Befragungs-Teilnehmer/-innen wurden kriteriengeleitet in drei Gruppen eingeteilt:

- Gruppe 1: Personen, die jünger als 21 Jahre sind oder die Fahrerlaubnis vor weniger als 24 Monaten erworben haben, sowie weitere Personen, die sich in der Probezeit befinden (Gruppe „aAv gilt“)
- Gruppe 2: Personen, die zwischen 21 und 22 Jahre alt sind und sich nicht mehr in der Probezeit befinden, sowie Personen, die älter als 22 Jahre sind und sich seit maximal 12 Monaten nicht mehr in der Probezeit befinden (Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“)
- Gruppe 3: Personen, die älter als 22 Jahre sind und sich seit mehr als 12 Monaten nicht mehr in der Probezeit befinden (Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“)

Durch die Gruppeneinteilung war es möglich, Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren (Gruppe 1), mit denjenigen Personen zu vergleichen, für die das Verbot seit Kurzem (Gruppe 2) bzw. seit längerer Zeit (Gruppe 3) nicht mehr galt. Für die Ergebnisdarstellung wurden die Gruppen 2 und 3 jedoch zusammengefasst, da sich die beiden Gruppen nur unwesentlich voneinander unterschieden (Gruppe „aAv gilt nicht mehr“).

Zusätzlich wurden sogenannte „Teilgruppen“ gebildet, um Aussagen bezüglich der Verhaltensentwicklung treffen zu können:

- Abstinentes Fahrverhalten beibehalten: Personen der Gruppe 1, die während des aAv „Nie“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind und dieses Verhalten auch nach dem Wegfall des aAv beibehalten wollen, ODER Personen der Gruppen 2 und 3, die sowohl während des aAv als auch nach dem Wegfall des aAv „Nie“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind (Teilgruppe „abF beibehalten“)
- Wechsel vom abstinenten zum alkoholisierten Fahrverhalten: Personen der Gruppe 1, die während des aAv „Nie“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind und denken, dass sie nach dem Wegfall des aAv zumindest „Selten“ Alkohol trinken

[31] Auf diese Weise wurde sichergestellt, dass für die Personen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis das absolute Alkoholverbot galt.

[32] Die Altersbegrenzung wurde festgelegt, da der Fokus der Untersuchung auf jungen Fahrer/-innen liegen sollte.

und fahren werden, ODER Personen der Gruppen 2 und 3, die während des aAv „Nie“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind und dies nach dem Wegfall des aAv zumindest „Selten“ getan haben (Teilgruppe „kippen“ abF zu alkF)

- Wechsel vom alkoholisierten zum abstinenten Fahrverhalten: Personen der Gruppe 1, die während des aAv zumindest „Selten“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind und denken, dass sie dies nach dem Wegfall des aAv „Nie“ mehr tun werden, ODER Personen der Gruppen 2 und 3, die während des aAv zumindest „Selten“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind, dies aber nach dem Wegfall des aAv „Nie“ mehr getan haben (Teilgruppe „kippen“ alkF zu abF)
- Alkoholisiertes Fahrverhalten beibehalten: Personen der Gruppe 1, die während des aAv zumindest „Selten“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind und dieses Verhalten auch nach dem Wegfall des aAv beibehalten wollen, ODER Personen der Gruppen 2 und 3, die sowohl vor als auch nach dem Wegfall des aAv zumindest „Selten“ unter Alkoholeinfluss gefahren sind (Teilgruppe „alkF beibehalten“)

Bei der Operationalisierung der Teilgruppen gilt zu beachten, dass in der vorliegenden Untersuchung Personen nur dann als „abstinent“ eingeordnet werden, wenn sie als Fahrer/-in gänzlich auf Alkohol verzichten. Personen hingegen, die als Fahrer/-in (ggf. auch nur geringe Mengen) Alkohol konsumieren, werden als „alkoholisiert“ bezeichnet.

Stichprobe

Die Online-Befragung fand im Zeitraum vom 27.06.2023 bis zum 06.10.2023 statt.[33] Nach der Durchführung von Plausibilitätsprüfungen lagen vollständige Datensätze von 1.227 Personen zur Auswertung vor, wobei sich 803 Personen als „weiblich“, 421 als „männlich“ und 3 Personen als „divers“ identifizierten.[34] In der Tabelle 12 ist die Verteilung der soziodemografischen Merkmale der Teilnehmer/-innen gemäß ihrer Gruppenzugehörigkeit aufgeschlüsselt. Für die Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“ wurde der anvisierte Stichprobenumfang (n = 425) nicht erreicht, da die Anzahl der potenziell zu befragenden Personen durch die definierten Einschlusskriterien stark eingeschränkt war.

[33] Die Abbruchquote lag bei 16,6 Prozent. Mutmaßlich bedingten der Umfang des Fragebogens und das Vorhandensein offener Fragen die Höhe der Abbruchquote (Knapp & Heidingsfelder, 2001).

[34] Wie bereits im Kapitel 3.4.3 erläutert, ist die Repräsentativität von Online-Panels eingeschränkt. Nach Aussage des Panel-Anbieters „Splendid Research“ finden sich im Panel mehr Frauen als Männer. Zudem seien Frauen erfahrungsgemäß motivierter, auch längere Befragungen vollständig abzuschließen. Weiterhin seien Personen mit geringen Deutschkenntnissen, mit geringem Bildungsniveau und mit Lese-Schwäche im Panel unterrepräsentiert.

Tabelle 12: Geschlechts- und Altersverteilung sowie Wohnorte der drei Befragungsgruppen

	Gruppe „aAv gilt“				Gruppe „aAv gilt nicht mehr“							
					≤ 1 Jahr				> 1 Jahr			
	n	*%*			*n*	*%*			*n*	*%*		
Gesamt	427	34,8			369	30,1			431	35,1		
Geschlecht												
Weiblich	303	71,0			238	64,5			262	60,8		
Männlich	123	28,8			129	35,0			169	39,2		
Divers	1	0,2			2	0,5			0	0,0		
Wohnort												
Dorf	89	20,8			95	25,7			78	18,1		
Kleinstadt	113	26,5			87	23,6			99	23,0		
Mittelstadt	117	27,4			95	25,7			103	23,9		
Großstadt	108	25,3			92	24,9			151	35,0		
	M	*SD*	*Min*	*Max*	*M*	*SD*	*Min*	*Max*	*M*	*SD*	*Min*	*Max*
Alter	20,23	2,82	18	34	21,61	1.87	21	34	27,96	2,71	22	35

Die Teilnehmer/-innen der Gruppe „aAv gilt“ waren zum Zeitpunkt der Befragung im Schnitt seit 22,45 Monaten (*SD* = 19,15) im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B; diejenigen der Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“ seit 43,22 Monaten (*SD* = 10,00) und diejenigen der Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“ seit 104,91 Monaten (*SD* = 44,71). Darüber hinaus waren in jeder Gruppe bereits etwa 20 Prozent der Befragten vor dem Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis im Besitz einer Fahrerlaubnis für Krafträder. In der werden weitere, mobilitätsbezogene Angaben für die drei Befragungsgruppen dargestellt.

Zur Erfassung der Alkoholkonsummuster der Teilnehmer/-innen wurde die Kurzform des „Alcohol Use Disorders Identification Test“ eingesetzt, der „AUDIT-C“ (Bush et al., 1998). Das international anerkannte Screening-Instrument dient dazu, Personen mit einem riskanten Konsumverhalten und Rausch-Trinker/-innen zu identifizieren. Insgesamt finden sich in der vorliegenden Stichprobe hohe Prozentsätze an Personen mit riskantem Konsumverhalten (64,7 %) und Rausch-Trinkverhalten (42,6 %). Dies lässt sich zum einen damit begründen, dass die jungen untersuchten Befragten eher zum Konsum riskanter Mengen von Reinalkohol bzw. zum Rausch-Trinken neigen als Personen älterer Altersgruppen (Möckl et al., 2023a). Zum anderen bestand eine Voraussetzung für die Teilnahme an der Befragung darin, dass die Personen zumindest „gelegentlich“ Alkohol konsumieren. Die Tabelle 13 gibt einen Überblick über das Alkoholkonsummuster der Befragungsgruppen in Abhängigkeit vom Geschlecht. Der

Tabelle ist zu entnehmen, dass deutlich mehr männliche Befragte in der Gruppe „aAv gilt“ angaben, riskante Mengen Alkohol zu sich zu nehmen, als weibliche Befragte.

Tabelle 13: Alkoholkonsummuster der drei Befragungsgruppen differenziert nach dem Geschlecht (in %)

	Gruppe „aAv gilt“		**Gruppe „aAv gilt nicht mehr“**				**Gesamt**
			≤ 1 Jahr		> 1 Jahr		
	weiblich (*n* = 303)	männlich (*n* = 123)	weiblich (*n* = 238)	männlich (*n* = 129)	weiblich (*n* = 262)	männlich (*n* = 169)	
Risikoarm	36,0	26,0	35,7	37,2	41,6	35,5	35,3
Riskant	64,0	74,0	64,3	62,8	58,4	64,5	64,7

Anmerkung.
Risikokonsum liegt bei Männern ab einem Cut-Off-Wert von ≥ 5 und bei Frauen ab einem Cut-Off-Wert von ≥ 4 vor (für „diverse“ Personen liegen keine definierten Cut-Off-Werte vor, sodass deren Daten in dieser Analyse nicht berücksichtigt werden konnten).

3.4.5 Statistische Analysen

Einfaktorielle Varianzanalysen

Neben deskriptiven Analyseergebnissen (v. a. Häufigkeiten, Mittelwerte und Standardabweichungen) werden im nachfolgenden Kapitel 4 auch die Ergebnisse einfaktorieller Varianzanalysen nach Welch berichtet. Es handelt sich hierbei um ein robustes Testverfahren zur Prüfung der Mittelwerte verschiedener Gruppen auf Unterschiede. Signifikante Ergebnisse bedeuten, dass sich mindestens eine der untersuchten Gruppen im Hinblick auf eine bestimmte abhängige Variable (z. B. Risikobereitschaft) bedeutsam von den anderen Gruppen unterscheidet. Zur Ermittlung der expliziten Gruppenunterschiede wurden zusätzlich Scheffé-Tests als Post-hoc-Tests durchgeführt. In den zugehörigen Balken-Diagrammen im Kapitel 4.4 sind signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen wie folgt gekennzeichnet:

* $p < .05$
** $p < .01$
*** $p < .001$

Regressionsanalysen

Regressionsanalysen sind statistische Verfahren, bei denen eine abhängige Variable (Kriterium; z. B. Fahrten unter Alkoholeinfluss) anhand von unabhängigen Variablen (Prädiktoren) vorhergesagt werden soll. Auf Basis von Regressionsanalysen kann ermittelt werden, wie sich die abhängige Variable verändert, wenn der Wert eines bestimmten Prädiktors variiert, die anderen Prädiktoren jedoch konstant gehalten werden. Im vorliegenden Projekt wurden drei verschiedene Arten von Regressionsanalysen durchgeführt, die nachfolgend kurz erläutert werden.

Bei der *multiplen linearen Regression* wird für jeden Prädiktor ein standardisierter β-Koeffizient berechnet. Der Wert des Koeffizienten liegt üblicherweise im Bereich zwischen -1,0 und 1,0 und gibt Aufschluss darüber, wie stark ein Prädiktor – bei Konstanthaltung der anderen Prädiktoren – zur Erklärung der abhängigen Variablen beiträgt.[35] Verändert sich der Prädiktor um eine Standardabweichung, führt dies zu einer entsprechenden Änderung der abhängigen Variablen um den Wert des β-Koeffizienten in Standardabweichungen, wobei das Vorzeichen die Richtung dieser Änderung angibt. Darüber hinaus wird über den Wert R^2 angegeben, wie gut die im Regressionsmodell berücksichtigten Prädiktoren gemeinsam die unterschiedlichen Ausprägungen der abhängigen Variablen erklären können (sog. Varianzaufklärung). Der Wert liegt zwischen 0 und 1. Gemäß Cohen (1988) wird die Varianzaufklärung durch die Modellvariablen wie folgt eingeordnet:

$|R^2| = .02$ schwache Varianzaufklärung
$|R^2| = .13$ moderate Varianzaufklärung
$|R^2| = .26$ starke Varianzaufklärung

Die *binäre logistische Regression* unterscheidet sich von der multiplen linearen Regression dahingehend, dass die abhängige Variable in zwei verschiedenen Ausprägungen vorliegt (z. B. „Ja“ und „Nein“). Zudem werden statt der β-Koeffizienten die Odds Ratio „$Exp(B)$“ zur Interpretation herangezogen. Die Odds Ratio geben an, wie wahrscheinlich es ist, dass bei der Erhöhung des Prädiktors um eine Einheit ein bestimmtes Ereignis eintritt (z. B. Fahrten unter Alkoholeinfluss). Ist der $Exp(B)$-Wert kleiner als 1, so sinkt mit jeder Einheitenerhöhung die Wahrscheinlichkeit des Eintretens des Ereignisses; ist der $Exp(B)$-Wert größer als 1, steigt die Wahrscheinlichkeit. Ein $Exp(B)$-Wert von 1 deutet darauf hin, dass der Prädiktor keinen Einfluss auf die Auftretenswahrscheinlichkeit des Ereignisses hat. Zur Einordnung der Modellgüte wird Nagelkerkes R^2 betrachtet (Backhaus, Erichson, Plinke & Weiber, 2006), ein an das R^2 der multiplen linearen Regression angelehntes Bestimmtheitsmaß für die logistische Regression:

Nagelkerkes $R^2 > .2$ akzeptabel
Nagelkerkes $R^2 > .4$ gut
Nagelkerkes $R^2 > .5$ sehr gut

[35] In besonderen Fällen – wie etwa bei nicht-linearen Zusammenhängen – kann der β-Koeffizient einen Wert größer als 1,0 bzw. kleiner als -1,0 annehmen.

Multinomiale logistische Regressionen werden genutzt, wenn die abhängige Variable in mehr als zwei Ausprägungen vorliegt. Zusätzlich bedarf es der Festlegung einer Referenzgruppe (z. B. Gruppe „abstinentes Fahrverhalten beibehalten“). Die Interpretation erfolgt dergestalt, dass bei $Exp(B)$-Werten größer 1 eine Einheitenerhöhung des Prädiktors die Wahrscheinlichkeit erhöht, einer bestimmten Gruppe anzugehören, die nicht die Referenzgruppe ist. Bei Werten kleiner 1 trägt die Einheitenerhöhung eher dazu bei, der Referenzgruppe anzugehören. Die Beurteilung des Modells erfolgt ebenfalls anhand der Gütemaße von Backhaus et al. (2006).

4 Ergebnisse der Online-Befragung

4.1 Überblick

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der Online-Befragung präsentiert. Zunächst wird aufgeführt, wie häufig in der Zielgruppe Fahrten unter Alkoholeinfluss vorgenommen wurden – unabhängig davon, ob sich die Personen zum Zeitpunkt der Befragung im absoluten Alkoholverbot befanden oder nicht (Kap. 4.2). Danach wird betrachtet, wie sich das absolute Alkoholverbot auf das Trink-Fahr-Verhalten der Befragten ausgewirkt hat: Sind sie ausschließlich abstinent gefahren? Wie häufig sind sie unter dem Einfluss von (Rest-)Alkohol gefahren und welche Situationen haben sie dazu veranlasst? Haben sie ihr Verhalten nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots geändert bzw. haben sie vor, es zu ändern? (Kap. 4.3). Im darauffolgenden Kapitel wird auf der Grundlage der Ergebnisse der einfaktoriellen Varianzanalysen ausführlich beschrieben, wie sich Personen, die nie unter dem Einfluss von Alkohol gefahren sind bzw. künftig fahren wollen („Teilgruppe „abF beibehalten“), von Personen unterscheiden, die erst nach dem Wegfall des Verbots zumindest einmal unter dem Einfluss (geringer Mengen) Alkohol am Straßenverkehr teilgenommen haben bzw. dies vorhaben (Teilgruppe „kippen“). Zudem werden Unterschiede zu Personen beleuchtet, die in beiden Phasen unter Alkoholeinfluss gefahren sind oder fahren wollen (Teilgruppe „alkF beibehalten“; Kap. 4.4). Daran anknüpfend werden die Ergebnisse der Regressionsanalysen dargelegt: Im Rahmen der Ergebnisdarstellungen wird zum einen aufgezeigt, welche Modellfaktoren maßgeblich Einfluss darauf haben, ob eine Person der Teilgruppe „abF beibehalten“, „kippen“ oder „alkF beibehalten“ angehört. Zum anderen wird erläutert, welche Faktoren die Häufigkeit der Fahrten unter Alkoholeinfluss sowohl während als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots determinieren (Kap. 4.5). Die Darstellungen münden schließlich in einer ausführlichen Charakterisierung der drei Teilgruppen (Kap. 4.6).

4.2 Fahrten unter Alkoholeinfluss unabhängig vom absoluten Alkoholverbot

Gruppenübergreifend berichteten 57,7 Prozent der befragten Personen (*n* = 708), dass sie zumindest einmal in ihrem Leben Alkohol getrunken hatten und dann selbst gefahren sind (unabhängig davon, ob die Fahrt während oder nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots durchgeführt wurde).[36] 657 Personen gaben an, innerhalb der letzten 12 Monate alkoholisiert gefahren zu sein; 230 Personen überschritten dabei vermutlich die 0,5-Promillegrenze.[37] In den letzten 12 Monaten wurden im Schnitt 4,66 Fahrten unter Alkholeinfluss absolviert (*Mdn* = 2,00); etwa 1,62 Fahrten wurden durchgeführt, obwohl die 0,5-Promillegrenze mutmaßlich bzw. wissentlich überschritten war (*Mdn* = 0,00). Zusätzlich räumten 813 der 1.227 Befragten ein, am Morgen nach einem „Trinkereignis“ möglicherweise mit Restalkohol im Blut gefahren zu sein: Sowohl in der

[36] Dabei wurden auch Fahrten gewertet, bei denen nur geringe Alkoholmengen konsumiert wurden, sodass es sich nicht zwangsläufig um Fahrten mit einer Überschreitung der 0,5-Promillegrenze gehandelt haben muss.

[37] Diese Frage war nur Personen präsentiert worden, für die das absolute Alkoholverbot nicht mehr galt.

Gruppe derjenigen, die angegeben hatten, noch nie unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein (*M* = 2,63, *Mdn* = 1,00, *n* = 305) als auch in der Gruppe mit Angaben zu Fahrten unter Alkoholeinfluss (*M* = 5,56, *Mdn* = 2,00, *n* = 508) wurden entsprechende Fahrten für den zurückliegenden 12-Monats-Zeitraum berichtet.

4.3 Fahrten unter Alkoholeinfluss unter Berücksichtigung des absoluten Alkoholverbots

4.3.1 Einhaltung des absoluten Alkoholverbots und Verhaltensentwicklung nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots

Hinsichtlich der im Kapitel 3.1 aufgeführten Fragestellungen galt es zunächst zu ermitteln, wie sich das absolute Alkoholverbot auf das Trink-Fahr-Verhalten der untersuchten Personen auswirkt. Insgesamt gaben mehr als die Hälfte aller befragten Teilnehmer/-innen (57,0 %) an, sich während des absoluten Alkoholverbots regelkonform verhalten und keine Fahrten unter Alkoholeinfluss vorgenommen zu haben. Entsprechend berichtete knapp die Hälfte der Teilnehmer/-innen regelwidriges Verhalten (43,0 %): Sie hatten in der Phase des absoluten Alkoholverbots mindestens einmal als Pkw-Fahrer/-in nach dem Konsum von (etwas) Alkohol am Straßenverkehr teilgenommen.

Möchte man wissen, wie viele Personen das abstinente Fahrverhalten bzw. das Fahren nach dem Konsum von Alkohol beibehalten oder ändern (wollen), gilt es, eine detaillierte Betrachtung der Teilgruppen vorzunehmen. Diese Betrachtung ermöglicht es, zu bewerten, wie nachhaltig das absolute Alkoholverbot wirkt.

Aus der Tabelle 14 geht hervor, dass in den beiden Gruppen („aAv gilt“ und „aAv gilt nicht mehr“) alle vier möglichen Varianten der Verhaltensentwicklung vorliegen. Die Teilgruppe derjenigen, die vom alkoholisierten zum abstinenten Fahrverhalten wechseln wollen oder wechselten – mithin die Teilgruppe „kippen“ (alkF zu abF) – weist jedoch nur einen geringen Anteil an der Gesamtstichprobe auf (*n* = 63), sodass diese Teilgruppe im vorliegenden Kapitel nicht näher betrachtet wird. Eine Kurz-Charakterisierung der Teilgruppe „kippen“ (alkF zu abF) befindet sich im Anhang III.

Tabelle 14: Beabsichtigte und tatsächliche Verhaltensentwicklung nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots (in %)

	Gruppe „aAv gilt“ (*n* = 418)	**Gruppe „aAv gilt nicht mehr“** (*n* = 783)
abF beibehalten[a]	15,3	21,1
„kippen“ (abF zu alkF)[b]	28,5	42,9
„kippen“ (alkF zu abF)[c]	10,1	2,7
alkF beibehalten[d]	46,2	33,3

Anmerkung.

[a] abstinentes Fahrverhalten beibehalten

[b] Wechsel vom abstinenten zum alkoholisierten Fahrverhalten

[c] Wechsel vom alkoholisierten zum abstinenten Fahrverhalten

[d] alkoholisiertes Fahrverhalten beibehalten

26 Personen konnten den Teilgruppen aufgrund unplausibler Angaben bzgl. ihrer Verhaltensentwicklung nicht zugeordnet werden und wurden daher bei allen Teilgruppen-Analysen ausgeschlossen.

Von den Personen, für die zum Zeitpunkt der Befragung das absolute Alkoholverbot galt, gaben nur 15,3 Prozent an, bislang abstinent zu fahren und das abstinente Fahrverhalten nach dem Wegfall des Verbots beibehalten zu wollen. Mehr als ein Viertel (28,5 %) antizipierte hingegen eine Verhaltensveränderung vom abstinenten hin zum alkoholisierten Fahrverhalten. 42,6 Prozent der zum Befragungszeitpunkt vom Alkoholverbot noch betroffenen Personen waren bereits mindestens einmal unter dem Einfluss von (etwas) Alkohol gefahren und planten, dieses Verhalten beizubehalten.

In der Gruppe, für die das absolute Alkoholverbot zum Zeitpunkt der Befragung nicht mehr galt, ist etwa jeder Fünfte (21,1 %) sowohl während als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent gefahren. Knapp die Hälfte (42,9 %) ist während des Verbots abstinent gefahren, „kippte“ nach dem Wegfall des Verbots jedoch dahingehend, sich auch nach dem Konsum von Alkohol an das Steuer eines Kraftfahrzeugs zu setzen. Jede dritte befragte Person (33,3 %) ist in beiden Phasen mindestens einmal unter dem Einfluss von Alkohol gefahren.

Anhand der Ergebnisse des Gruppenvergleichs „aAv gilt“ und „aAv gilt nicht mehr“ wird deutlich, dass sich die Teilgruppen hinsichtlich der intendierten und der tatsächlichen Verhaltensentwicklung unterscheiden: Beispielsweise „kippen“ nach dem Wegfall des Verbots deutlich mehr Personen hin zum alkoholisierten Fahren als dies aufgrund der Aussagen der Personen während des Verbots hätte erwartet werden können.

Weiterhin geht aus den Ergebnissen hervor, dass ein Teil der Befragten in der Phase des absoluten Alkoholverbots gegen eben dieses Verbot verstieß. Die mit dem Verbot einhergehende Sanktionierung scheint demnach bei dieser Personengruppe keinen ausreichend hohen Abschreckungseffekt zu erzielen bzw. wird durch andere Faktoren überlagert. Die im Vergleich zu Holte (2012) sowie Evers und Straßgütl (2020) hohen Prozentsätze von Personen, die während und/oder nach der Phase des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren, müssen allerdings vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass im Rahmen der Untersuchung bereits der Konsum von geringen Alkoholmengen (z. B. einem Glas Wein oder einem Bier) zur Einordnung „Fahrt unter Alkoholeinfluss“ führte.

In Bezug auf die Frage, inwieweit sich Personen, die vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren, weiterhin an der 0,0-Promillegrenze orientieren, wenn das Verbot nicht mehr gilt, muss festgehalten werden, dass die Mehrheit das nüchterne Fahrverhalten nicht beibehält. Die Wirkung des absoluten Alkoholverbots ist somit primär auf den Zeitraum der gesetzlichen Reglementierung beschränkt. Die Dauer eines mindestens zwei Jahre gültigen absoluten Alkoholverbots reicht demnach nicht aus, um bei jungen Fahrer/-innen die Gewohnheit des ausschließlich abstinenten Fahrens auszubilden und zu internalisieren.

4.3.2 Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots und danach

Diejenigen Personen, die angegeben hatten, bereits unter dem Einfluss zumindest geringer Mengen Alkohol gefahren zu sein, wurden gebeten, die Häufigkeit dieser Fahrten über eine Ratingskala zu quantifizieren, die von „Nie“ bis „(Fast) immer“ reichte. Zusätzlich sollte die absolute Anzahl solcher Fahrten in den letzten 12 Monaten berichtet werden.

Aus den Angaben zur Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss kann abgeleitet werden, dass es sich dabei eher um Einzelfälle handelt. So erklärten 33,3 Prozent der Teilnehmer/-innen der Gruppe „aAv gilt“, seit dem Besitz ihrer Fahrerlaubnis „selten“ als Fahrer/-in Alkohol getrunken zu haben (s. Tabelle A 2). Auch in der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ wurde oftmals die Antwortoption „selten“ gewählt, um die Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während und nach der Phase des absoluten Alkoholverbots zu beschreiben (22,0 % bzw. 44,1 %; s. Tabelle A 3). In beiden Gruppen ist jedoch auch ein geringer Prozentsatz an Personen vertreten, die Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots „Oft“ oder „(Fast) immer“ durchgeführt haben (Gruppe „aAv gilt“ = 5,7 %; Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ = 4,0 %) oder dies seit dem Wegfall des Verbots so handhaben (Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ = 7,8 %).

Betrachtet man die Anzahl von Fahrten unter Alkoholeinfluss innerhalb eines 12-Monats-Zeitraums (s. Tabelle 15), so zeigt sich, dass von den meisten Betroffenen 1 bis 2 Fahrten über der 0,0-Promillegrenze durchgeführt worden waren. Auffällig ist jedoch auch, dass rund 25 Prozent der Personen der beiden Teilgruppen „alkF beibehalten“ von mehr als 5 Fahrten unter Alkoholeinfluss in diesem Zeitraum berichteten, während dieser Anteil bei den „Kipper/-innen“ der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ mit 13,7 Prozent deutlich geringer ausfällt. Dieser Unterschied zeigt sich auch hinsichtlich einer mutmaßlichen Überschreitung der 0,5-Promillegrenze: Der Anteil derjenigen, die innerhalb von 12 Monaten solche Fahrten vorgenommen hatten, ist in der Gruppe der „Kipper/-innen“ geringer als in der Gruppe „alkF beibehalten“ (1,9 % vs. 9,6 %). Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Personen, die erst nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots damit beginnen, unter Alkoholeinfluss zu fahren, insgesamt wesentlich weniger Fahrten durchführen als Personen, die bereits während der Verbotsphase unter Alkoholeinfluss gefahren sind.

Tabelle 15: Anzahl durchgeführter Fahrten unter Alkoholeinfluss innerhalb der letzten 12 Monate (in %)

	Gruppe „aAv gilt“	**Gruppe „aAv gilt nicht mehr“**			
	alkF beibehalten (*n* = 129)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 270)	alkF beibehalten (*n* = 240)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 270)	alkF beibehalten (*n* = 270)
	> 0,0 ‰	> 0,0 ‰		> 0,5 ‰	
0 Fahrten	4,7	7,0	5,8	76,7	36,3

1 bis 2 Fahrten	51,9	52,2	39,6	17,6	34,6
3 bis 5 Fahrten	18,6	27,0	29,2	3,7	19,6
> 5 Fahrten	24,9	13,7	25,4	1,9	9,6

Anmerkung.

Die „n"-Zahlen fallen niedriger aus als die eigentlichen Stichprobenumfänge, da die Frage aufgrund von Filterführungen nicht allen Befragten präsentiert wurde.

Neben dem „bewussten" Fahren unter Alkoholeinfluss wurde im Rahmen der Studie auch erfragt, ob und wie häufig Fahrten innerhalb der letzten 12 Monate durchgeführt worden waren, bei denen die Fahrer/-innen sich nicht sicher waren, ob sie „am Morgen nach einem Trinkereignis […] bereits wieder nüchtern waren" (s. Tabelle A 4). Die Angaben der einzelnen Teilgruppen unterscheiden sich nicht bedeutsam in Abhängigkeit von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots, sodass sie zusammengefasst dargelegt werden. Zunächst kann festgehalten werden, dass das Thema „Restalkohol" in allen Teilgruppen – also sogar bei den eigentlich „abstinent" fahrenden Personen – eine Rolle spielt. Rund 47 Prozent der abstinenten Fahrer/-innen hatten bereits Situationen erlebt, in denen sie unsicher waren, ob sie bei Fahrtantritt wieder nüchtern gewesen waren; die meisten schätzten, dass sie etwa ein bis zwei derartige Fahrten in den letzten 12 Monaten unternommen hatten. Ein noch höherer Anteil an Personen von etwa 60 Prozent aus der Teilgruppe „kippen" und von etwa 84 Prozent aus der Teilgruppe „alkF beibehalten" berichtete über mutmaßliche Fahrten unter dem Einfluss von Restalkohol. Dabei fällt zusätzlich auf, dass in der Teilgruppe „alkF beibehalten" beträchtlich häufiger mehr als zwei Restalkohol-Fahrten absolviert worden waren als in den anderen Teilgruppen.

4.3.3 Anlässe von Fahrten unter Alkoholeinfluss

Welche Situationen veranlassen Menschen dazu, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen? Diejenigen Personen, die geantwortet hatten, in ihrer Vergangenheit zumindest „etwas Alkohol" getrunken zu haben und dann selbst gefahren zu sein, benannten am häufigsten das „Treffen mit Freund/-innen" und „private Feiern" als Anlässe (s. Tabelle 16). Ebenfalls häufig wurden „besondere Anlässe" wie runde Geburtstage angeführt. Auch „Restaurantbesuche" und „öffentliche Veranstaltungen" wie Volksfeste wurden häufig genannt. Demnach sind Trink-Fahr-Anlässe oftmals durch Situationen bedingt, die entweder mit bestimmten Trinkmotiven verknüpft (z. B. soziale Trinkmotive) oder durch Normen gekennzeichnet sind (z. B. gemeinsames Anstoßen bei Geburtstagsfeiern), die in Konkurrenz zur Norm „Verzicht auf Alkohol beim Fahren" stehen. Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Anteil von Personen führte sogenannte „Notsituationen" wie das „spontane Einspringen als Fahrer/-in" oder „dienstliche Anlässe" wie Geschäftsessen als Gründe für eine Fahrt unter Alkoholeinfluss an. Zwischen den betrachteten Teilgruppen bestehen nur geringfügige Unterschiede hinsichtlich der Nennung der Anlass-Situationen.

Tabelle 16: Anlässe von Fahrten unter Alkoholeinfluss (in %)

	Gruppe „aAv gilt“	Gruppe „aAv gilt nicht mehr“	
	alkF beibehalten (*n* = 129)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 270)	alkF beibehalten (*n* = 240)
Treffen mit Freund/-innen	50,4	57,0	61,3
Private Feiern	48,8	57,0	58,8
Besondere Anlässe (z. B. runde Geburtstage, Wiedersehen)	29,5	36,3	39,6
Restaurantbesuche	32,6	34,8	32,5
Öffentliche Veranstaltungen (z. B. Volksfest)	24,0	23,7	39,6
Notsituationen (z. B. spontan als Fahrer/-in eingspringen)	14,0	12,2	16,7
Dienstliche Anlässe (z. B. Geschäftsessen)	14,0	8,5	12,5
Sonstige (z. B. Training, Sportveranstaltungen, kein spezieller Anlass)	4,7	3,5	2,5

Anmerkung.

Die „n“-Zahlen fallen niedriger aus als die eigentlichen Stichprobenumfänge, da die Frage aufgrund von Filterführungen nicht allen Befragten präsentiert wurde.

Es waren Mehrfachnennungen möglich.

4.3.4 Zusammenfassung

Die Analyseergebnisse zeigen, dass während der Phase des absoluten Alkoholverbots mehr als die Hälfte aller befragten jungen Fahrer/-innen (57,0 %) keine Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol durchführt. Ein relativ großer Anteil der Fahrer/-innen berichtet jedoch Verstöße gegen das Alkoholverbot (43,0 %), auch wenn diese eher in einem geringen Häufigkeitsspektrum angesiedelt sind.

Entfällt das gesetzliche Verbot, behält nur etwa jede fünfte Person (21,1 %) das abstinente Fahrverhalten tatsächlich bei (Gruppe „aAv gilt nicht mehr“). Etwas weniger als jede zweite Person (42,9 %) ändert ihr Verhalten vom abstinenten Fahren hin zum Fahren unter Alkoholeinfluss. Dies bedeutet in der Gesamtschau, dass das absolute Alkoholverbot prinzipiell wirkt, da es für den Großteil der befragten Personen handlungsleitend ist. Die Wirkung des absoluten Alkoholverbots ist jedoch offensichtlich nur auf den Zeitraum der Gültigkeit der gesetzlichen Regelung beschränkt. Der Maßnahmenzeitraum von mindestens zwei Jahren scheint dabei nicht auszureichen, um die Gewohnheit „abstinentes Fahren“ in der Zielgruppe der jungen Fahrer/-innen auszubilden und zu internalisieren. Der Internalisierung stehen vor allem normkonkurrierende und mit Trinkmotiven verknüpfte Trink-Fahr-Anlässe entgegen.

4.4 Ausprägung der Modellfaktoren in den verschiedenen Teilgruppen

4.4.1 Überblick

Im Fokus der vorliegenden Untersuchung stand vornehmlich die Frage, wie sich Personen, die während und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent fahren (wollen), von Personen unterscheiden, die ihr Verhalten hin zum Fahren unter Alkoholeinfluss ändern (wollen) sowie von Personen, die in beiden Phasen unter Alkoholeinfluss fahren (wollen). Hierzu wurden die Ausprägungen der drei Teilgruppen im Hinblick auf die verschiedenen Modellfaktoren betrachtet und eine Unterscheidung zwischen den Phasen „aAv gilt“ und „aAv gilt nicht mehr“ vorgenommen.

Die Präsentation der Ergebnisse erfolgt differenziert nach der Quelle der Verhaltensmotivation (external vs. internal). Ergänzend werden die Unterschiede in den Ausprägungen der Kontrollvariablen berichtet. Als statistische Kennwerte werden die Mittelwerte und die p-Werte berichtet; eine vollständige Übersicht aller relevanten Kennwerte sowie die ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Varianzanalysen und Post-hoc-Tests finden sich in den Tabellen A 4 bis A 9.[38]

4.4.2 Externale Steuerung – formelle Sanktionierung

Subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit

In der Abbildung 8 sind die Mittelwerte des Faktors „Entdeckungswahrscheinlichkeit“ für die verschiedenen Gruppen visualisiert. In der Gruppe „aAv gilt“ wird die Wahrscheinlichkeit, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt zu werden, von den Teilgruppen „abF beibehalten“ (M = 4,75) und „kippen“ (M = 4,89) annähernd gleich hoch eingeschätzt. Beide Teilgruppen schätzen die Wahrscheinlichkeit allerdings deutlich höher ein als die Teilgruppe „alkF beibehalten“ (M = 3,97). Bei den Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung nicht mehr vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren, zeigt sich zusätzlich ein Unterschied zwischen der Teilgruppe „abF beibehalten“ (M = 4,73) und der Teilgruppe „kippen“ (M = 4,06). Weiterhin ist festzuhalten, dass die Entdeckungswahrscheinlichkeit von den abstinenten Fahrer/-innen während des absoluten Alkoholverbots und nach seinem Wegfall nahezu identisch bewertet wird, während die „Kipper/-innen“, die sich in der Verbotsphase befinden, eine Entdeckung als wesentlich wahrscheinlicher erachten (M = 4,89) als die Kipper/-innen, die nicht mehr von dem Verbot betroffen sind (M = 4,06).

[38] In den Tabellen A 10 und A 11 sind zusätzlich die Ergebnisse der Analyse enthalten, in der untersucht wurde, in welchem Ausmaß sich Personen, die noch nie unter Alkoholeinfluss gefahren sind, von Personen unterscheiden, die dies in der Vergangenheit bereits getan haben. Da bei dieser Fragestellung die Wirkung des absoluten Alkoholverbots keine Rolle spielt, wurden die Analyseergebnisse für interessierte Leser/-innen lediglich im Anhang aufbereitet.

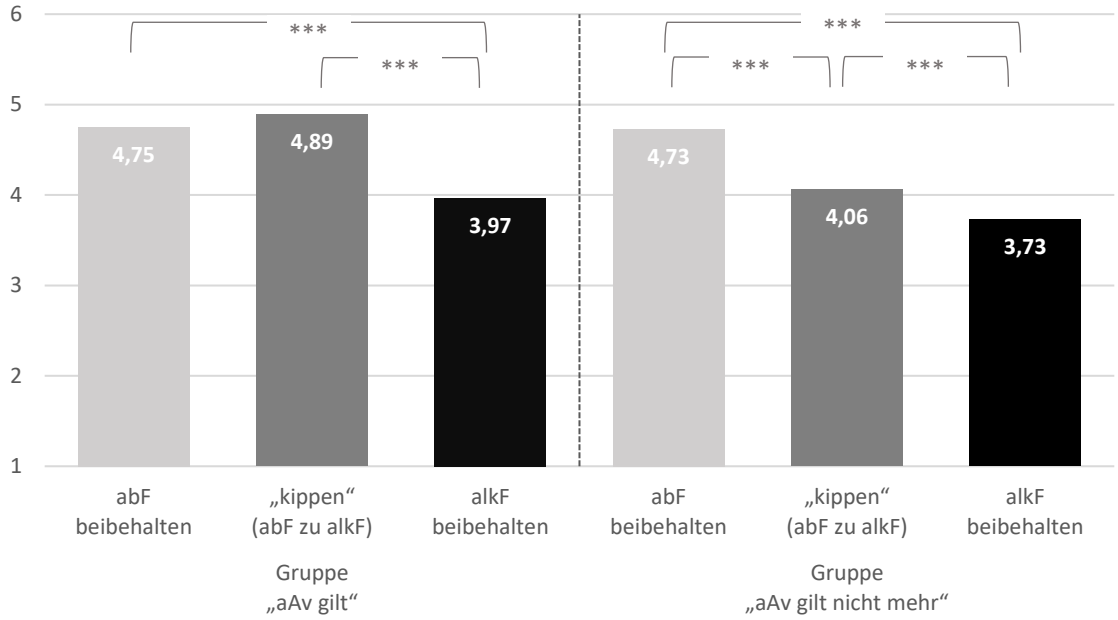


Abbildung 8: **Subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit** (Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; *n* = 1.138)

Die hohen Werte der subjektiv wahrgenommen Entdeckungswahrscheinlichkeit sind vermutlich auch auf den hohen Anteil an Personen in der Stichprobe zurückzuführen, die bereits Erfahrungen mit Polizeikontrollen gemacht haben; der Umfang dieser Erfahrungen war im Fragebogen mittels zusätzlicher Items erfasst worden (s. Tabelle A 13). Gruppenübergreifend berichtete die überwiegende Mehrheit der befragten Personen von Polizeikontrollen in ihrem sozialen Umfeld (*Min* = 79,7 %, *Max* = 97,5 %). Dabei wurde auch häufig die Fahrtüchtigkeit der Fahrer/-innen überprüft (*Min* = 46,9 %, *Max* = 71,6 %). In der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ (*Min* = 53,9 %, *Max* = 68,2 %) wurden durch die Fahrer/-innen – bedingt durch den Alterseffekt – erwartungsgemäß häufiger Polizeikontrollen erlebt als in der Gruppe „aAv gilt“ (*Min* = 25,0 %, *Max* = 59,6 %). Darüber hinaus fällt auf, dass die Teilgruppen „alkF beibehalten“ sowohl während als auch nach der Phase des absoluten Alkoholverbots häufiger von der Polizei kontrolliert (59,6 % bzw. 68,2 %) und auf Fahruntüchtigkeit überprüft worden waren (37,8 % bzw. 49,0 %) als alle anderen Teilgruppen. Dieser Befund ist interessant, weil die Teilgruppe die Entdeckungswahrscheinlichkeit gleichzeitig am geringsten einschätzte. Der Befund könnte darauf hindeuten, dass negative Konsequenzen durch die Kontrollen bis dato ausgeblieben waren und somit ggf. die Herausbildung der Gewohnheit „Alkoholisiert zu fahren“ begünstigt wurde.

Subjektiv wahrgenommene Strafhärte

Der Faktor „Strafhärte“ wurde zum einen über Items operationalisiert, die bei Regelverstoß den Verlust der Fahrerlaubnis erwarten lassen. Zum anderen wurden Items berücksichtigt, die lediglich eine Strafe andeuten, ohne explizit die Art der Strafe bzw. ihr Ausmaß zu benennen (z. B. „Es würde mich hart treffen, wenn man mich wegen

Alkohol am Steuer bestrafen würde“). In allen Teilgruppen werden die antizipierten Sanktionen als hoch bewertet (Skalenwerte > *M* = 4,36; s. Abbildung 9). In der Gruppe „aAv gilt“ empfinden die „Kipper/-innen“ die Strafen signifikant härter (*M* = 5,50) als die anderen beiden Teilgruppen „abF beibehalten“ (*M* = 5,10) und „alkF beibehalten“ (*M* = 4,60); letztgenannte Teilgruppe weist den geringsten Mittelwert auf. In der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ unterscheidet sich die Strafhärten-Einschätzung der Teilgruppe „abF beibehalten“ (*M* = 5,05) und der Teilgruppe „kippen“ (*M* = 5,01) nicht signifikant voneinander. Es bestehen jedoch jeweils deutliche Unterschiede zur Teilgruppe „alkF beibehalten“ (*M* = 4,36). Bei der gruppenübergreifenden Betrachtung sticht der Unterschied zwischen den Mittelwerten der beiden Teilgruppen der Kipper/-innen heraus. In diesem Zusammenhang sei nochmals darauf hingewiesen, dass in der Gruppe „aAv gilt“ die Sanktionen bereits beim Konsum geringer Mengen von Alkohol greifen, da die 0,0-Promillegrenze gilt; für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ ist hingegen die 0,5-Promillegrenze maßgeblich. Dementsprechend wird die Strafhärte in der Teilgruppe derjenigen, die während des absoluten Alkoholverbots abstinent fahren, ihr Verhalten aber nach dem Wegfall des Verbots ändern wollen, als besonders hoch eingeschätzt (*M* = 5,50); diejenigen „Kipper/-innen“, für die das absolute Alkoholverbot nicht mehr gilt, bewerten die Strafhärte hingegen deutlich geringer (*M* = 5,01). Das bedeutet, dass für die „Kipper/-innen“ der Faktor „Strafhärte“ besonders bedeutsam ist: Die Existenz des absoluten Alkoholverbots mit dem zugehörigen Sanktionssystem bedingt bei diesen Personen das abstinente Fahrverhalten; entfällt das Verbot bzw. steigt die Promillegrenze, besteht für diese Personen keine „Notwendigkeit“ mehr, auf den Konsum von Alkohol zu verzichten und es erfolgt eine Orientierung an der „neuen“ Norm (0,5-Promillegrenze).

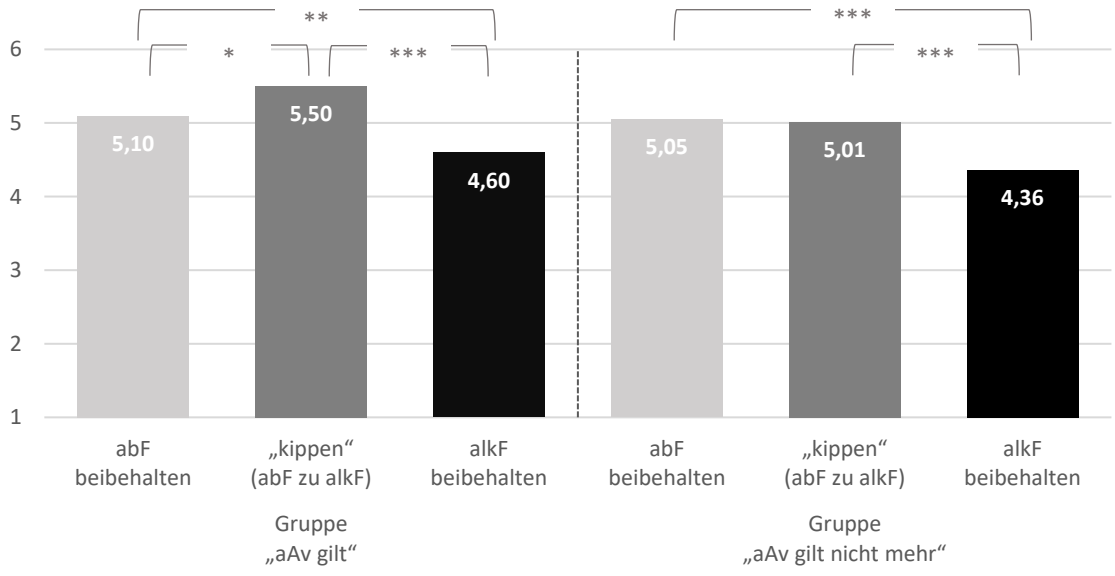


Abbildung 9: **Subjektiv wahrgenommene Strafhärte**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; *n* = 1.138)

4.4.3 Externale Steuerung – informelle Sanktionierung

Deskriptive Norm

Die deskriptive Norm ist in den Teilgruppen im Vergleich zu den übrigen Faktoren relativ gering ausgeprägt (s. Abbildung 10): Zwar gaben die meisten Befragten an, dass die Personen in ihrem sozialen Umfeld nicht fahren, wenn sie etwas Alkohol getrunken haben; die Zustimmungsraten liegen jedoch unter *M* = 4,07. In der Gruppe „aAv gilt" ist bei den Teilgruppen „abF beibehalten" (*M* = 4,07) und „kippen" (*M* = 3,85) die deskriptive Norm signifikant höher ausgeprägt als in der Teilgruppe „alkF beibehalten" (*M* = 3,52). Ebenso verhält es sich in der Gruppe „aAv gilt nicht mehr" – auch hier weist die Teilgruppe „alkF beibehalten" (*M* = 3,30) deutlich niedrige Werte auf als die anderen beiden Teilgruppen. Zusätzlich unterscheiden sich die Teilgruppen „abF beibehalten" (*M* = 3,99) und „kippen" (*M* = 3,52) signifikant voneinander. Aus den Ergebnissen kann abgeleitet werden, dass sich Personen, die nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots unter dem Einfluss von Alkohol fahren (wollen), eher in einem sozialen Umfeld bewegen, in dem ebenfalls getrunken und gefahren wird, als Personen, die ihr abstinentes Fahrverhalten beibehalten (wollen).

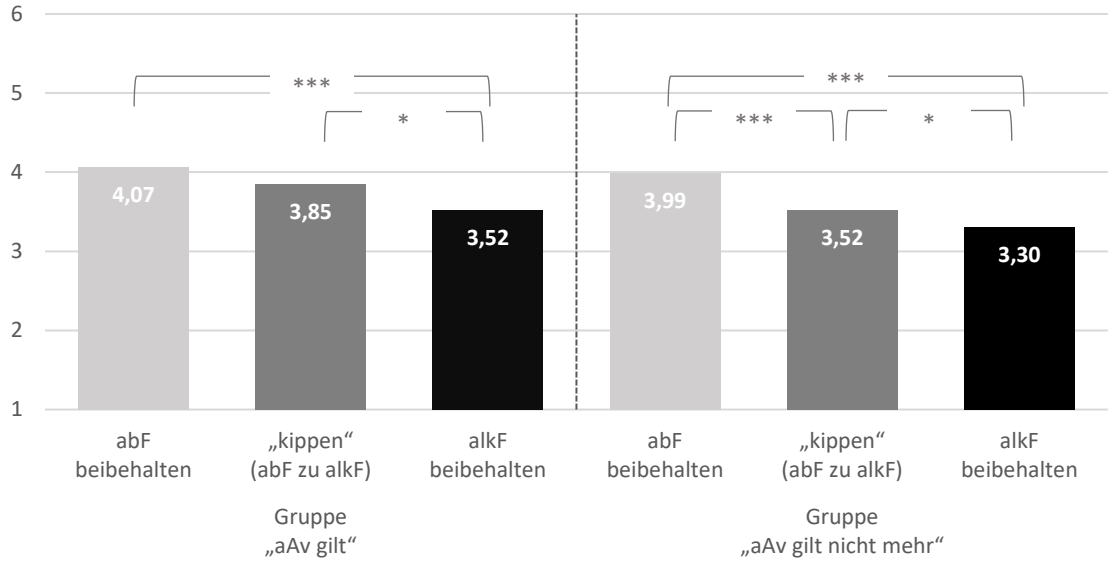


Abbildung 10: **Deskriptive Norm**
(Mittelwerte einer Skala von „1" = „Trifft überhaupt nicht zu", „2" = „Trifft überwiegend nicht zu", „3" = „Trifft eher nicht zu", „4" = „Trifft eher zu", „5" = „Trifft überwiegend zu" bis „6" = „Trifft voll und ganz zu"; *n* = 1.138)

Injunktive Norm

Die injunktive Norm zum Trink-Fahr-Verhalten umfasst die individuelle Wahrnehmung einer Person, inwiefern Familie und Freund/-innen den Verzicht auf Alkohol beim Fahren erwarten bzw. unterstützen. Sie ist – unabhängig von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots – in den Teilgruppen „abF beibehalten" (*M* = 4,96 bzw. *M* = 4,70) und „kippen" (*M* = 5,13 bzw. *M* = 4,35) deutlich höher ausgeprägt als in den Teilgruppen „alkF beibehalten" (*M* = 4,24 bzw. *M* = 3,91; Abbildung 11). In der Gruppe „aAv gilt nicht mehr" zeigt sich darüber hinaus ein Mittelwert-Unterschied zwischen den

Teilgruppen „abF beibehalten“ (*M* = 4,70) und „kippen“ (*M* = 4,35). Analog zu den Befunden zur deskriptiven Norm geht auch aus den Ergebnissen zur injunktiven Norm hervor, dass die Teilgruppen „alkF beibehalten“ ihr Umfeld als am wenigsten unterstützend im Hinblick auf die Vermeidung von Fahrten unter Alkoholeinfluss beschreiben. Die Teilgruppen „abF beibehalten“ wiederum gehen stärker davon aus, dass ihre Familie und ihre Freund/-innen enttäuscht wären, wenn sie trinken und fahren würden; folgerichtig würden diese sie auch eher nicht zu einem solchen Verhalten überreden oder ermutigen. Ferner differieren die Werte der „Kipper/-innen“ in Abhängigkeit von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots augenfällig: Während in der Phase des absoluten Alkoholverbots in der Wahrnehmung der „Kipper/-innen“ das „Trinken und Fahren“ durch das soziale Umfeld stark abgelehnt wird (*M* = 5,13), trifft dies nach dem Greifen der 0,5-Promillegrenze nur noch in geringerem Ausmaß zu (*M* = 4,35).

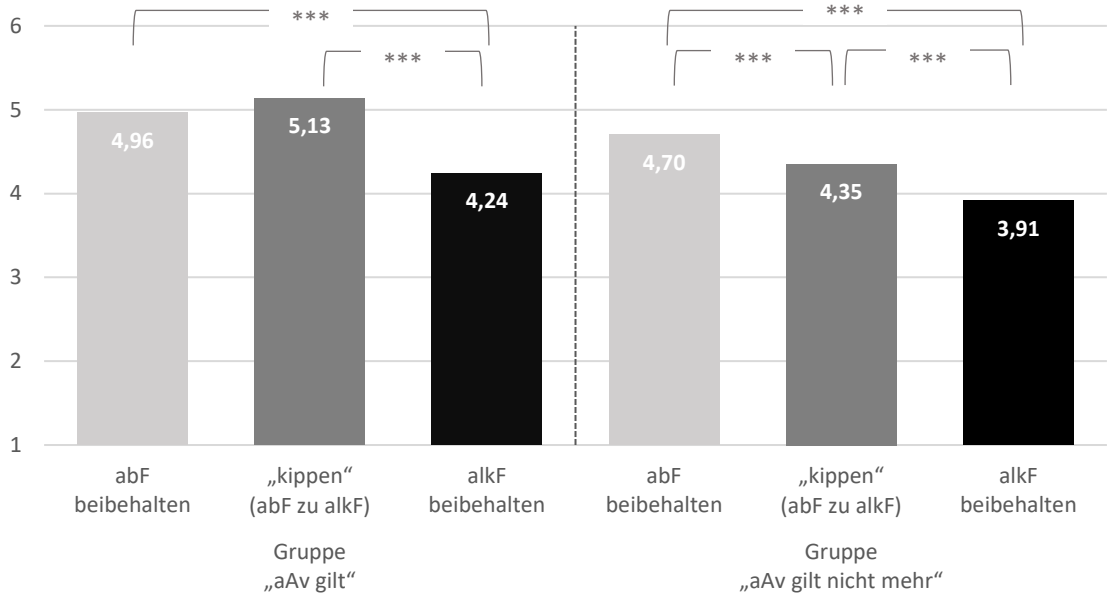


Abbildung 11: **Injunktive Norm**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; *n* = 1.138)

4.4.4 Internale Steuerung

Personale Norm

Bei der Betrachtung der Abbildung 12, in der die Mittelwerte für die personale Norm visualisiert sind, fällt zunächst auf, dass die Befragten, für die das absolute Alkoholverbot zum Befragungszeitpunkt noch galt, es moralisch weniger vertretbar finden, unter Alkoholeinfluss zu fahren als die Befragten, für die das Alkoholverbot nicht mehr galt. Weiterhin zeigt sich, dass die personale Norm der „Kipper/-innen“ während des absoluten Alkoholverbots wesentlich höher ausgeprägt ist (*M* = 5,03) als nach dem Wegfall des Verbots (*M* = 4,11). Personen hingegen, die sowohl vor als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent fahren wollen (*M* = 5,04) bzw. gefahren sind (*M* = 4,95), weisen sehr ähnliche Mittelwerts-Ausprägungen auf.

Überdies unterscheiden sich die abstinenten Fahrer/-innen und die „Kipper/-innen“ sowohl vor als auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots signifikant von den beiden Teilgruppen „alkF beibehalten“: Diejenigen, die bereits während des absoluten Alkoholverbots unter dem Einfluss von Alkohol gefahren sind und dieses Verhalten auch beibehalten (wollen), erleben diesbezüglich also weniger negative Gefühle wie Scham oder Schuld (*M* = 4,23 bzw. *M* = 3,85) als diejenigen, die während des Verbots abstinent geblieben sind (*M* > 5,03 bzw. *M* > 4,11).

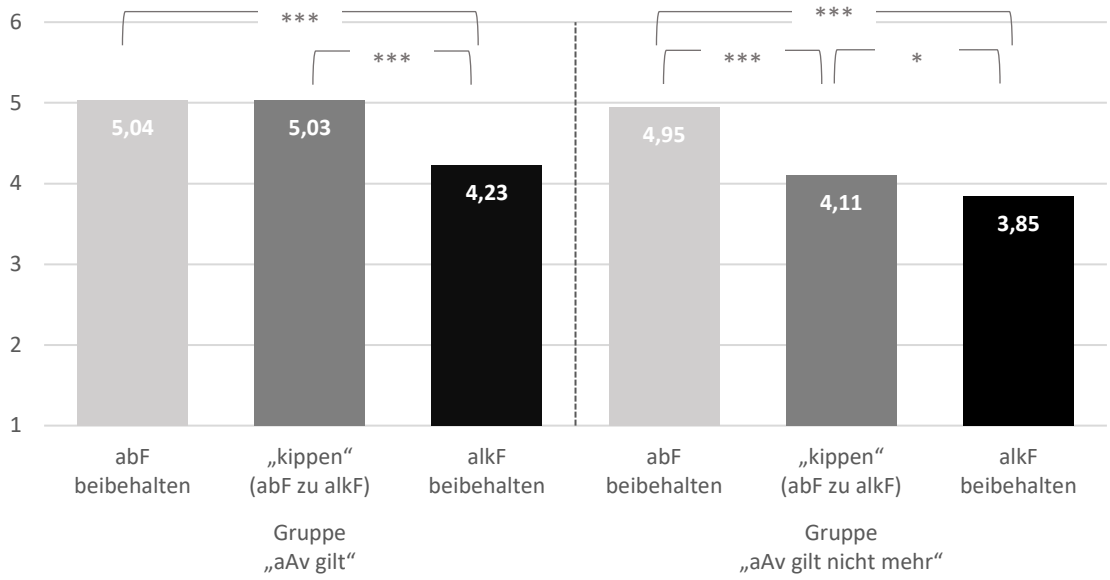


Abbildung 12: **Personale Norm**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“ “; *n* = 1.138)

Risikobereitschaft

Die Items des Faktors „Risikobereitschaft“ sind deliktspezifisch formuliert. Das bedeutet, dass sie nicht die allgemeine Risikoaffinität erfassen, sondern die Bereitschaft der Befragten, trotz des Konsums zumindest geringer Alkoholmengen ein Fahrzeug zu steuern. In der Gruppe „aAv gilt“ ist die Risikobereitschaft der Teilgruppen „abF beibehalten“ (*M* = 2,24) und „kippen“ (*M* = 2,33) bedeutend geringer ausgeprägt als in der Teilgruppe „alkF beibehalten“ (*M* = 3,22; s. Abbildung 13). Ebenso verhält es sich in der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“: Bei der Teilgruppe „alkF beibehalten“ (*M* = 3,51) ist die Risikobereitschaft im Vergleich zu den anderen beiden Teilgruppen am höchsten ausgeprägt (*M* = 2,29 bzw. *M* = 3,13). Gruppenübergreifend betrachtet stechen die „Kipper/-innen“ besonders hervor: „Kipper/-innen“ nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots sind deutlich risikobereiter (*M* = 3,13) als „Kipper/-innen“, die sich zum Zeitpunkt der Befragung im absoluten Alkoholverbots befanden (*M* = 2,33).

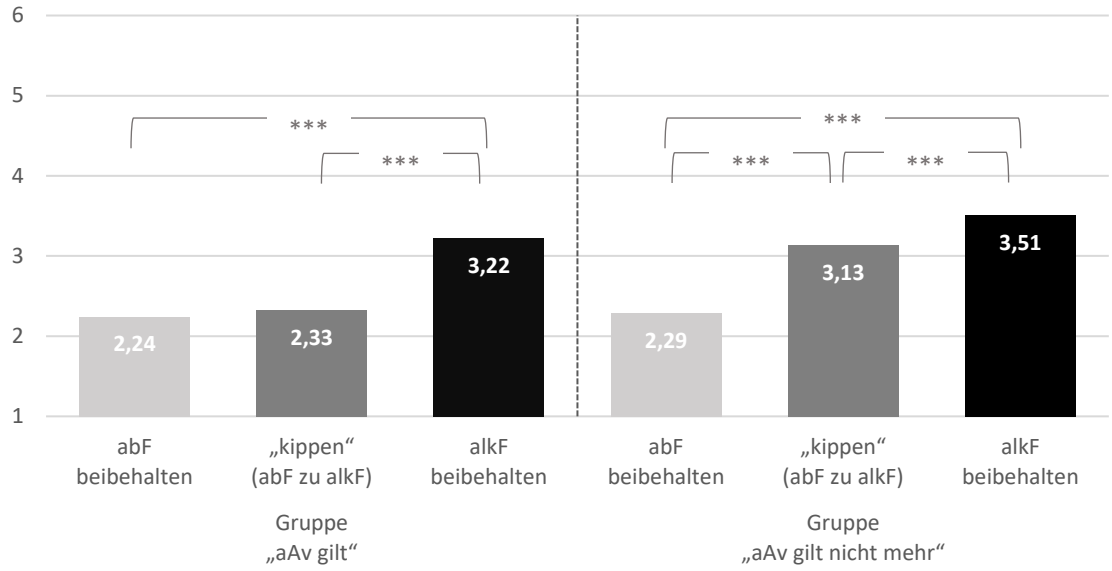


Abbildung 13: **Risikobereitschaft**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“ “; *n* = 1.138)

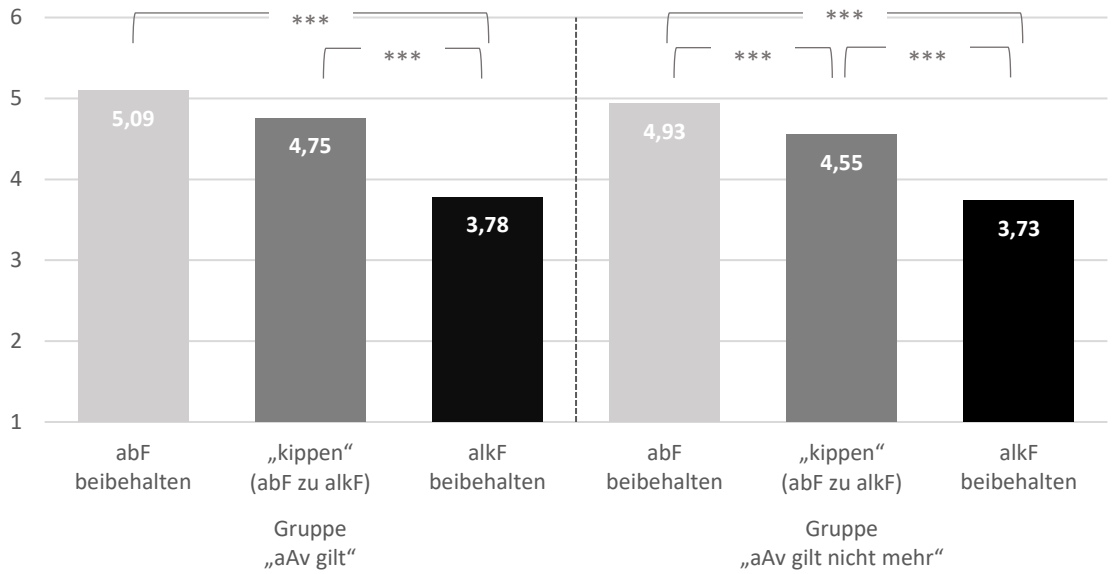
Wie bereits im Kapitel 2.3.5 ausgeführt, steht die Risikobereitschaft von Personen in einem negativen Zusammenhang mit dem antizipierten Unfallrisiko. Diese Befunde konnten im Rahmen der vorliegenden Untersuchung auf Grundlage zusätzlicher Frabogen-Items zu Unfallerfahrungen repliziert werden. Etwa ein Drittel der Personen, die während des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilgenommen hatten und dieses Verhalten auch nach dem Wegfall des Verbots fortsetzen wollen bzw. fortsetzten, hatte einen Alkoholunfall miterlebt[39] (32,1 % bzw. 37,5 %; s. Tabelle A 14). Die Werte für die Teilgruppen „abF beibehalten“ und „kippen“ fielen demgegenüber wesentlich geringer aus (*Min* = 10,1 %, *Max* = 18,8 %). Etwa die Hälfte der Personen der Teilgruppen „alkF beibehalten“ berichtete ferner, dass Familienmitglieder, Freund/-innen und/oder Bekannte in der Vergangenheit bei einem Unfall beteiligt gewesen waren, bei dem Alkohol eine Rolle spielte (53,4 % bzw. 52,1 %); bei den anderen Teilgruppen fielen die entsprechenden Prozentwerte erneut deutlich geringer aus (*Min* = 36,4 %, *Max* = 44,5 %). Diese Ergebnisse könnten dahingehend gedeutet werden, dass das Miterleben von alkoholbedingten Unfällen sowie Berichte über Alkoholunfälle im sozialen Umfeld eher keinen oder nur einen geringen protektiven Effekt im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss haben. Wahrscheinlicher ist allerdings, dass sich Fahrer/-innen, die bereits während des absoluten Alkoholverbots unter dem Einfluss von Alkohol fahren, eher in einem Umfeld bewegen, in dem das Trinken und Fahren nicht strikt voneinander getrennt werden.

[39] „Miterlebt“ bedeutet, dass sie in einen Unfall entweder als Fahrer/-in, Mitfahrer/-in oder Augenzeug:in involviert waren.

Regelakzeptanz und Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln

Die Ergebnisse der Varianzanalysen zu den beiden Faktoren „Regelakzeptanz“ und „Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln“ werden gemeinsam präsentiert, da sich die Faktoren inhaltlich nahestehen und auch die Mittelwerts-Ausprägungen der verschiedenen Teilgruppen vergleichbar sind (s. Abbildungen 14 und 15). Zunächst kann festgehalten werden, dass bei beiden Faktoren die Teilgruppen „abF beibehalten“ und „kippen“ hohe Zustimmungswerte aufweisen (M > 4,55). Demnach werden die Verkehrsregeln rund um die Themen „Alkohol am Steuer“ und „absolutes Alkoholverbot“ von diesen Teilgruppen prinzipiell akzeptiert und als sinnvoll erachtet. In der Gruppe „aAv gilt“ unterscheiden sich die Teilgruppen „abF beibehalten“ (M = 5,09 bzw. M = 5,20) und „kippen“ (M = 4,75 bzw. M = 5,04) nicht signifikant voneinander; in der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ liegen die Zustimmungswerte der Teilgruppe „kippen“ (M = 4,55 bzw. M = 4,85) allerdings unter denjenigen der Teilgruppe „abF beibehalten“ (M = 4,93 bzw. M = 5,08). Weiterhin kann den beiden Abbildungen entnommen werden, dass in den Teilgruppen „alkF beibehalten“ die Mittelwerte der Faktoren „Regelakzeptanz“ (M < 3,78) und „Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln“ (M < 4,19) deutlich niedriger ausfallen als bei den anderen Teilgruppen. So gesehen, verhalten sich die Personen der Teilgruppen, die während und nach dem Wegfall des Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren, einstellungskongruenter als Personen der Teilgruppen „Kipper/-innen“. Letztgenannte kommunizieren eine hohe Regelakzeptanz und erachten die Regeln als sinnhaft, fahren jedoch nach der Phase des absoluten Alkoholverbots nicht mehr ausschließlich abstinent bzw. beabsichtigen, eine Verhaltensänderung vorzunehmen.

Abbildung 14: Regelakzeptanz



(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; n = 1.138)

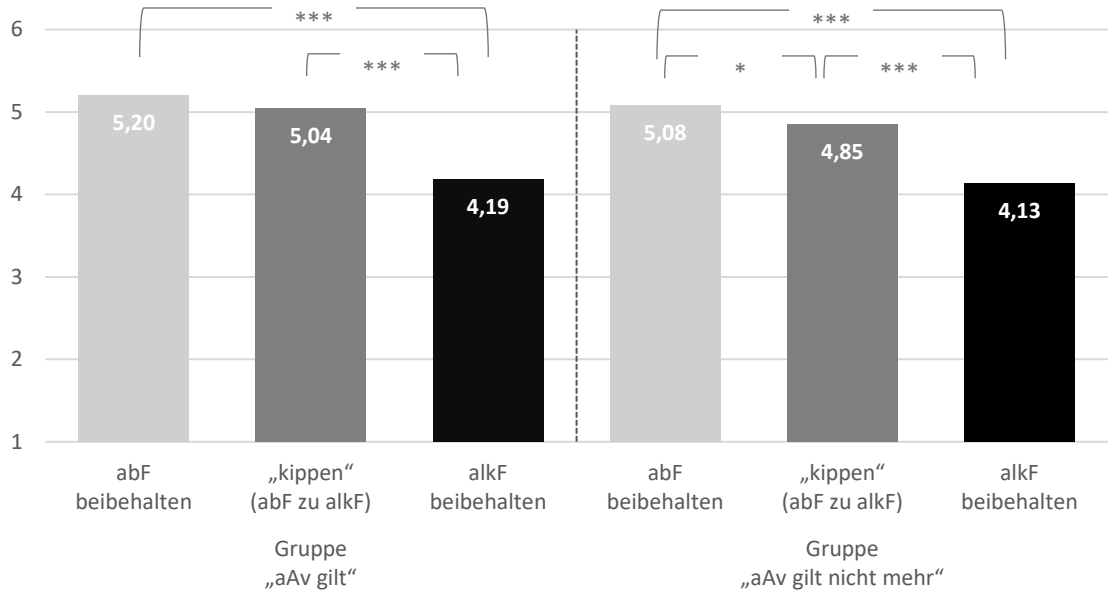


Abbildung 15: **Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; *n* = 1.138)

Handlungsplanung

Der Faktor „Handlungsplanung“ beinhaltet Items, mit denen erfasst wird, inwiefern sich die Befragten darüber Gedanken gemacht haben, wie sie es vermeiden können, unter Alkoholeinfluss zu fahren – entweder, indem sie nicht selbst fahren oder indem sie als Fahrer/-in gänzlich auf Alkohol verzichten bzw. ein Konsumverhalten zeigen, bei dem sie davon ausgehen können, dass sie bei Fahrtantritt nüchtern sind. Im Vergleich zu den anderen bereits präsentierten Faktoren liegen die Mittelwerte beim Faktor „Handlungsplanung“ im mittleren Skalenbereich (3,51 < *M* > 3,97) und es existieren nur wenige Unterschiede zwischen den Teilgruppen (s. Abbildung A 1). Die Mittelwerte der Teilgruppen „abF beibehalten“ (*M* = 3,51 bzw. *M* = 3,64) fallen geringer aus als diejenigen der „Kipper/-innen“ (*M* = 3,92 bzw. *M* = 3,97); letztere unterscheiden sich nicht bedeutsam von den Teilgruppen „alkF beibehalten“ (*M* = 4,08 bzw. *M* = 3,79). Aus den Ergebnissen kann abgeleitet werden, dass sich Personen, die sowohl während als auch nach der Phase des absoluten Alkoholverbots abstinent verhalten (wollen), weniger mit Trink-Fahr-Konflikten auseinandersetzen, da sie entschieden haben, beim Fahren generell auf Alkohol zu verzichten, sodass sie hierfür keine speziellen Strategien entwickeln müssen. Diejenigen jedoch, die nicht gänzlich auf den Alkoholkonsum verzichten (wollen), müssen entsprechende Handlungsstrategien für die Lösung der Trink-Fahr-Konflikte erarbeiten.

Eine mögliche Strategie, Fahrten unter Alkoholeinfluss zu vermeiden, besteht darin, nicht selbst als Fahrer/-in in Erscheinung zu treten, sondern alternative Angebote bzw. Verkehrsmittel zu nutzen. Über alle Teilgruppen hinweg werden diese alternativen Verkehrsmittel von einer Vielzahl der Befragungs-Teilnehmer/-innen genutzt (s. Tabelle A 15). Besonders häufig lassen sich die Personen von Familienmitgliedern und Freund/-innen fahren (*Min* = 65,1 %, *Max* = 90,8 %). Öffentliche Verkehrsmittel (*Min* = 54,7 %, *Max* = 64,7 %), Taxis bzw. Uber (*Min* = 39,9 %, *Max* = 51,7 %), Fahrgemeinschaften

(*Min* = 36,4 %, *Max* = 55,3 %) und das Zurücklegen der Strecke zu Fuß (*Min* = 37,5 %, *Max* = 58,8 %) kommen ebenfalls für einen großen Personenkreis in Frage. Am wenigsten verbreitet ist die Nutzung eines Fahrrads zur Vermeidung von motorisierten Fahrten unter Alkoholeinfluss (*Min* = 27,4 %, *Max* = 40,3 %). Ferner existieren einige Gruppenunterschiede: So nutzen die „Kipper/-innen“ der Gruppe „aAv gilt“ die verschiedenen Alternativangebote häufiger als die „Kipper/-innen“ der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“, während sich bei den anderen Teilgruppen die Nutzungshäufigkeiten zwischen den beiden Gruppen kaum unterscheidet oder sogar zunimmt. Dieser Befund könnte dahingehend gedeutet werden, dass die „Kipper/-innen“ mit dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots bzw. mit dem Greifen der 0,5-Promillegrenze weniger die Notwendigkeit sehen, auf den Konsum von Alkohol als Fahrer/-in zu verzichten; somit erscheinen ihnen auch die alternativen Fortbewegungsformen als weniger attraktiv. Bei den Teilgruppen „alkF beibehalten“ wurden im Vergleich zu den anderen Teilgruppen wesentlich seltener die Nutzung von Fahrgemeinschaften, der Fahrservice durch Angehörige und Freund/-innen sowie das Zurücklegen der Strecke zu Fuß als Vermeidungsstrategien benannt. Möglicherweise sind diese Ergebnisse Hinweise dafür, dass die Teilgruppe „alkF beibehalten“ weniger stark vernetzt ist bzw. weniger Unterstützung darin erfährt, Fahrten unter Alkoholeinfluss zu vermeiden und dass die für sie relevanten Trinkorte zu Fuß nicht zu erreichen sind.

Die Personen, die bereits unter Alkoholeinfluss gefahren waren, wurden zusätzlich gefragt, auf welche Trink-Fahr-Strategien sie als Fahrer/-in zurückgreifen. In der Tabelle 17 kristallisieren sich zwei wesentliche Trink-Fahr-Strategien heraus: Die meisten Personen konsumieren vor Fahrtantritt „nur sehr geringe Mengen Alkohol“ (*Min* = 38,9 %, *Max* = 60,7 %) oder warten „nach dem Trinken solange, bis […] die gesetzlich vorgeschriebene Promillegrenze wieder“ eingehalten wird (*Min* = 31,5 %, *Max* = 41,4 %). Ein geringerer Anteil der befragten Personen äußerte, „nur so viel“ zu trinken, dass sie ihrem Gefühl nach noch gut Auto fahren können (*Min* = 10,9 %, *Max* = 20,7 %). Für die Personen der Teilgruppe „alkF beibehalten“ in der Phase des absoluten Alkoholverbots ist besonders überraschend, dass sie auf die Trinkstrategien „geringe Alkoholmengen“ und „Trinken nach Gefühl“ zurückgreifen, denn diese implizieren einen bewussten Verstoß gegen das absolute Alkoholverbot. Außerordentlich kritisch ist das Ergebnis zu betrachten, dass 13,0 bzw. 14,0 Prozent der Personen der Teilgruppen „alkF beibehalten“ berichteten, so viel zu trinken, wie sie möchten. Sie orientieren sich also nicht an den gesetzlichen Grenzwerten.

Tabelle 17: Nutzungshäufigkeit bestimmter Trinkstrategien als Fahrer/-in (in %)

	Gruppe „aAv gilt“	Gruppe „aAv gilt nicht mehr“	
	alkF beibehalten (*n* = 193)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 336)	alkF beibehalten (*n* = 261)
Konsum sehr geringer Alkoholmengen	38,9	60,7	60,2
Warten nach dem Trinken, bis die gesetzliche Promillegrenze wieder eingehalten wird	37,3	31,0	41,4
Nur so viel trinken, bis man das Gefühl hat, noch gut Auto fahren zu können	10,9	13,1	20,7
Trinken, so viel man möchte	14,0	2,1	13,0

Anmerkung.
Es waren Mehrfachnennungen möglich.

Bewältigungsplanung

Der Faktor „Bewältigungsplanung“ ist primär aus Items zusammengesetzt, die darauf abzielen zu bemessen, inwieweit sich die Befragten gedanklich mit Situationen auseinandergesetzt haben, in denen sie als Fahrer/-in nüchtern bleiben möchten, aber auf bestimmte „Widerstände“ treffen (z. B. wenn jemand versucht, sie dazu zu überreden, trotzdem Alkohol zu trinken). Die Mittelwerte aller Teilgruppen liegen auf einem ähnlich hohen Niveau ($3{,}90 < M > 4{,}33$; s. Abbildung A 2). Es existiert lediglich ein Mittelwert-Unterschied in der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“: Die Bewältigungsplanung der Teilgruppe „abF beibehalten“ ($M = 4{,}27$) ist höher ausgeprägt als diejenige der Teilgruppe „alkF beibehalten“ ($M = 3{,}90$). Ein ähnlicher Trend zeichnet sich auch für die Gruppe „aAv gilt“ ab, hier fallen die Unterschiede jedoch nicht signifikant aus.

Selbstwirksamkeitserwartung

Im Gegensatz zur Bewältigungsplanung, bei der sich Personen vorab mit möglichen Trink-Fahr-Konflikten und ihrer Lösung beschäftigen, geht es bei der Selbstwirksamkeitserwartung um eine Einschätzung, wie sehr die Befragten davon überzeugt sind, in unterschiedlichen fordernden Situationen in der Lage zu sein, auf den Alkoholkonsum als Fahrer/-in zu verzichten. Sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach seinem Wegfall schätzen die Teilgruppen „abF beibehalten“ ($M = 4{,}88$ bzw. $M = 4{,}97$) und „kippen“ ihre Selbstwirksamkeitskompetenzen ($M = 5{,}08$ bzw. $M = 4{,}87$) höher ein als die Teilgruppen „alkF beibehalten“ ($M = 4{,}33$ bzw. $M = 4{,}14$; s. Abbildung 16). Daraus lässt sich allerdings nicht ableiten, dass Personen der Teilgruppen „alkF beibehalten“ tatsächlich weniger in der Lage dazu sind, alkoholische Getränke abzulehnen, wenn sie noch fahren müssen. Es könnte auch sein, dass sie schlichtweg keine Notwendigkeit für das Ablehnen alkoholischer Getränke sehen. Die Tatsache wiederum, dass „Kipper/-innen“ ihre Selbstwirksamkeitskompetenzen als hoch einschätzen, spricht eher dafür, dass sie in der Phase des absoluten Alkoholverbots aufgrund ihrer Kompetenzen fähig sind, abstinent zu fahren, während sie sich nach dem Wegfall des Verbots bewusst dafür entscheiden, als Fahrer/-in Alkohol zu konsumieren.

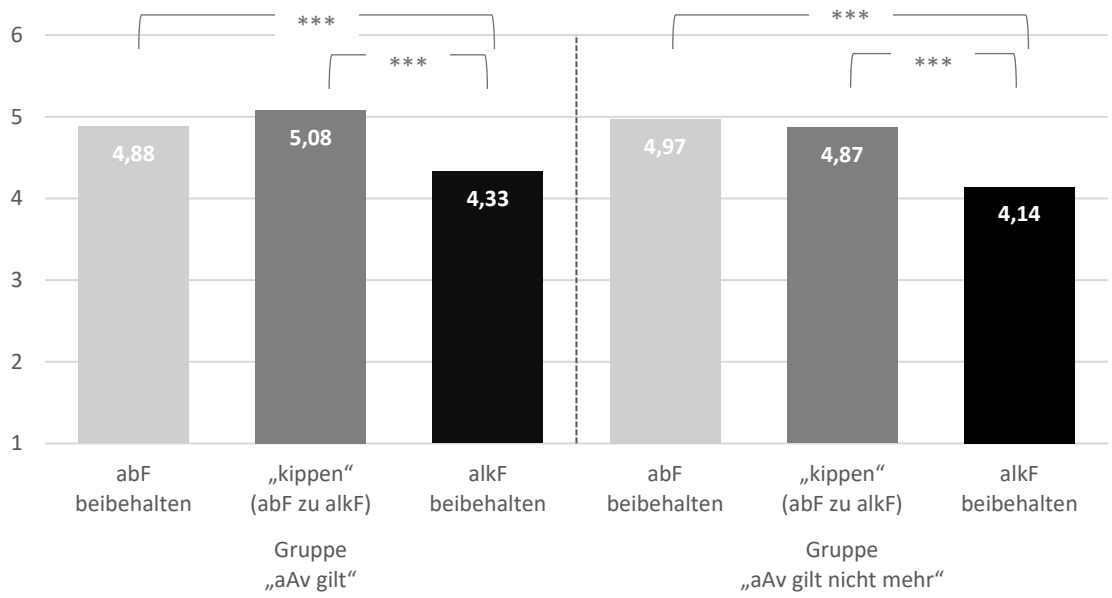


Abbildung 16: **Selbstwirksamkeitserwartung**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; *n* = 1.138)

4.4.5 Kontrollvariablen

Trinkmotive

Der Tabelle 18 können die Mittelwerts-Ausprägungen der Trinkmotive für die verschiedenen Gruppen bzw. Teilgruppen entnommen werden. Dabei zeigt sich über alle (Teil-)Gruppen hinweg, dass Alkohol am häufigsten aufgrund sozialer Motive konsumiert wird. Danach folgen in absteigender Reihenfolge Verstärkungs-, Bewältigungs- und Konformitätsmotive. In der Gruppe „aAv gilt“ existieren bedeutsame Unterschiede zwischen den Teilgruppen in Bezug auf zwei Motive: Diejenigen, die während des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss gefahren sind und dieses Verhalten auch nach dem Wegfall des Verbots beibehalten wollen, versuchen häufiger, durch Alkohol ihre negativen Emotionen zu vermindern (*M* = 2,50) als Personen der Teilgruppe „abF beibehalten“ (*M* = 1,84, p < .001) und der Teilgruppe „kippen“ (*M* = 1,87, p < .001). Das gleiche Muster findet sich auch für die Konformitätsmotive: Die Teilgruppe „alkF beibehalten“ konsumiert häufiger Alkohol, um in einer bestimmten Situation nicht abgelehnt zu werden (*M* = 2,11), als die Teilgruppe „abF beibehalten“ (*M* = 1,63, p < .01) und die Teilgruppe „kippen“ (*M* = 1,54, p < .001). In der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ zeigen sich in Bezug auf alle vier Motive Unterschiede zwischen den Teilgruppen: Personen der Teilgruppe „alkF beibehalten“ trinken häufiger aufgrund sozialer Motive (*M* = 3,29), Verstärkungsmotive (*M* = 3,15), Bewältigungsmotive (*M* = 2,50) und Konformitätsmotive (*M* = 2,50) als Personen der anderen beiden Teilgruppen (p < .001; ausgenommen soziale Motive „kippen“: p < .05).

Tabelle 18: Trinkmotive

	Gruppe „aAv gilt“			Gruppe „aAv gilt nicht mehr“		
	abF beibehalten (*n* = 64)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 119)	alkF beibehalten (*n* = 193)	abF beibehalten (*n* = 165)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 336)	alkF beibehalten (*n* = 261)
Soziale Motive	3,15	3,22	3,39	2,86	3,06	3,29
Verstärkungsmotive	2,95	3,05	3,27	2,71	2,72	3,15
Bewältigungsmotive	1,84	1,87	2,50	1,88	1,81	2,50
Konformitätsmotive	1,63	1,54	2,11	1,74	1,53	2,18

Anmerkung.

Mittelwerte einer Skala von „1“ = „(Fast) nie“, „2“ = „Manchmal“, „3“ = „Öfter“, „4“ = „Meistens“ bis „5“ = „(Fast) immer“

Alkoholkonsummuster

Im Kapitel 3.4.4 wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich in der Stichprobe aufgrund der Zugangsvoraussetzungen zur Befragung (z. B. zumindest gelegentlicher Alkoholkonsum) vergleichsweise viele Personen mit problematischem Alkoholkonsummuster befinden. Aus der gruppenübergreifenden Betrachtung „aAv gilt“ und „aAv gilt nicht mehr“ wird deutlich, dass die jeweiligen Teilgruppen vergleichbar hohe Konsumwerte aufweisen (s. Abbildung 17). Innerhalb der Gruppen bestehen zwischen den Teilgruppen jedoch Unterschiede: Die Mittelwerte für den Alkoholkonsum der Teilgruppe „abF beibehalten“ und der Teilgruppe „kippen“ liegen jeweils wesentlich niedriger als diejenigen der Teilgruppe „alkF beibehalten“. Demnach ist das Trinkverhalten der Teilgruppe „alkF beibehalten“ auch unabhängig vom Fahr-Kontext als wesentlich problematischer einzuschätzen als das der anderen beiden Teilgruppen.

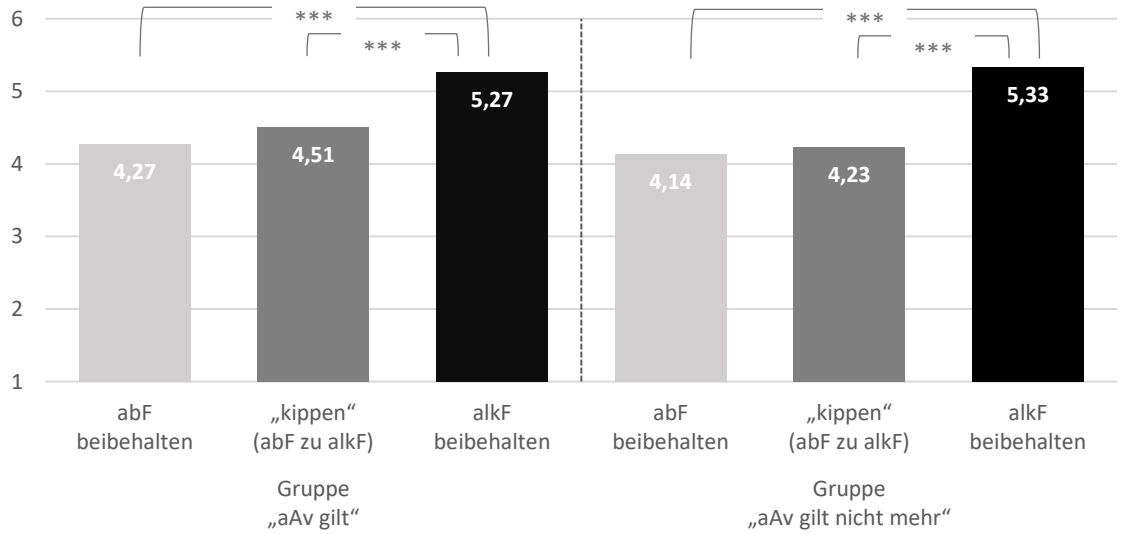


Abbildung 17: Alkoholkonsummuster
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; n = 1.138)

Situative Faktoren

Unter den „situativen Faktoren“ sind Items zusammengefasst, die von Personen häufig als Begründung angeführt werden, um Fahrten unter Alkoholeinfluss zu rechtfertigen (z. B. kurze bekannte Strecke, Alleinfahrt). Aus der Abbildung 18 ist ersichtlich, dass die meisten Personen angeben, eher nicht für bestimmte Situationen anfällig zu sein, die Fahrten unter Alkoholeinfluss begünstigen können. In der Gruppe „aAv gilt“ sind Personen der Teilgruppe „abF beibehalten“ (*M* = 2,18) und Personen der Teilgruppe „kippen“ (*M* = 2,41) weniger anfällig für Umstände, die eine alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr „begründen“ als Personen der Teilgruppe „alkF beibehalten“ (*M* = 3,64). Ähnliche Unterschiede finden sich auch in der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“. Allerdings liegen hier die Zustimmungswerte der Teilgruppe „kippen“ (*M* = 3,31) signifikant höher als die der Teilgruppe „abF beibehalten“ (*M* = 2,31), aber immer noch niedriger als die der Teilgruppe „alkF beibehalten“ (*M* = 3,75). Ein gruppenübergreifender Unterschied besteht in den Mittelwerten der „Kipper/-innen“: Während der Phase des absoluten Alkoholverbots (*M* = 2,41) fallen diese deutlich geringer aus als nach dem Wegfall des Verbots (*M* = 3,31). Es scheint, dass die Teilgruppe der „Kipper/-innen“ durch das absolute Alkoholverbot in einem gewissen Umfang davon abgehalten wird, sich aufgrund bestimmter situativer Bedingungen zu Fahrten unter Alkoholeinfluss verleiten zu lassen.

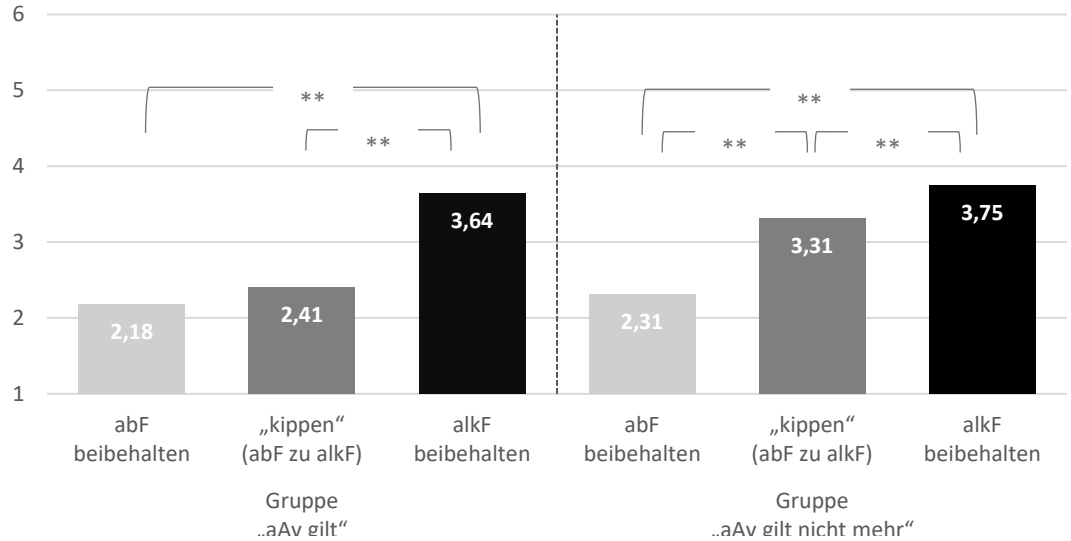


Abbildung 18: **Situative Faktoren**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; n = 1.138)

Häufigkeit normrelevanter Situationen

Die Teilnehmer/-innen der Befragung sollten angeben, wie oft sie sich innerhalb der vergangenen zwölf Monate in einem Trink-Fahr-Konflikt befunden hatten. Werden die

Mediane[40] der verschiedenen Teilgruppen betrachtet, zeigt sich, dass Personen der Teilgruppen „abF beibehalten“ die wenigsten Trink-Fahr-Konflikte erleben (Gruppe „aAv gilt“: *Mdn* = 5,00; Gruppe „aAv gilt nicht mehr“: *Mdn* = 4,00). Personen der Teilgruppen „Kipper/-innen“ (Gruppe „aAv gilt“: *Mdn* = 6,00; Gruppe „aAv gilt nicht mehr“: *Mdn* = 10,00) und „alkF beibehalten“ (Gruppe „aAv gilt“: *Mdn* = 7,00; Gruppe „aAv gilt nicht mehr“: *Mdn* = 10,00) sind dagegen häufiger mit Trink-Fahr-Konflikten bzw. normrelevanten Situationen konfrontiert. Diese Befundlage spiegelt sich auch in der Tabelle 20 wider: Die meisten Befragten hatten in den vergangenen zwölf Monaten maximal 10 Trink-Fahr-Konflikte erlebt; die diesbezüglichen Prozentangaben liegen allerdings in den Teilgruppen „abF beibehalten“ deutlich höher als in den Teilgruppen „kippen“ und „alkF beibehalten“. Etwa jede/r fünfte Befragte der Teilgruppe „alkF beibehalten“ erlebte mehr als 40 Trink-Fahr-Konflikte „innerhalb der letzten 12 Monate“ (17,9 % bzw. 19,2 %). Dies trifft auf deutlich weniger Personen der Teilgruppen „abF beibehalten“ (11,0 % bzw. 6,0 %) und „kippen“ (12,6 % bzw. 11,0 %) zu.

Tabelle 19: Trink-Fahr-Konflikte bzw. normrelevante Situationen innerhalb der letzten 12 Monate (in %)

Trink-Fahr-Konflikte	**Gruppe „aAv gilt“**			**Gruppe „aAv gilt nicht mehr“**		
	abF beibehalten (*n* = 64)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 119)	alkF beibehalten (*n* = 193)	abF beibehalten (*n* = 165)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 336)	alkF beibehalten (*n* = 261)
≤ 10	75,0	60,5	63,7	70,9	59,2	55,9
11 – 20	7,8	14,3	8,3	13,3	15,2	12,3
21 – 30	6,3	7,6	3,6	6,7	10,4	9,6
31 – 40	-	5,0	6,7	3,0	4,2	3,1
41 – 50	4,7	5,0	7,5	1,8	4,5	9,6
> 50	6,3	7,6	10,4	4,2	6,5	9,6

4.4.6 Zusammenfassung

Die Ergebnisse der deskriptiven Datenauswertung haben gezeigt, dass sich die Teilgruppen hinsichtlich der betrachteten Modellfaktoren unterscheiden. Bei Personen, die während des absoluten Alkoholverbots und nach seinem Wegfall abstinent fahren (wollen), sind die Mittelwerte vor allem mit Blick auf diejenigen Faktoren hoch ausgeprägt, die vor Fahrten unter Alkoholeinfluss schützen (z. B. Entdeckungswahrscheinlichkeit, personale Norm). Die Faktoren-Mittelwerte der Personen, die nach dem Konsum von Alkohol als Fahrer/-in motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen, sind hingegen in der Regel geringer ausgeprägt; Ausnahmen bilden die Faktoren „Risikobereitschaft“, „Alkoholkonsummuster“ und „situative Faktoren“. Die Mittelwert-Ausprägungen der „Kipper/-innen“ variieren in Abhängigkeit von der Gültigkeit des absoluten

[40] Einzelne Personen gaben sehr viele Trink-Fahr-Konflikte an. Dies führt zu einer Verzerrung des Mittelwerts, sodass dieser keine repräsentative Aussage mehr über die zentrale Tendenz der Daten liefert. Da der Median gegenüber Ausreißern robuster ist, wird er an dieser Stelle berichtet.

Alkoholverbots (s. Tabelle 20): Bei den „Kipper/-innen“, die sich im Alkoholverbot befinden, sind die Ausprägungen der Faktoren mit den Ausprägungen der Teilgruppe „abF beibehalten“ vergleichbar. Es zeigen sich nur hinsichtlich der Strafhärte und der Handlungsplanung signifikante Unterschiede zwischen den beiden Teilgruppen. Nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots unterscheiden sich die beiden Teilgruppen hingegen in einer Vielzahl an Faktoren bedeutsam: Die „Kipper/-innen“ ähneln in ihren Mittelwert-Ausprägungen nun nicht mehr den abstinenten Fahrer/-innen, sondern sind bei den meisten Faktoren zwischen den Werten der Teilgruppe „abF beibehalten“ und der Teilgruppe „alkF beibehalten“ angesiedelt. Sie bilden in dieser Phase also eine „eigenständige“ Teilgruppe mit spezifischer Charakteristik. Die Unterschiede zwischen den beiden Teilgruppen der „Kipper/-innen“ könnten u. a. darin begründet liegen, dass sich die Personen in der Phase des Alkoholverbots noch am Beginn ihrer Fahrkarriere befinden, sodass sich im Verlauf der Zeit durch zunehmende Fahrerfahrung und altersbedingte Reifungsprozesse die Einschätzungen bezüglich der Modellfaktoren verändern.

Tabelle 20: Überblick über Teilgruppen-Unterschiede bei den Modellfaktoren

	Gruppe „aAv gilt“			**Gruppe „aAv gilt nicht mehr“**		
Faktoren	abF beibehalten vs. „kippen“	„kippen“ vs. alkF beibehalten	abF beibehalten vs. alkF beibehalten	abF beibehalten vs. „kippen“	„kippen“ vs. alkF beibehalten	abF beibehalten vs. alkF beibehalten
Entdeckungswahrscheinlichkeit	-	x	x	x	x	x
Strafhärte	x	x	x	-	x	x
Deskriptive Norm	-	x	x	x	x	x
Injunktive Norm	-	x	x	x	x	x
Personale Norm	-	x	x	x	x	x
Risikobereitschaft	-	x	x	x	x	x
Regelakzeptanz	-	x	x	x	x	x
Sinnhaftigkeit alkoholbezog. Regeln	-	x	x	x	x	x
Handlungsplanung	x	-	x	x	-	-
Bewältigungsplanung	-	-	-	-	-	x
Selbstwirksamkeitserwartung	-	x	x	-	x	x
Soziale Motive	-	-	-	-	x	x
Verstärkungsmotive	-	.	-	-	x	x
Bewältigungsmotive	-	x	x	-	x	x
Konformitätsmotive	-	x	x	-	x	x
Alkoholkonsummuster	-	x	x	-	x	x

Situative Faktoren	-	x	x	x	x	x
Häufigkeit normrelevanter Situationen	-	-	x	x	-	x

Anmerkung.

„x“: Mittelwert-Unterschied zwischen den beiden Teilgruppen

„-“: Kein Mittelwert-Unterschied zwischen den beiden Teilgruppen

4.5 Modellprüfungen

4.5.1 Überblick

Ausgehend von dem im Kapitel 2.7 theoretisch begründeten Modell werden nachfolgend drei verschiedene Modellprüfungen vorgestellt.[41] Diese Modellprüfungen wurden vorgenommen, da anhand der einfaktoriellen Varianzanalysen die gemeinsamen Varianzanteile der berücksichtigten Prädiktoren (Einflussfaktoren) nicht ersichtlich sind, sodass die Bedeutung einzelner Prädiktoren überschätzt wird. Durch die Berechnung von Regressionsanalysen sowie unter Konstanthaltung der jeweils anderen Prädiktoren und Kontrollvariablen werden hingegen die einzigartigen Varianzanteile der einzelnen Prädiktoren in Bezug auf die jeweils abhängige Variable bzw. Fragestellung offengelegt.

Bei den Prüfungen der Voraussetzungen zur Berechnung von Regressionen zeigte sich, dass verschiedene Prädiktoren hoch miteinander korrelieren – es liegt jedoch keine Multikollinearität[42] vor. Nachfolgend werden zu jedem Modell die zugehörigen statistischen Kennwerte und diejenigen Prädiktoren präsentiert, die signifikant zur Vorhersage bzw. Klassifikationsleistung des Modells beigetragen haben. Eine vollständige Übersicht über alle (auch nicht signifikante) Prädiktoren findet sich in den Tabellen A 17 bis A 21. Signifikante Prädiktoren sind dabei grau hervorgehoben.

4.5.2 Vorhersage der Verhaltensentwicklung in Bezug auf das Fahren unter Alkoholeinfluss

Im Kern der Analyse wird der Frage nachgegangen, welche Faktoren maßgeblich beeinflussen, ob Personen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots weiterhin abstinent fahren, vom abstinenten zum alkoholisierten Fahrverhalten wechseln oder sowohl während als auch nach der Phase des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren.

Zur Prüfung der Fragestellung wurde eine multinomiale logistische Regressionsanalyse durchgeführt. Hierbei wurden ausschließlich die Daten der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ berücksichtigt. Dies ist darin begründet, dass für die Gruppe „aAv gilt“ unklar ist, welche Verhaltensentwicklung sie später tatsächlich vornehmen. Diesbezüglich wurde im Kapitel 4.3.1 bereits dargelegt, dass sich die Einschätzungen der Gruppe „aAv gilt“ zur beabsichtigten Verhaltensentwicklung von den Aussagen der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ zur tatsächlichen Verhaltensentwicklung unterscheiden (Stichwort „Intentions-Verhaltens-Lücke“). Das multinomiale logistische Regressionsmodell zur Vorhersage der Verhaltensentwicklung der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ ist statistisch

[41] Zusätzlich zu diesen Modellprüfungen wurde eine binäre logistische Regression berechnet. Als abhängige Variable fungierte die Antwort auf die „Ja/Nein“-Frage, ob die befragten Personen jemals Alkohol getrunken hatten und dann selbst gefahren waren. Da der Fokus der Untersuchung auf der Wirkung des absoluten Alkoholverbots liegt, werden diesbezügliche Ergebnisse nicht vertiefend dargestellt; sie können im Anhang in den Tabellen A 15 und A 16 eingesehen werden.

[42] Multikollinearität wäre problematisch, da dadurch die Schätzungen der Regressionskoeffizienten instabil und die Aussagekraft der Ergebnisse gemindert werden.

signifikant ($\chi^2(36) = 403{,}50$, $p < .001$) und weist eine gute Varianzaufklärung auf (Nagelkerkes-Pseudo-$R^2 = .47$).

In der Tabelle 21 sind die signifikanten Faktoren aufgeführt, die determinieren, welcher Teilgruppe eine bestimmte Person am ehesten angehört, sofern der Prädiktor-Wert fällt bzw. steigt. Beim Vergleich der Teilgruppe „abF beibehalten“ mit der Teilgruppe „kippen“ zeigt sich, dass mit steigenden Werten der Entdeckungswahrscheinlichkeit, der deskriptiven Norm und der personalen Norm die Wahrscheinlichkeit zunimmt, dass eine Person eher der Teilgruppe „abF beibehalten“ angehört. Je eher also eine Person befürchtet, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt zu werden, je mehr Menschen in ihrem sozialen Umfeld auf den Konsum von Alkohol vor der Fahrt verzichten und je mehr eine Person moralisch davon überzeugt ist, dass es falsch ist, alkoholisiert am Straßenverkehr teilzunehmen, desto wahrscheinlicher ist es, dass sie sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach seinem Wegfall abstinent fährt. Die Handlungsplanung stellt ebenfalls einen bedeutsamen Prädiktor dar, wenn es darum geht, die Teilgruppe „abF beibehalten“ von der Teilgruppe der „Kipper/-innen“ zu unterscheiden: Je mehr sich eine Person mit Handlungsstrategien auseinandergesetzt hat, desto eher gehört sie den „Kipper/-innen“ an. Dieses Ergebnis erscheint auf den ersten Blick kontraintuitiv, lässt sich bei genauerer Betrachtung jedoch sinnvoll interpretieren: Vor allem diejenigen Personen, die nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren, müssen sich intensiv mit der Frage auseinandersetzen, wann und wie viel sie trinken dürfen, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Auch mit steigenden Werten in den sozialen Trinkmotiven (z. B. trinken, um die Stimmung auf einer Party zu verbessern), in den situativen Faktoren und in der Häufigkeit normrelevanter Situationen nimmt die Wahrscheinlichkeit zu, dass eine Person der Teilgruppe „Kipper/-innen“ zugehörig ist. Der Prädiktor „Strafhärte“ spielt bei der Unterscheidung der Verhaltensentwicklung der beiden Teilgruppen ebenfalls eine Rolle. Es handelt sich hierbei – wie zusätzliche Analysen zeigen – jedoch um einen Suppressor: Tatsächlich unterscheiden sich die diesbezüglichen Mittelwerte der beiden Teilgruppen nicht signifikant voneinander ($M = 5{,}05$ vs. $M = 5{,}01$). Für sich genommen leistet der Prädiktor keinen Beitrag zur Vorhersage der Verhaltensentwicklung, im Zusammenspiel mit den anderen Modellfaktoren verbessert er allerdings die Klassifikationsleistung des Modells.

Vergleicht man, welche Prädiktoren einen Vorhersage-Beitrag zur Einordnung in die verschiedenen Teilgruppen leisten, so erkennt man, dass zum großen Teil dieselben Prädiktoren zwischen den Teilgruppen „abF beibehalten“ und „kippen“ einerseits sowie zwischen den Teilgruppen „abF beibehalten“ und „alkF beibehalten“ andererseits differenzieren. So lässt sich die Zugehörigkeit einer Person zu den Teilgruppen „abF beibehalten“ und „alkF beibehalten“ ebenfalls durch die Entdeckungswahrscheinlichkeit, die deskriptive Norm, die personale Norm sowie die situativen Faktoren und die Häufigkeit der normrelevanten Situationen vorhersagen: Je niedriger die ersten drei Prädiktoren und je höher die letzten beiden Prädiktoren ausgeprägt sind, desto eher gehört eine Person der Teilgruppe „alkF beibehalten“ an. Zusätzlich unterscheiden sich die abstinenten Fahrer/-innen von den Fahrer/-innen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall unter Alkoholeinfluss fahren,

hinsichtlich der Risikobereitschaft und der Selbstwirksamkeitserwartung. Je risikobereiter eine Person dabei in Bezug auf Fahrten unter Alkoholeinfluss eingestellt ist und/oder je weniger sie davon überzeugt ist, das Fahren und das Trinken voneinander trennen zu können, desto eher gehört sie der Teilgruppe „alkF beibehalten“ an. Die Handlungsplanung und die Trinkmotive spielen dagegen keine bedeutende Rolle bei der Unterscheidung der beiden Teilgruppen.

Betrachtet man die Faktoren dahingehend, ob sie der extrinsischen oder intrinsischen Motivation zugeordnet werden können, fällt für die Teilgruppe „abF beibehalten“ auf, dass der Verzicht auf Alkohol beim Fahren nicht ausschließlich internal begründet ist. Auch Faktoren der extrinisischen Motivation spielen für die Entscheidung, abstinent zu fahren, eine bedeutende Rolle (Entdeckungswahrscheinlichkeit und deskriptive Norm).

Tabelle 21: Vorhersage der Verhaltensentwicklung für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ (Auswahl, vollständige Übersicht: Tabelle A 18; *n* = 762)

Prädiktor	„kippen“ (abF zu alkF)			alkF beibehalten		
	Wald	*p*	*Exp(B)*	*Wald*	*p*	*Exp(B)*
Entdeckungswahrscheinlichkeit	8,61	.003	0,62	6,91	.009	0,62
Strafhärte	5,53	.019	1,46	0,33	.567	1,11
Deskriptive Norm	5,44	.020	0,73	5,61	.018	0,69
Personale Norm	14,17	<.001	0,56	6,69	.010	0,66
Risikobereitschaft	2,18	.140	1,32	5,10	.024	1,60
Handlungsplanung	11,32	<.001	1,53	3,07	.080	1,30
Selbstwirksamkeitserwartung	1,32	.251	1,20	5,04	.025	0,68
Trinkmotiv: Soziale Motive	6,87	.009	1,15	0,17	.667	1,03
Situative Faktoren	11,55	<.001	1,44	16,72	<.001	1,67
Häufigkeit normrelevanter Situationen	8,13	.004	1,28	11,91	<.001	1,40

Anmerkung.

Referenzgruppe: abF beibehalten

Freiheitsgrade der Wald-Statistik = 1

Graue Hervorhebung: p < .05

Die Befragungs-Teilnehmer/-innen der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ wurden gebeten, ihre Verhaltensentwicklung in Form von offenen Antworten zu begründen (s. Tabelle A 19[43]). Mehr als drei Viertel derjenigen (77,3 %), die vor und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent gefahren sind, gaben an, dass sie sich dafür entschieden hatten, weil sie sich selbst und/oder andere nicht gefährden bzw. keinen Unfall verursachen wollten (Einflussfaktor „Risikobereitschaft“). Etwa ein Fünftel äußerte, dass das Fahren unter Alkoholeinfluss für sie moralisch nicht vertretbar sei (22,0 %; Faktor „personale Norm“), und etwa ebenso viele Personen befürchteten den Entzug

[43] In der Tabelle im Anhang sind auch die von der Gruppe „aAv gilt“ benannten Gründe aufgeführt.

der Fahrerlaubnis bzw. den Verlust des Versicherungsschutzes (20,0 %; Einflussfaktor „Strafhärte“).

Personen, die vom abstinenten Fahrverhalten während des absoluten Alkoholverbots hin zum Fahren unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des Verbots wechselten, begründeten ihr Verhalten am häufigsten mit den gelockerten gesetzlichen Regelungen, da sie bei Einhaltung der 0,5-Promillegrenze keine negativen Konsequenzen zu befürchten hätten (37,5 %; Einflussfaktor „Strafhärte“). Ebenfalls häufig wurde von den Personen dieser Teilgruppe angegeben, dass es aufgrund ihrer Fahrerfahrung bzw. ihres Fahrkompetenzzuwachses nunmehr möglich sei, auch unter dem Einfluss von (geringen Mengen) Alkohol ein Fahrzeug zu führen (35,3 %; Einflussfaktor „Risikobereitschaft“). Weiterhin erklärte ein Teil der Befragten, dass sie nur geringe Mengen Alkohol konsumieren und/oder Zeit verstreichen lassen würden, bevor sie sich ans Steuer setzen (20,7 %; Einflussfaktor „Handlungsplanung“). Schließlich berichteten viele Personen davon, dass sie ihr Verhalten aufgrund bestimmter Normen änderten (14,3 %): In Situationen, in denen es „üblich“ ist anzustoßen (z. B. bei Hochzeiten, Geburtstagen oder anderen Feiern), steht diese gesellschaftliche Norm bzw. der erlebte soziale Druck sozusagen über der Norm, „abstinent am Straßenverkehr teilzunehmen“ (normkonkurrierende Situation).

Die von der Teilgruppe „alkF beibehalten“ genannten Gründe ähneln zum Teil denjenigen der „Kipper/-innen“: Auch hier wurden die Einflussfaktoren „Risikobereitschaft“ und „normkonkurrierende Situationen“ häufig zur Begründung des Fahrens unter Alkoholeinfluss angeführt (24,4 % bzw. 17,6 %). Am häufigsten waren die Verhaltensbegründungen allerdings den Trinkmotiven des DMQ-R-SF (28,5 %) zuzuordnen (z. B. „um Spaß bei der Zusammenkunft zu haben“ oder „um Sorgen zu vergessen“). Ferner führte etwa ein Viertel der Befragten an, dass das Vorliegen bestimmter Umstände dazu geführt hatte, dass sie sowohl während als auch nach der Phase des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss gefahren waren (27,5 %; Einflussfaktor „situative Faktoren“). So wäre beispielsweise die Strecke kurz oder bekannt gewesen oder sie hätten keine Alternative gehabt.

4.5.3 Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots

Im Rahmen der vorliegenden Analyse wurde betrachtet, welche Faktoren die Häufigkeit der Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots maßgeblich bedingen. Hierbei wurden ausschließlich die Daten der Personen berücksichtigt, für die zum Zeitpunkt der Befragung das Verbot galt (Gruppe „aAv gilt“). Im Gegensatz zu der Analyse im Kapitel 4.5.2 erfolgte keine Differenzierung zwischen den einzelnen Teilgruppen, da nicht die Verhaltensentwicklung, sondern das Verhalten zum Zeitpunkt der Befragung im Vordergrund stand.

Zur Prüfung der Fragestellung wurde eine multiple lineare Regression berechnet. In der Tabelle 22 ist ersichtlich, dass die Aufnahme der verschiedenen Sets an Prädiktoren jeweils zu signifikanten Änderungen von F führte. Das Modell 3 weist mit

einem R^2 von .44 nach Cohen (1988) eine starke Varianzaufklärung auf ($F(22, 403) = 14{,}87$, $p < .001$).

Tabelle 22: Modellgüte der multiplen linearen Regression zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“

Block	R^2	ΔR^2	*Signifikante Änderungen in F*
1	.15	.15	<.001
2	.38	.24	<.001
3	.44	.05	<.001

Anmerkung.
Block 1: Geschlecht, Alter
Block 2: Entdeckungswahrscheinlichkeit, Strafhärte, deskriptive Norm, injunktive Norm, personale Norm, Risikobereitschaft, Regelakzeptanz, Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln, Handlungsplanung, Bewältigungsplanung, Selbstwirksamkeitserwartung
Block 3: Alkoholkonsummuster, Trinkmotive, situative Faktoren, Häufigkeit normrelevanter Situationen

Zur Vorhersage der Häufigkeit der Fahrten während des absoluten Alkoholverbots leistet – im Vergleich zu der vorangegangenen Modellprüfung – nur eine relativ geringe Anzahl an Prädiktoren einen bedeutsamen Beitrag (s. Tabelle 24). Auffällig ist hierbei, dass keine Faktoren relevant sind, die der intrinsischen Motivation zuzuordnen sind. Die extrinsische Motivation betreffend, spielen die Entdeckungswahrscheinlichkeit und die injunktive Norm eine wichtige Rolle: Demnach werden während der Phase des absoluten Alkoholverbots umso weniger Fahrten unter Alkoholeinfluss durchgeführt, je stärker eine Person davon ausgeht, dass sie bei dieser Regelübertretung entdeckt wird und/oder je deutlicher Freund/-innen und Familienmitglieder das regelkonforme Verhalten befürworten bzw. unterstützen. Die übrigen signifikanten Prädiktoren – allesamt Kontrollvariablen – korrelieren positiv mit der abhängigen Variable: Höhere Ausprägungen in den Prädiktoren „Alter“, „Alkoholkonsummuster“, „Bewältigungsmotive“ und „situative Faktoren“ gehen mit häufigeren Fahrten unter Alkoholeinfluss einher. Je älter also eine Person ist, die sich noch in der Phase des absoluten Alkoholverbots befindet, je mehr und je häufiger sie trinkt, je stärker sie dazu neigt zu trinken, um negative Emotionen zu vermindern, sowie je stärker die Umstände aus ihrer Sicht Fahrten unter Alkoholeinfluss rechtfertigen (z. B. Alleinfahrt, bekannte Strecke), desto mehr Alkoholfahrten werden durchgeführt.

Tabelle 23: Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“ (Auswahl, vollständige Übersicht: Tabelle A 20; Korrelationsmatrix: Tabelle A 21; *n* = 426)

Prädiktor	*Standardisierte β-Koeffizienten*	*T*	*p*
Alter	0,13	3,01	.003
Entdeckungswahrscheinlichkeit	-0,17	-3,32	<.001
Injunktive Norm	-0,14	-2,35	.019
Alkoholkonsummuster	0,10	2,18	.030
Trinkmotiv: Bewältigungsmotive	0,22	4,58	<.001
Situative Faktoren	0,10	2,03	.043

Weiterhin wurde im Zuge einer vertiefenden Moderationsanalyse das Vorhandensein der theoretisch angenommenen Interaktionseffekte (s. Kapitel 2.7) geprüft. Im Ergebnis zeigte sich, dass lediglich die Aufnahme der Interaktion „Bewältigungsplanung x Häufigkeit normrelevanter Situationen“ die Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss signifikant verbesserte (ΔR^2 = .01, p < .001, β = -0,15; s. Abbildung 19). Auf der einen Seite bedeutet dieser Interaktionseffekt, dass Personen, die während des absoluten Alkoholverbots oft mit Trink-Fahr-Konflikten konfrontiert werden, häufiger unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen, wenn sie sich zuvor wenig damit beschäftigt haben, wie sie diese Fahrten auch bei auftretenden Schwierigkeiten vermeiden können. Auf der anderen Seite besagt der Effekt aber auch, dass Personen, die häufig Trink-Fahr-Konflikte erleben und über gut ausdifferenzierte Bewältigungspläne verfügen, wesentlich seltener gegen das absolute Alkoholverbot verstoßen.

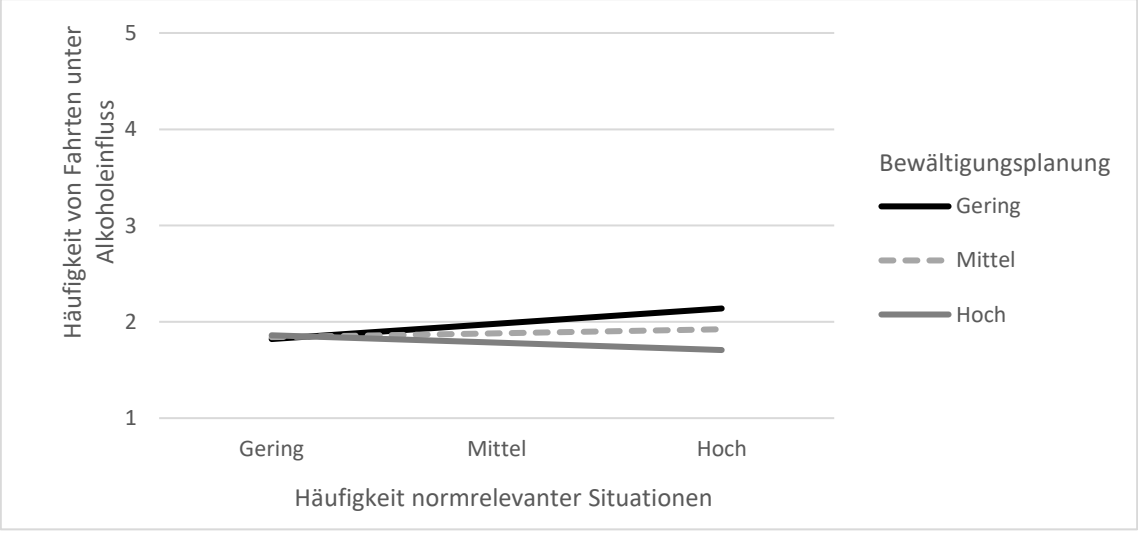


Abbildung 19: Darstellung des Interaktionseffekts „Bewältigungsplanung x Häufigkeit normrelevanter Situationen“ zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“ (vorhergesagte Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Nie“, „2“ = „Selten“, „3“ = „Manchmal“, „4“ = „Oft“, „5“ = „(Fast) immer“)

4.5.4 Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots

Für die Gruppe der Personen, die sich zum Zeitpunkt der Befragung nicht mehr im Alkoholverbot befanden (Gruppe „aAv gilt nicht mehr“), wurde ebenfalls analysiert, welche Faktoren die Häufigkeit der Fahrten unter Alkoholeinfluss determinieren. Dabei wurde auch überprüft, ob es eine Rolle spielt, seit wann das absolute Alkoholverbot für sie nicht mehr gilt (≤ 1 Jahr oder > 1 Jahr). In der Tabelle 24 ist ersichtlich, dass alle vier aufgenommenen Prädiktoren-Sets signifikante Änderungen von F zur Folge hatten. Das Modell 4 weist mit einem R^2 von .43 nach Cohen (1988) eine starke Varianzaufklärung auf ($F(22, 775) = 26{,}99$, $p < .001$).

Tabelle 24: Modellgüte der multiplen linearen Regression zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“

Block	R^2	ΔR^2	*Signifikante Änderungen in F*
1	.03	.03	.001
2	.28	.25	.001
3	.41	.13	.001
4	.43	.03	.001

Anmerkung.

Block 1: Geschlecht, Alter, Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“ vs. Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“

Block 2: Entdeckungswahrscheinlichkeit, Strafhärte, deskriptive Norm, injunktive Norm, personale Norm, Risikobereitschaft, Regelakzeptanz, Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln, Handlungsplanung, Bewältigungsplanung, Selbstwirksamkeitserwartung

Block 3: Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots

Block 4: Alkoholkonsummuster, Trinkmotive, situative Faktoren, Häufigkeit normrelevanter Situationen

Im Gegensatz zur vorangegangenen Analyse spielen bei der Vorhersage der Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots wesentlich mehr Faktoren eine bedeutsame Rolle. Diese Prädiktoren sind der extrinsischen und der intrinsischen Verhaltensmotivation sowie den Kontrollvariablen zuzuordnen.

Wie der Tabelle 25 zu entnehmen ist, sind in Bezug auf die extrinsische Motivation erneut die Entdeckungswahrscheinlichkeit und zusätzlich die Strafhärte bedeutsam. Es werden also umso weniger Fahrten unter Alkoholeinfluss durchgeführt, je mehr eine Person befürchtet, bei diesen Fahrten entdeckt zu werden und/oder umso negativer sie die mit dem Regelverstoß verbundenen Sanktionen bewertet.[44] Darüber hinaus leistet der Prädiktor „deskriptive Norm“ einen Vorhersage-Beitrag. Demnach sind Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Ende des absoluten Alkoholverbots umso

[44] Der Befund, dass eine hohe Ausprägung des Faktors „Strafhärte“ positiv mit der Anzahl der Fahrten unter Alkoholeinfluss korreliert, erscheint auf den ersten Blick kontraintuitiv. Bedenkt man allerdings, dass insbesondere Personen, die unter Alkoholeinfluss fahren, von den Konsequenzen einer Regelübertretung betroffen sind, erklärt sich der Zusammenhang.

unwahrscheinlicher, je mehr Menschen im familiären Umfeld bzw. im Freundeskreis abstinent fahren.

Tabelle 25: Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ (Auswahl, vollständige Übersicht: Tabelle A 22; Korrelationsmatrix: Tabelle A 23; *n* = 798)

Prädiktor	*Standardisierte β-Koeffizienten*	*T*	*p*
Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“ vs. Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“	0,12	2,93	.004
Entdeckungswahrscheinlichkeit	-0,12	-3,07	.002
Strafhärte	0,08	2,18	.030
Deskriptive Norm	-0,07	-2,17	.030
Personale Norm	-0,24	-5,63	<.001
Risikobereitschaft	0,09	2,06	.039
Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots	0,38	12,32	<.001
Trinkmotiv: Konformitätsmotive	-0,08	-2,16	.031
Situative Faktoren	0,11	3,27	.001
Häufigkeit normrelevanter Situationen	0,10	3,41	<.001

Im Hinblick auf die Prädiktoren, die der intrinsischen Verhaltensmotivation zuzurechnen sind, gelten folgende Zusammenhänge: Je stärker eine Person die Ansicht vertritt, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss unmoralisch sind (personale Norm) und je überzeugter sie ist, dass solche Fahrten mit Sicherheitsrisiken verbunden sind (Risikobereitschaft), desto weniger Fahrten werden durchgeführt.

Ferner kristallisierten sich im Ergebnis der Regressionsanalyse die Kontrollvariablen „situative Faktoren“, „Häufigkeit normrelevanter Situationen“ und „Konformitätsmotive“ als bedeutsame Prädiktoren heraus. Die ersten beiden Prädiktoren sagen aus, dass mit der zunehmenden Anfälligkeit einer Person dafür, bestimmte Bedingungen als relevant für die Entscheidung anzusehen, Fahrten unter Alkoholeinfluss vorzunehmen, und/oder mit steigender Anzahl an Trink-Fahr-Konflikten, häufiger Fahrten mit mehr als 0,0 Promille durchgeführt werden. Auf die Interpretation der Konformitätsmotive wird verzichtet, da Hinweise vorliegen, dass es sich um einen Suppressor handelt. Darüber hinaus spielt es eine Rolle, ob eine Person erst seit kurzer oder längerer Zeit nicht mehr unter das absolute Alkoholverbot fällt: Personen, für die das Verbot bereits seit über einem Jahr nicht mehr gilt, fahren tendenziell häufiger unter dem Einfluss von Alkohol als Personen, für die das Verbot bis vor einem Jahr noch galt. Zudem wurde geprüft, inwiefern das vergangene Verhalten – operationalisiert über die Häufigkeit der Fahrten während des absoluten Alkoholverbots – das zukünftige bzw. das aktuelle Trink-Fahr-Verhalten vorhersagt. Erwartungskonform zeigte sich, dass die Häufigkeit

der Fahrten während des Verbots positiv mit der Häufigkeit der Fahrten nach dem Wegfall des Alkoholverbots korreliert.

4.5.5 Zusammenfassung

Das im Rahmen des Projekts entwickelte, theoretisch fundierte Modell ist geeignet, Vorhersagen zu leisten, die im Zusammenhang mit der Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. der Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens stehen. Je nach Fragestellung konnte auf Basis der Prädiktoren zwischen 43 und 47 Prozent der Varianz der abhängigen Variablen erklärt werden. Allerdings leisten nicht alle aufgenommenen Modellfaktoren einen Beitrag zur Beantwortung der verschiedenen Fragestellungen (z. B. Regelakzeptanz); diese Faktoren sind in der Abbildung 20 durch gestrichelte Pfeil-Verbindungen gekennzeichnet. Auch die postulierten Interaktionseffekte konnten nicht bzw. nur im Hinblick auf eine spezifische Fragestellung bestätigt werden (s. Kap. 4.5.3), sodass lediglich die signifikante Interaktion zwischen der Häufigkeit der normrelevanten Situationen und der Bewältigungsplanung beibehalten wird.

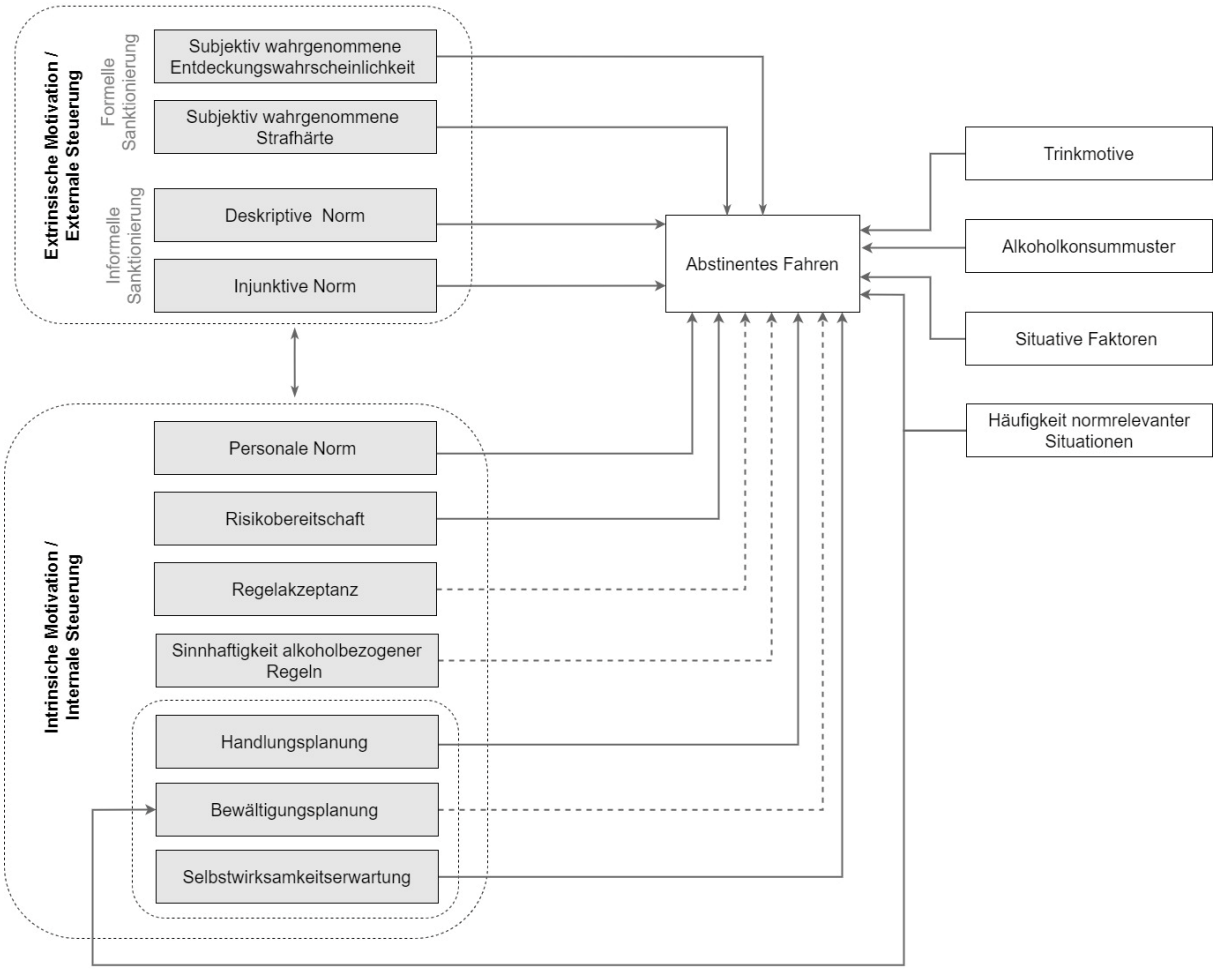


Abbildung 20: Finales Modell zur Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. zur Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens

Aus den Ergebnissen der durchgeführten Modellprüfungen wird deutlich, dass jeweils spezifische Faktoren-Konstellationen für die Beantwortung der Fragestellungen relevant sind. Einige der untersuchten Faktoren sind allerdings besonders bedeutsam, da sie zur Beantwortung mehrerer Fragestellungen einen signifikanten Beitrag leisten. Im Bereich der externalen Verhaltenssteuerung/extrinsischen Motivation zählen hierzu die Faktoren „Entdeckungswahrscheinlichkeit“ und „deskriptive Norm“; im Bereich der internalen Verhaltenssteuerung/intrinsischen Motivation handelt es sich um die Faktoren „personale Norm“ und „Risikobereitschaft“. Bei den Kontrollvariablen weisen die situativen Faktoren und die Häufigkeit der normrelevanten Situationen die höchste Relevanz auf. Ergänzend wurde im Ergebnis der Auswertung der qualitativ erhobenen Daten ermittelt, dass Personen in ihrem Trink-Fahr-Verhalten durch normkonkurrierende Situationen beeinflusst werden.

4.6 Charakteristik der Teilgruppen

4.6.1 Überblick

Im vorliegenden Kapitel werden die einzelnen Teilgruppen „abF beibehalten“, „kippen“ (abF zu alkF) und „alkF beibehalten“ charakterisiert. Dazu werden hauptsächlich die Ergebnisse der Modellprüfungen zusammengeführt. Die Charakterisierung erfolgt dabei primär anhand der quantitativen Daten derjenigen Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung nicht mehr vom absoluten Alkoholverbot betroffen waren. Sofern es sich anbietet, werden ergänzend Befunde der deskriptiven und der qualitativen Datenauswertung angeführt.

Im Ergebnis der einfaktoriellen Varianzanalysen zeigten sich übergeordnet bereits bedeutsame Unterschiede zwischen den drei Teilgruppen (s. Kap. 4.4). So ist bei den Personen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall abstinent fahren, ein Großteil derjenigen Faktoren sehr hoch ausgeprägt, die Fahrten unter Alkoholeinfluss hemmen (z. B. Entdeckungswahrscheinlichkeit, deskriptive Norm). Personen hingegen, die zu beiden Zeitpunkten unter dem Einfluss von Alkohol motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen, weisen bei diesen Faktoren deutlich niedrige Ausprägungen auf; Faktoren, die Fahrten unter Alkoholeinfluss begünstigen, sind wiederum deutlich höher ausgeprägt (z. B. Risikobereitschaft, Alkoholkonsummuster). Die „Kipper/-innen“ befinden sich bezüglich der Merkmalsausprägungen in der Regel zwischen den anderen beiden Teilgruppen.

Bei der nachfolgenden Charakterisierung der Teilgruppen ist zu beachten, dass es sich um eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse handelt. Dies bedeutet, dass die Teilgruppen aufgrund der vorliegenden Daten beschrieben werden, diese Beschreibung aber nicht zwangsläufig auf jede einzelne Person der jeweiligen Teilgruppe zutrifft. So wäre es beispielsweise denkbar, dass eine Person ihr abstinentes Fahrverhalten beibehält, obwohl im gesamten sozialen Umfeld Fahrten unter Alkoholeinfluss üblich sind. Umgekehrt könnte es sein, dass eine Person unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl sie dabei fortwährend ein schlechtes Gewissen hat.

4.6.2 Personen, die das abstinente Fahrverhalten beibehalten

Die Teilgruppe, die auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots das abstinente Fahrverhalten beibehält, ist durch die „Angst“ motiviert, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt und im Falle eines Regelverstoßes bestraft zu werden. Hierbei werden vor allem der Verlust der Fahrerlaubnis und des Versicherungsschutzes befürchtet. Für die Teilgruppe der abstinenten Fahrer/-innen sind zudem Normen handlungsleitend: Sie finden es moralisch nicht vertretbar, unter Alkoholeinfluss zu fahren, und ihr soziales Umfeld trennt das Trinken und Fahren ebenfalls voneinander. Darüber hinaus begünstigt die gering ausgeprägte Risikobereitschaft, die sich vor allem darin ausdrückt, sich selbst und andere Personen nicht gefährden zu wollen, die Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens. Den abstinenten Fahrer/-innen ist also das Risiko bewusst, das mit Alkoholkonsum im Straßenverkehr einhergeht. Weiterhin erleben Personen dieser Teilgruppe im Schnitt nur wenige Trink-Fahr-Konflikte; werden sie jedoch mit entsprechenden Konflikten konfrontiert, sind sie überzeugt davon, auf den Konsum von Alkohol als Fahrer/-in verzichten zu können. Dementsprechend liegt der Fokus der abstinenten Fahrer/-innen auch weniger auf der Ausarbeitung spezieller Handlungspläne, da Fahrten unter Alkoholeinfluss generell nicht in Frage kommen. Durch die Kombination der Merkmalsausprägungen sind sie nur in sehr geringem Maße anfällig dafür, aufgrund bestimmter Umstände zu einer alkoholisierten Fahrt verleitet zu werden.

Ursprünglich war angenommen worden, dass Personen, die das abstinente Fahren nach dem Wegfall des Alkoholverbots beibehalten, vor allem intrinsisch motiviert sind. Dies wurde anhand der Ergebnisse teilweise bestätigt – persönliche Normvorstellungen gepaart mit einer geringen Risikobereitschaft und einer hohen Selbstwirksamkeitserwartung haben eine „schützende“ Funktion. Entgegen der ursprünglichen Annahme zeigt sich in den Ergebnissen aber zusätzlich, dass auch Faktoren der extrinsischen Motivation das Verhalten maßgeblich beeinflussen. Somit ist eine Merkmalskombination aus extrinsischen und intrinsischen Faktoren für die Entscheidung verantwortlich, abstinent zu fahren.

Als Besonderheit der Teilgruppe „abF beibehalten“ soll nicht unerwähnt bleiben, dass etwa die Hälfte von ihnen angab, ggf. Fahrten unter dem Einfluss von Restalkohol durchgeführt zu haben (zumeist 1 bis 2 Fahrten innerhalb von 12 Monaten). Dieser Befund verweist darauf, dass auch Personen, die sich bewusst gegen das Fahren unter Alkoholeinfluss entscheiden, aufgrund von alkoholbezogenen Wissensdefiziten (z. B. zur Abbaurate von Alkohol im Blut) unabsichtlich „alkoholisiert“ am Straßenverkehr teilnehmen könnten.

4.6.3 Personen, die vom abstinenten Fahrverhalten zum Fahren unter Alkoholeinfluss wechseln

Personen der Teilgruppe „Kipper/-innen“ sind während des absoluten Alkoholverbots abstinent gefahren und haben ihr Fahrverhalten nach dem Wegfall des Verbots dahingehend geändert, dass sie nun Fahrten unter Alkoholeinfluss vornehmen. Hierbei ist zu beachten, dass die „Kipper/-innen“ häufiger als die abstinenten Fahrer/-innen mit

Trink-Fahr-Konflikten konfrontiert sind, aber trotzdem vergleichsweise selten unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen (typischerweise 1 bis 2 Fahrten pro Jahr).

Die Teilgruppe der „Kipper/-innen“ befürchtet weniger, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt zu werden als die „abstinente“ Teilgruppe. Dieser Befund steht mutmaßlich damit im Zusammenhang, dass eine „Entdeckung“ mit einem BAK-Wert von über 0,5 Promille assoziiert wird. Da jedoch häufig (Handlungs-)Strategien verwendet werden, die eine Einhaltung der 0,5-Promillegrenze wahrscheinlich machen (z. B. Konsum geringer Alkoholmengen, Verstreichenlassen von Zeit zwischen dem Konsum und dem Fahrtantritt), fahren sie zwar nicht abstinent, aber sie verhalten sich regelkonform[45], sodass eine Polizeikontrolle keine negativen Auswirkungen hätte. Die Teilgruppe orientiert sich somit bewusst an der für sie jeweils gültigen gesetzlichen Regelung: In der Phase des absoluten Alkoholverbots bedingen die 0,0-Promillegrenze und das zugehörige Sanktionssystem das abstinente Fahrverhalten. Entfällt das Verbot, wird das Verhalten geändert, da nun die 0,5-Promillegrenze als maßgeblich für mögliche Sanktionen betrachtet wird – ein vollständiger Verzicht auf Alkohol vor dem Fahren erscheint nicht mehr erforderlich. Auch der Befund, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss in der Phase nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots als moralisch vertretbarer angesehen werden als noch während des Verbots, spricht dafür, dass die „Kipper/-innen“ ihr Verhalten stark am formellen Sanktionierungssystem orientieren und mit diesem legitimieren. Zusammengefasst bedeutet dies, dass sich das absolute Alkoholverbot positiv auf diese Personen auswirkt, indem es sie davon abhält, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen. Eine Internalisierung des abstinenten Fahrverhaltens findet jedoch nicht statt, sodass nach dem Wegfall des Verbots Fahrten unter dem Einfluss von (zumindest etwas) Alkohol durchgeführt werden.

Darüber hinaus gaben viele „Kipper/-innen“ an, sich insbesondere in normkonkurrierenden Situationen (z. B. Anstoßen bei Feierlichkeiten) auf das absolute Alkoholverbot bezogen zu haben, um dem sozialen Druck ausweichen und den Alkoholkonsum ablehnen zu können. Mit dem Ende des Verbots fiel diese Argumentationshilfe weg. Dadurch fällt es der Teilgruppe schwerer, sich dem sozialen „Trinkdruck“ zu entziehen. Dazu passt auch der Befund, dass es für Freund/-innen und Familienangehörige der Teilgruppe „Kipper/-innen“ üblicher ist, Alkohol vor der Fahrt zu konsumieren, als für Freund/-innen und Familienangehörige der abstinenten Fahrer/-innen. Zusätzlich sind situative Faktoren (z. B. kurze Wege vom Trinkort nach Hause) für die „Kipper/-innen“ noch während der Phase des Verbots wenig bedeutsam, während sie nach dem Wegfall des Verbots eher zu Fahrten unter Alkoholeinfluss verleiten. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass eine Verhaltensänderung vom abstinenten Fahren hin zur Durchführung von Fahrten unter dem Einfluss von (geringen Mengen) Alkohol als ungefährlich angesehen wird, da die alkoholbedingten Einschränkungen durch den Zuwachs an Fahrerfahrung kompensiert werden können.

[45] Wie aus den Fokusgruppeninterviews hervorging, ist den meisten Personen nicht bewusst, dass auch bei BAK-Werten unter 0,5 Promille und relativer Fahruntüchtigkeit rechtliche Konsequenzen drohen können. Auch aus diesem Grund werden Fahrten mit geringen Alkoholmengen als eher harmlos bewertet.

Die aufgeführten Befunde sprechen dafür, dass das Verhalten der „Kipper/-innen“ vor allem durch durch das Sanktionssystem determiniert ist und die Verhaltensänderung aus dem veränderten gesetzlichen Rahmen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots resultiert. Das Verhalten und die Verhaltensänderung sind also hauptsächlich extrinsisch motiviert. Zugleich zeigen die Ergebnisse auch, dass die „Kipper/-innen“ Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol nach dem Wegfall des Verbots nicht grundsätzlich vornehmen, sondern diese eher in geringer Anzahl und eher im Zusammenhang mit normkonkurrierenden Situationen stattfinden.

4.6.4 Personen, die das alkoholisierte Fahrverhalten beibehalten

Personen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dem Wegfall des Verbots unter Alkoholeinfluss fahren, erleben besonders häufig Trink-Fahr-Konflikte. Zwar werden von den meisten Personen pro Jahr nur ein bis zwei Fahrten unter dem Einfluss (geringer Mengen) Alkohol durchgeführt; ein paar Fahrer/-innen fahren jedoch regelmäßig mit (Rest-)Alkohol im Blut und einige überschreiten dabei mutmaßlich auch die 0,5-Promillegrenze. Personen dieser Teilgruppe weisen häufig ein riskantes Alkoholkonsummuster und hohe Ausprägungen in den Trinkmotiven auf. Es ist davon auszugehen, dass es sich insbesondere bei denjenigen Personen der Teilgruppe, die sehr viele Alkoholfahrten unternehmen, um „fahrende Trinker/-innen“ handelt. Das bedeutet, dass das Trinken ein generalisiertes Verhaltensmuster darstellt, das sich unter anderem auch im Straßenverkehr zeigt.

Darüber hinaus gehen Personen dieser Teilgruppe eher davon aus, nicht von der Polizei „entdeckt“ zu werden. Dieser Befund ist dahingehend überraschend, dass die Mitglieder der Teilgruppe vergleichsweise häufig von der Polizei kontrolliert und auf Fahrtüchtigkeit überprüft wurden. Die Ergebnisse könnten darauf hinweisen, dass formelle Sanktionen ausblieben (z. B. wegen Einhaltung des Grenzwerts) oder Regelübertretungen unentdeckt blieben. Das (regelwidrige) Verhalten wurde dann durch positive Verstärkung aufrechterhalten.

Zudem hält es die Teilgruppe moralisch für vertretbar und findet es wenig riskant, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Dabei spielt vermutlich auch eine Rolle, dass das soziale Umfeld der Teilgruppe ebenfalls trinkt und fährt. Die Selbstwirksamkeitserwartung, in unterschiedlich fordernden Situationen auf Alkohol am Steuer verzichten zu können, ist gering ausgeprägt – entweder, weil die Personen der Teilgruppe aufgrund einer bestehenden Alkoholproblematik nicht dazu in der Lage sind oder weil sie dies aufgrund anderer Merkmalsausprägungen (z. B. geringe Risikowahrnehmung) nicht als notwendig erachten. Vor allem, wenn situative Umstände Fahrten unter Alkoholeinfluss begünstigen (z. B. kurze und bekannte Strecke), lassen sie sich zu diesen verleiten.

Die Befunde sprechen dafür, dass das Verhalten der Teilgruppe weniger von der gesetzlichen Regelung als vom zugrundeliegenden Alkoholkonsummuster sowie den Trinkmotiven und den situativen Faktoren bestimmt wird. Zusätzlich sind die Erwartungen in Bezug auf formelle und informelle Sanktionierungen nicht ausreichend hoch ausgeprägt, als dass diese mit einem vollständigen Verzicht auf Alkohol beim Fahren

einhergehen. Darüber hinaus begünstigen die persönlichen Normvorstellungen gepaart mit einem geringen Risikobewusstsein und einer geringen Selbstwirksamkeit, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss vorgenommen werden. Besonders kritisch ist die Ausprägung der extrinsischen und intrinsischen Faktoren in Verbindung mit einer bestehenden Alkoholproblematik zu sehen.

Aus der differenzierten Betrachtung der Personen, die während des absoluten Alkoholverbots Fahrten unter Alkoholkonsum vornehmen, geht hervor, dass vor allem Faktoren der extrinsischen Verhaltensmotivation und Kontrollvariablen maßgeblich Einfluss auf die Häufigkeit von Alkoholfahrten haben. Demnach verstoßen Personen umso häufiger gegen das absolute Alkoholverbot, je mehr sie davon ausgehen, nicht entdeckt zu werden, je weniger das soziale Umfeld das regelwidrige Verhalten sanktioniert, je mehr und je häufiger getrunken wird und je stärker sie dazu neigen, negative Emotionen durch den Konsum von Alkohol zu regulieren. Die intrinsische Motivation der Personen spielt für die Häufigkeit der Alkoholfahrten hingegen kaum eine Rolle.

5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

5.1 Zusammenfassung aller Ergebnisse

Im Rahmen des vorliegenden Projekts wurde untersucht, wie das absolute Alkoholverbot wirkt und welche Faktoren maßgeblich eine Rolle dabei spielen, dass einige junge Fahrer/-innen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots beginnen, unter dem Einfluss von Alkohol zu fahren, während andere Personen weiterhin auf Alkohol verzichten, wenn sie ein Fahrzeug führen wollen. Darüber hinaus wurde geprüft, inwieweit sich diese beiden Personengruppen von den Personen unterscheiden, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dem Wegfall des Verbots unter Alkoholeinfluss fahren. In diesem Zusammenhang gilt es zu berücksichtigen, dass „Fahrten unter Alkoholeinfluss“ derart operationalisiert wurden, dass bereits der Konsum geringer Mengen Alkohol vor der Fahrt als „Alkoholfahrt“ gewertet wurde. Werden nur geringe Mengen Alkohol vor der Fahrt konsumiert, handelt es sich in der Phase des absoluten Alkoholverbots um ein regelwidriges Verhalten; nach dem Wegfall des Verbots, sobald die 0,5-Promillegrenze gilt, ist das Verhalten regelkonform.

Zur Beantwortung der Fragestellungen wurde ein theoretisch fundiertes Modell entwickelt und in einer Online-Panelbefragung mit 1.227 jungen Fahrer/-innen überprüft. Im Ergebnis zeigte sich, dass das absolute Alkoholverbot grundsätzlich – wenn auch nicht vollumfänglich – wirkt: Mehr als die Hälfte der Befragten (57,0 %) verhält bzw. verhielt sich während des absoluten Alkoholverbots regelkonform. 43,0 Prozent der Befragten unternehmen bzw. unternahmen jedoch mindestens einmal eine Fahrt unter dem Einfluss (ggf. auch nur geringer Mengen) von Alkohol. Die meisten der Befragten gaben an, einige wenige regelwidrige Fahrten unternommen zu haben; bei einem kleinen Teil der Personen ist hingegen von einem gewohnheitsmäßigen Verhalten auszugehen, das aus einem riskanten Alkoholkonsummuster resultiert. Es wird angenommen, dass der relativ hohe Anteil an berichteten Regelverstößen im Vergleich zu anderen Studien (Holte et al., 2010; Evers & Straßgütl, 2020) einerseits auf die Besonderheit der Stichprobe (v. a. zumindest gelegentlicher Alkoholkonsum als Zugangsvoraussetzung zur Studie) und andererseits auf die Operationalisierung der Fahrten unter Alkoholeinfluss (v. a. Berücksichtigung bereits geringer Alkoholmengen) zurückzuführen ist.

Eine nachhaltige Wirkung des absoluten Alkoholverbots konnte nur in geringem Umfang nachgewiesen werden: 21,1 Prozent der Befragten, für die das absolute Alkoholverbot nicht mehr gilt, hielten das abstinente Fahrverhalten auch nach dem Wegfall des Verbots bei. 42,9 Prozent waren zwar während des Alkoholverbots abstinent gefahren, wechselten danach jedoch zum alkoholisierten Fahrverhalten. Die Wirkung des absoluten Alkoholverbots ist somit primär auf den Zeitraum der Gültigkeit der gesetzlichen Regelung beschränkt und schwächt sich nach dem Wegfall des Verbots mit zunehmender Zeit ab. Eine der intendierten Wirkungen des absoluten Alkoholverbots, dass in der Verbotsphase eine Gewohnheitsbildung bzw. Internalisierung erfolgt, die zur expliziten Trennung von „Alkoholkonsum“ und „Fahren“ führt, konnte somit nicht nachgewiesen werden. Dieser Internalisierung stehen zum einen normkonkurrierende und mit Trinkmotiven verknüpfte Trink-Fahr-Anlässe entgegen. Zum anderen wenden junge Fahrer/-innen Strategien an, um Alkohol trinken zu können, aber nicht fahren zu

müssen (z. B. durch die Bildung von Fahrgemeinschaften). Sie erleben während des absoluten Alkoholverbots daher nicht genügend viele Situationen, in denen sie sich trotz des Alkoholkonsums gegen das Fahren entscheiden müssen, um diesbezüglich eine Gewohnheit ausbilden zu können. Erleben sie dann nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots Trink-Fahr-Konflikte, neigen sie dazu, als Fahrer/-in zumindest geringe Mengen Alkohol zu trinken und dieses Verhalten mit der neuen gesetzlichen Vorgabe zu legitimieren.

Das auf theoretischer Basis erarbeitete Modell hat sich empirisch bewährt. Für das abstinente Fahren bzw. das Fahren unter Alkoholeinfluss während des Alkoholverbots und nach dessen Wegfall ist demzufolge ein multifaktorielles Bedingungsgeflecht an Faktoren verantwortlich, die sich der extrinsischen und intrinsischen Verhaltensmotivation bzw. bestimmten Kontrollvariablen zuordnen lassen. Bedeutsame extrinsische Einflussfaktoren stellen die subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit und die subjektiv wahrgenommene Strafhärte dar. Diese Faktoren werden der „formellen Sanktionierung“ zugerechnet. Personen, die das abstinente Fahrverhalten auch nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots beibehalten, befürchten besonders stark, bei Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt zu werden. Personen, die erst nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots nicht mehr ausschließlich abstinent fahren, sind diesbezüglich weniger besorgt. Für diese Personengruppe zeigt sich jedoch, dass ihr Verhalten entscheidend vom Faktor „Strafhärte“ beeinflusst wird: Das absolute Alkoholverbot mit dem zugehörigen Sanktionssystem bedingt bei ihnen das abstinente Fahrverhalten. Sobald das Verbot entfällt, wird die 0,5-Promillegrenze als handlungsleitend angesehen, sodass vor dem Fahren nicht länger auf den Konsum (geringer Mengen) von Alkohol verzichtet werden muss. Personen, die sowohl während des Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall alkoholisiert fahren, weisen im Vergleich zu den anderen beiden Teilgruppen bei den Faktoren „Entdeckungswahrscheinlichkeit“ und „Strafhärte“ die geringsten Ausprägungen auf.

Auch die Faktoren der „informellen Sanktionierung“ – also die deskriptive und die injunktive Norm – beeinflussen die Verhaltensentscheidung in bedeutsamem Ausmaß: Personen, die nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots mit Fahrten unter Alkoholeinfluss beginnen, und Personen, die bereits während des Alkoholverbots alkoholisiert gefahren sind, beobachten häufiger Fahrten unter Alkoholeinfluss in ihrem sozialen Umfeld als abstinente Fahrer/-innen. Zudem gilt: Je seltener Personen im sozialen Umfeld bei Alkoholfahrten beobachtet werden, umso weniger häufig werden Fahrten unter Alkoholeinfluss unternommen, sobald die 0,5-Promillegrenze gilt. Darüber hinaus hat das soziale Umfeld auch Einfluss auf die Anzahl der Fahrten während des Verbots: Je stärker das soziale Umfeld alkoholbezogene Regelverstöße ablehnt bzw. je mehr es das abstinente Fahrverhalten unterstützt, desto geringer fällt die Anzahl der durchgeführten Alkoholfahrten aus.

Unter den intrinsischen Faktoren der Verhaltensmotivation nimmt die personale Norm – also die Überzeugung, inwiefern es moralisch vertretbar ist, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen – einen hohen Stellenwert ein. Ist die personale Norm hoch ausgeprägt, ist es wahrscheinlich, dass das abstinente Fahrverhalten nach dem

Wegfall des absoluten Alkoholverbots beibehalten wird. Zusätzlich wirkt sich eine hohe Ausprägung der Norm positiv auf die Anzahl der Alkoholfahrten nach dem Wegfall des Verbots aus. Einen verhaltenslenkenden Effekt haben auch die Faktoren „Risikobereitschaft“ und „Selbstwirksamkeitserwartung“. Beide Faktoren differenzieren zwischen Fahrer/-innen, die das abstinente Fahrverhalten beibehalten, und Fahrer/-innen, die vor und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots unter Alkoholeinfluss fahren. Je höher die (deliktbezogene) Risikobereitschaft bzw. je niedriger die Selbstwirksamkeitserwartung ausgeprägt ist, desto eher gehört eine Person der letztgenannten Teilgruppe an. Ferner steht die Risikobereitschaft in einem positiven Zusammenhang mit der Anzahl an Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des Verbots. Die Handlungs- und die Bewältigungsplanung sowie die Regelakzeptanz und die Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln spielen hinsichtlich der verschiedenen Fragestellungen hingegen keine oder nur eine untergeordnete Rolle.

Die in das Modell aufgenommenen Kontrollvariablen stellen ebenfalls relevante Einflussgrößen dar: Je häufiger Personen Trink-Fahr-Konflikten ausgesetzt sind und je stärker sie dazu neigen, sich durch situative Einflüsse zu Fahrten unter Alkoholeinfluss verleiten zu lassen, desto eher wechseln sie nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots vom abstinenten zum alkoholisierten Fahrverhalten bzw. desto eher gehören sie der Teilgruppe an, die sowohl während als auch nach dem Wegfall des Verbots Fahrten unter Alkoholeinfluss durchführen. Je mehr Alkoholfahrten die Personen der letztgenannte Teilgruppe während des absoluten Alkoholverbots vornehmen, desto wahrscheinlicher ist es, dass sie ein riskantes Alkoholkonsummuster und hohe Ausprägungen in den Trinkmotiven aufweisen. Diese Merkmalskonstellationen sind mutmaßlich dafür verantwortlich, dass sie bereits während der Phase des absoluten Alkoholverbots nicht auf Fahrten unter Alkoholeinfluss verzichten. Personen, die sich während des Verbots regelkonform verhalten haben, das abstinente Fahrverhalten nach dem Wegfall des Verbots jedoch nicht beibehalten, sind zusätzlich stark von Situationen beeinflusst, die in Konkurrenz zum abstinenten Fahrverhalten stehen (z. B. Anstoßen bei Feierlichkeiten).

Aus der Gesamtbetrachtung der Ergebnisse geht hervor, dass eine Kombination aus extrinsischen und intrinsischen Faktoren sowie verschiedenen Kontrollvariablen determiniert, ob Fahrer/-innen nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots abstinent bleiben, zum alkoholisierten Fahrverhalten wechseln oder ob das Fahrverhalten nur wenig durch das Verbot beeinflusst wird. Abstinente Fahrer/-innen weisen bei bestimmten „schützenden“ Faktoren (z. B. Entdeckungswahrscheinlichkeit, personale Norm) besonders hohe Ausprägungen und bei „risikoassoziierten“ Faktoren (z. B. Risikobereitschaft, Häufigkeit normrelevanter Situationen) besonders niedrige Ausprägungen auf. Bei den Personen, die sowohl während des Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen, finden sich hingegen hohe Merkmalsausprägungen bei den „risikoassoziierten“ Faktoren und geringe Ausprägungen bei den „schützenden“ Faktoren. Die Fahrer/-innen, die vom abstinenten zum alkoholisierten Fahren wechseln, liegen hinsichtlich der Merkmalsausprägungen zwischen diesen beiden Teilgruppen.

5.2 Empfehlungen für Präventionsmaßnahmen

5.2.1 Überblick

Für die Ableitung wirksamer Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Fahrten unter Alkoholeinfluss gilt es, die spezifische Charakteristik des Delikts zu berücksichtigen: Die Entscheidung, unter Alkoholeinfluss zu fahren, wird in der Regel bewusst vor dem Fahrtantritt getroffen, hat für die gesamte Fahrtdauer Bestand und wirkt sich negativ auf die Fahrtüchtigkeit aus. Somit unterscheiden sich Fahrten unter Alkoholeinfluss beispielsweise von anderen Delikten wie Rotlichtverstößen, da bei diesen Delikten die Entscheidung für den Regelverstoß spontan und in Abhängigkeit von der spezifischen Verkehrssituation getroffen wird, aber dann nur für eine kurze Zeitspanne andauert. Zudem werden „Fahrten unter Alkoholeinfluss“ je nach Auftretenszeitpunkt und Promillewert rechtlich unterschiedlich eingeordnet: Während sowohl Fahranfänger/-innen in der Probezeit als auch junge Fahrer/-innen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, einer 0,0-Promillegrenze unterliegen, werden nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots erst Überschreitungen des BAK-Wertes ab 0,5 ‰ bzw. ab 0,3 ‰ beim Vorliegen einer relativen Fahruntüchtigkeit geahndet. Sollen Fahrten unter Alkoholeinfluss verhindert werden, gilt es, Präventionsmaßnahmen zu entwickeln, in denen vermittelt wird, dass der Konsum von Alkohol als Fahrer/-in keine akzeptable Option darstellt und welche (alternativen) Handlungsstrategien zum Vermeiden solcher Fahrten genutzt werden können..

In den nachfolgenden Unterkapiteln liegt der Schwerpunkt auf der Beschreibung möglicher primärpräventiver Maßnahmen, um einen größtmöglichen Anteil der Zielgruppe der jungen Fahrer/-innen zu erreichen. Sofern es sich anbietet, werden jedoch auch Anknüpfungspunkte zu sekundärpräventiven Maßnahmen aufgezeigt. Präventionsmaßnahmen im Allgemeinen und Maßnahmen zur Verringerung bzw. Vermeidung von Alkoholfahrten unter jungen Fahrer/-innen im Besonderen lassen sich zusätzlich in verschiedene Kategorien einteilen: Enforcement, Education und Engineering. Es handelt sich hierbei um die drei „E“ der Verkehrssicherheitsarbeit von Harvey[46] (zitiert nach Groeger, 2011). Die Vorschläge für Präventionsmaßnahmen werden nachfolgend in der entsprechenden Reihenfolge adressiert.

5.2.2 Enforcement

In der Kategorie „Enforcement“ werden Verkehrssicherheits- bzw. Präventionsmaßnahmen zur Festlegung und Durchsetzung von Gesetzen, Regeln und Vorschriften zusammengefasst. Demnach müssen sowohl Regeln festgelegt als auch die Regeleinhaltung konsequent überwacht (z. B. Polizeikontrollen) und angemessene Sanktionen (z. B. Fahrverbote) bei Nichteinhaltung der Regeln umgesetzt werden. Hierbei ist bedeutsam, dass die angedrohten Sanktionen von den Fahrer/-innen als derart schwerwiegend wahrgenommen werden, dass die negativen Konsequenzen der Regelübertretung die positiven Folgen der Regelübertretung übertreffen.

[46] Darüber hinaus werden weitere „E“-Kategorien diskutiert (z. B. Economy). Diese Kategorien erscheinen jedoch nicht trennscharf zu den drei ursprünglichen Kategorien, sodass im vorliegenden Bericht keine zusätzliche Unterteilung vorgenommen wird.

Die subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit erwies sich in der vorliegenden Untersuchung als bedeutsamer Einflussfaktor dahingehend, dass eine hoch ausgeprägte Entdeckungswahrscheinlichkeit einen zentralen „Schutzfaktor“ vor Fahrten unter Alkoholeinfluss darstellt. Es liegt daher nahe, die Dichte der Polizeikontrollen zu erhöhen. Die Verkehrsüberwachung und insbesondere die Kontrolle des Alkoholkonsums sind jedoch kosten-, zeit- und personalintensiv, sodass sich ein Ausbau der polizeilichen Überwachung für viele Kommunen nur schwer realisieren lässt. Angesichts des hohen volkswirtschaftlichen Schadens, der aus (alkoholbedingten) Verkehrsunfällen erwächst (Baum, Kranz & Westerkamp, 2010), sollten sich diese Investitionen allerdings langfristig amortisieren. Mit einer höheren Kontrolldichte würden gleichzeitig auch die jungen Fahrer/-innen, die während des absoluten Alkoholverbots (wiederholt) Fahrten unter Alkoholeinfluss durchführen, schneller identifiziert werden. Auf diese Weise könnten regelwidrig handelnde Personen frühzeitig verkehrstherapeutischen Maßnahmen zugeführt werden, in denen sie ihr (Konsum-)Verhalten reflektieren und verändern (können), noch bevor eine Verhaltensstabilisierung eintritt. Das Entdecken der Fahrer/-innen, die gegen das absolute Alkoholverbot verstoßen, und eine frühzeitige Intervention sind auch deshalb von besonderer Relevanz, da die Anzahl der Fahrten während des absoluten Alkoholverbots in einem positiven Zusammenhang mit der Anzahl der Fahrten nach dem Wegfall des Verbots steht.

Weiterhin bestätigen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung, dass das absolute Alkoholverbot wirkt: Solange das Verbot gilt, verzichten die meisten befragten Personen auf den Konsum von Alkohol, wenn sie ein Fahrzeug führen wollen. Erst nach dem Wegfall des Verbots ändern viele Personen ihr Verhalten und orientieren sich an der 0,5-Promillegrenze. Ausgehend von diesen Ergebnissen erscheint die Einführung eines absoluten Alkoholverbots für alle Kraftfahrer/-innen naheliegend. Die Personen, die sich in ihrer Verhaltensentscheidung von den gesetzlichen Vorgaben leiten lassen, würden dadurch zukünftig (wieder) abstinent fahren. Ein absolutes Alkoholverbot für alle Kraftfahrer/-innen würde sich überdies positiv auf die sozialen Normen auswirken. Je mehr Personen – gesetzlich bedingt – auf den Konsum von Alkohol beim Fahren verzichten, desto stärker verändern sich die deskriptive und die injunktive Norm: Fahrer/-innen würden in ihrem sozialen Umfeld weniger Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol beobachten und weniger Situationen erleben, in denen sie zum Konsum von Alkohol überredet werden. Zudem wäre auch die Bewältigung normkonkurrierender Situationen „erleichtert“ und der ausgeübte soziale Druck „mitzutrinken“ reduziert, da der Verzicht auf Alkohol am Steuer die Fahrer/-innen aller Altersgruppen beträfe.

In Bezug auf die im Projekt fokussierte Zielgruppe der jungen Fahrer/-innen sprechen die Untersuchungsergebnisse dafür, das absolute Alkoholverbot zumindest bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres auszuweiten. Das Erfordernis einer solchen Ausweitung liegt vor allem in den negativen Auswirkungen des Anfänger- und des Jugendlichkeitsrisikos begründet. Unter dem Anfängerrisiko ist zu verstehen, dass der Erwerb von Fahrkompetenz einen komplexen Lernprozess darstellt, der mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis nicht abgeschlossen ist, sondern sich über einen mehrjährigen Zeitraum erstreckt (Maycock, Lockwood & Lester, 1991; Gregersen & Nyberg, 2002; Schade, 2001). Das Jugendlichkeitsrisiko besagt hingegen, dass Jugendliche oftmals

entwicklungspsychologische Besonderheiten aufweisen, die ihr Unfallrisiko im Straßenverkehr beeinflussen. Zu diesen Besonderheiten zählen beispielsweise Defizite in der Entwicklung der Affekt- und Impulskontrolle, eine im Vergleich zu älteren Personen erhöhte Risikobereitschaft und eine spezielle Lebens- und Freizeitsituation (z. B. nächtliche Clubbesuche). Bei jungen Fahrer/-innen treffen erfahrungsbezogene und altersbezogene Risiken zusammen, woraus eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit resultiert, in Verkehrsunfälle im Allgemeinen und Alkoholunfälle im Besonderen verwickelt zu werden (Statistisches Bundesamt, 2022). Mit einer Ausweitung des absoluten Alkoholverbots bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres könnten ein Teil der Fahrten unter Alkoholeinfluss verhindert und die Unfallrate reduziert werden, da der „Schutzmantel“ des Verbots dann den Zeitraum umfassen würde, in dem alterstypische entwicklungspsychologische Besonderheiten vorliegen und das Fahrkompetenzniveau noch nicht dem Niveau erfahrener Fahrer/-innen entspricht. Der Zeitpunkt des „Kippens“ vom abstinenten Fahren zum alkoholisierten Fahren könnte dabei zumindest so lange herausgezögert werden, bis das Unfallrisiko der Zielgruppe dem Unfallrisiko der Gesamtbevölkerung entspricht.

5.2.3 Education

Präventionsarbeit auf dem Gebiet „Education“ beinhaltet vor allem pädagogische und kommunikative Angebote (z. B. Programme, Kampagnen, Fahrsicherheitstrainings), mit denen die Ziele verfolgt werden, das Risikobewusstsein junger Fahrer/-innen zu erhöhen sowie die sozialen, emotionalen und moralischen Werthaltungen zu fördern, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichen. Das Erreichen dieser Ziele erfolgt dabei vor allem durch die Vermittlung entsprechender Informationen.

In Anlehnung an die Erkenntnisse aus der suchtspezifischen Präventionsarbeit zu bedeutsamen Inhalten erfolgreicher Programme (Bühler & Kröger, 2006) und ausgehend von den Erkenntnissen der vorliegenden Untersuchung, sollten in Bezug auf die edukative Präventionsarbeit folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

(1) Vermittlung von Wissen über

- die Wirkung von hohen, aber auch von geringen Mengen Alkohol auf das Fahrverhalten (v. a. Auswirkungen auf das Seh- und Reaktionsvermögen), da auch geringe Mengen Alkohol die Fahrtüchtigkeit einschränken können und einige Fahrer/-innen fälschlicherweise davon ausgehen, dass die negativen Auswirkungen von Alkohol durch zunehmende Fahrerfahrung kompensiert werden können.
- den mit einer bestimmten Alkoholmenge assoziierten Promillewert sowie die Abbaurate von Alkohol, weil viele der befragten Fahrer/-innen die Strategien „Konsum geringer Alkoholmengen“ und „lange Wartezeit“ anwenden und ein hoher Anteil an Fahrer/-innen angibt, ggf. bereits Fahrten unter dem Einfluss von Restalkohol durchgeführt zu haben.
- die gesetzlich festgelegten Grenzwerte und Rechtsfolgen des Alkoholkonsums (z. B. Verlust des Versicherungsschutzes, Sanktionen für „Alkoholfahrten“ als Radfahrer/-in), da hier offenbar Wissensdefizite bestehen. Insbesondere nehmen einige Personen zur vermeintlichen Vermeidung von „Alkoholfahrten“ mit

anderen Verkehrsmitteln alkoholisiert am Straßenverkehr teil (z. B. mit E-Scootern oder dem Fahrrad), ohne zu beachten, dass dies ebenfalls zu Unfällen und zum Fahrerlaubnisentzug führen kann.

(2) Reflexion des Konsumverhaltens in Bezug auf

- verzerrte Normerwartungen: Angesichts der Tatsache, dass ein überproportional hoher Anteil der Befragten ein riskantes Alkoholkonsummuster aufweist, erscheint es zielführend, die ungenauen Vorstellungen darüber, was als „normales“ oder „akzeptables“ Konsumverhalten gilt, zu identifizieren und zu korrigieren. Durch die Bewusstmachung der Diskrepanz zwischen der tatsächlich gültigen und der wahrgenommenen Norm (riskanter Alkoholkonsum ist weniger verbreitet und akzeptiert als angenommen), kann das Konsumverhalten positiv beeinflusst werden.
- die Trinkmotive bzw. die Funktion des Alkoholkonsums: Insbesondere die Fahrer/-innen, die sowohl während des absoluten Alkoholverbots als auch nach dessen Wegfall unter Alkoholeinfluss fahren, begründen ihr Verhalten mit dem Vorliegen verschiedener Trinkmotive.
- die Bedeutung von Alkohol in der Gesellschaft: Viele Personen, die seit dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots nicht mehr abstinent fahren, rechtfertigten ihre Verhaltensänderung damit, dass bestimmte tradierte Anlässe (z. B. das Anstoßen auf einer Feier) sie zum Konsum von Alkohol als Fahrer/-in verleiten würden.

(3) Förderung der Selbstwirksamkeit

- in Bezug auf den Umgang mit sozialen Erwartungen in normkonkurrierenden Situationen, da die Anzahl der Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots mit der Ausprägung der injunktiven Norm im Zusammenhang steht.
- durch die Entwicklung adäquater Strategien im Umgang mit Situationen, in denen Fahrer/-innen davon abgehalten werden könnten, nüchtern zu fahren: Bei häufig erlebten Trink-Fahr-Konflikten wirken sich hohe Ausprägungen in der Bewältigungsplanung günstig auf die Anzahl der „Alkoholfahrten“ während des absoluten Alkoholverbots aus. Zusätzlich sollten Handlungs- und Bewältigungsstrategien für den Zeitraum nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots erarbeitet bzw. bewährte Strategien fortgeführt werden, da auch in dieser Phase jede vermiedene Fahrt unter Alkoholeinfluss zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verstetigung des Verhaltens beiträgt.

Aus den vorangegangen inhaltlichen Schwerpunkten lassen sich verschiedene Zeitpunkte bzw. Zeiträume ableiten, zu denen die jeweilige Präventionsarbeit rund um das Thema „Alkohol am Steuer“ zum Einsatz kommen sollte:

(1) *Mit Beginn des Alkoholkonsums* – also etwa mit 14 Jahren – *und vor dem Beginn der Fahrausbildung* zur Sensibilisierung für die (gesundheitlichen) Auswirkungen des Alkoholkonsums im Allgemeinen und die Folgen des Konsums im Straßenverkehr im Besonderen:

Aus empirischen Untersuchungen geht hervor, dass der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung insbesondere in der Sekundarstufe I eher eine nachrangige Bedeutung beigemessen wird (Weishaupt et al. 2004; Sturzbecher, Schmidt & Genschow, 2017). Derzeit besteht also ein ungenutztes Potenzial des Lernorts „Schule“. In der Sekundarstufe I beginnen viele Jugendliche damit, Alkohol zu konsumieren, sodass sie unter Umständen auch alkoholisiert als Fußgänger/-innen bzw. Radfahrer/-innen am Straßenverkehr teilnehmen. Somit sollten Präventionsmaßnahmen einerseits auf die Reduzierung des Alkoholkonsums fokussieren (z. B. Informationsvermittlung zu gesundheitlichen Konsumrisiken und -folgen sowie Reflexion des eigenen Konsumverhaltens). Andererseits sollte die Zielgruppe im Rahmen von Präventionsmaßnahmen dafür sensibilisiert werden, dass auch alkoholisierte schwache Verkehrsteilnehmer ein Verkehrssicherheitsrisiko darstellen. Der zusätzliche Vorteil einer Verankerung der Präventionsmaßnahmen im schulischen Bereich besteht darin, dass nicht nur zukünftige Fahrer/-innen, sondern auch deren Mitfahrer/-innen erreicht werden.

(2) *Während der Fahrausbildung* zur Sensibilisierung für die mit dem Alkoholkonsum einhergehenden Risiken im Straßenverkehr und zur Vermittlung von Verhaltensstrategien zur Vermeidung von Fahrten unter Alkoholeinfluss:

Im Rahmenplan zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B ist in der Lektion „Persönliche Voraussetzung“ unter anderem die Thematisierung des Inhaltes „Alkohol, Drogen und Medikamente“ vorgesehen (Anlage 1 zu § 4 FahrschAusbO, 2012). Ein Großteil der Fahrschüler/-innen bearbeitet im Theorieunterricht allerdings nicht alle im Rahmenplan aufgeführten Inhaltsbereiche; Fahrlehrer/-innen müssen diesbezüglich keine Vollständigkeit sichern, sondern können Inhalte „exemplarisch vertiefen“ und dafür andere Inhalte auslassen. Es fehlt also bislang eine rechtliche Verankerung von Mindest-Ausbildungsinhalten, mit denen sich alle Fahrschüler/-innen zwingend auseinandersetzen müssen (Bredow, Klüver, Genschow & Sturzbecher, 2022). Durch das von Sturzbecher und Brünken (2022) erarbeitete „Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland“ soll die Fahrausbildung zukünftig auf einem Kompetenzrahmen basieren, der neben Kompetenzen und Kompetenzstandards auch Mindest-Ausbildungsinhalte für das Selbstständige Theorielernen, den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung beinhaltet. Hierbei ist das Thema „Alkohol und andere Drogen sowie Krankheiten und Medikamente“ als Mindest-Ausbildungsinhalt der Kompetenz „Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten“ verankert und muss – sofern eine Reformierung der Fahrausbildung erfolgt – künftig von allen Fahrschüler/-innen bearbeitet werden. Ein besonderer Schwerpunkt ist dabei auf die Auswirkungen von Alkohol auf das Fahrverhalten sowie auf die Erarbeitung adäquater Verhaltensstrategien zur Vermeidung von Alkoholfahrten zu legen.

Ferner sollten auch Informationsmaterialien für die im Rahmen des „Begleiteten Fahrens ab 17“ teilnehmenden Begleitpersonen zur Verfügung gestellt werden. In diesen Materialien sollte nicht nur über die Risiken von Fahrten unter Alkoholeinfluss im jugendlichen Alter informiert, sondern auch explizit auf die Vorbildfunktion der Begleitperson hingewiesen werden: Verzichten sie selbst auf den Konsum von

Alkohol als Fahrer/-in und Beifahrer/-in, beeinflussen sie damit das zukünftige Verhalten der jungen Fahrer/-innen positiv.

(3) *Nach der Fahrausbildung*, wenn Personen bereits Erfahrungen mit Trink-Fahr-Konflikten gesammelt und Verhaltensstrategien (nicht) angewendet haben:

Auf der Basis der Untersuchungsergebnisse erscheint es sinnvoll, weitere Präventionsmaßnahmen zu dem Zeitpunkt zu implementieren, zu dem junge Fahrer/-innen bereits erste Trink-Fahr-Konflikte erlebt und Verhaltensstrategien erprobt haben. Somit hätte man die Möglichkeit, bewährte Verhaltensstrategien zu reflektieren bzw. als „Best-Practice"-Beispiele an andere Fahrer/-innen weiterzugeben. Darüber hinaus könnte eine frühzeitige Intervention erfolgen, falls noch keine oder dysfunktionale Strategien aufgebaut wurden.

Abgesehen von den „besonderen Aufbauseminaren", die speziell auf Verkehrsteilnehmer/-innen ausgerichtet sind, die bereits bei Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol entdeckt wurden, existieren in Deutschland für den Zeitraum nach dem Fahrerlaubniserwerb keine verpflichtenden Präventionsmaßnahmen, an die sich anknüpfen ließe. Es gilt daher, neue Formate zu entwickeln und zu erproben. Einen Teil der jungen Fahrer/-innen könnte man beispielsweise im Rahmen der betrieblichen Aus- und Weiterbildung erreichen. Hier werden bereits Präventionsmaßnahmen umgesetzt, die Bezüge zu den Themen „Verkehrssicherheit" und „Alkohol" aufweisen (z. B. „Sicher in meiner Region", „Alkohol am Arbeitsplatz"). Solche Maßnahmen sollten – sofern deren Lernwirksamkeit nachgewiesen wurde – ausgebaut werden. Denkbar erscheint auch die Implementierung von Präventionsmaßnahmen, die an das unmittelbare Ende der Probezeit der Fahranfänger/-innen gekoppelt sind. Die dafür erforderlichen Daten liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt vor; die Möglichkeit einer Verwendung müsste (unter rechtlichen Gesichtspunkten) geprüft werden.

Schließlich sei angemerkt, dass aus fachdidaktischen Erwägungen heraus bei den primärpräventiven Programmen vor allem partizipative, diskursive und lernerzentrierte Lehr-Lernmethoden wie „Diskussionen" und „Erfahrungsaustausch" sowie moderne Lehr-Lern-Medien (z. B. Fahrsimulatoren, Rauschbrillen, Reaktionswände) zum Einsatz kommen sollten. Der vielfaltige Medieneinsatz unter besonderer Berücksichtigung diskursiver Lehr-Lernmethoden entspricht den im erwachsenenpädagogischen Bereich üblichen Empfehlungen.

5.2.4 Engineering

Unter der Kategorie „Engineering" werden vornehmlich Maßnahmen zusammengefasst, bei denen über bauliche oder technische Lösungen das Unfallrisiko verringert bzw. die Verkehrssicherheit erhöht werden soll (z. B. Installation von Leitplanken, Bau von Kreisverkehren, Nutzung von Fahrerassistenzsystemen). Zusätzlich werden auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Kategorie „Engineering" gezählt. Ein Teil der befragten jungen Fahrer/-innen hatte angegeben, dass es ihnen an adäquaten Alternativen mangelt, wenn sie Alkohol trinken, aber nicht mit dem eigenen Fahrzeug zum Trinkort oder von dort zurück nach Hause gelangen wollen. Vor

allem im ländlichen Raum sei das Angebot des ÖPNV unzureichend und auch „Ridehailing“-Dienste wie Taxis oder Uber wenig verbreitet bzw. deren Nutzung mit hohen Kosten verbunden. Angesichts dieser Erkenntnisse erscheint ein Ausbau des ÖPNV (z. B. Einrichtung eines Rufbusses oder einer Nachtlinie mit hoher Taktung) ein geeignetes Mittel, um Fahrer/-innen darin zu unterstützten, auf Fahrten unter Alkoholeinfluss zu verzichten.

Ergänzend könnten Maßnahmen etabliert werden, die (finanzielle) Anreize für junge Fahrer/-innen bieten („Economy/Encouragement“), bereits vorhandene Verkehrsangebote zu nutzen. Werden beispielsweise teure Taxi-Fahrten subventioniert, wie dies im Land Brandenburg mit der Aktion „Fifty-Fifty-Taxi“[47] erfolgt, können sich auch viele junge Fahrer/-innen eine Fahrt leisten.[48]

5.2.5 Deliktübergreifende Implikationen

Wie sind die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung auf andere Delikte im Verkehrsbereich übertragbar? Die im Kapitel 5.2.1 aufgeführte Charakterisierung des Delikts „Fahren unter Alkoholeinfluss“ stimmt am ehesten mit dem Delikt „Fahren unter Einfluss berauschender Mittel“ überein. In § 24a des Straßenverkehrsgesetzes sowie der dazugehörigen Anlage ist definiert, welche Mittel und Substanzen als „berauschend“ gelten (z. B. Cannabis, Heroin, Morphin). Bislang wurden für diese Mittel und Substanzen gesetzlich keine Grenzwerte definiert[49], sondern allein ihr Nachweis im Blut genügt für eine Einordung als Ordnungswidrigkeit. Im Zuge der Legalisierung von Cannabis soll nun jedoch erstmals ein Grenzwert von 3,5 ng/ml im Blutserum gesetzlich festgelegt werden (Kagermeier, 2024). Für junge Menschen unter 21 Jahren sowie für Fahranfänger/-innen in der Probezeit soll dagegen ein Grenzwert von 1,0 ng/ml gelten – dieser Wert entspricht einem „höchstens einmal wöchentlichen Cannabiskonsum“ und einem Konsumzeitpunkt, der mehr als 12 Stunden zurückliegt (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2024).

Ebenso wie beim Verstoß gegen das absolute Alkoholverbot, drohen auch beim Verstoß gegen die Cannabisgrenzen hohe Strafen (z. B. Geldbußen, Fahrverbote, Fahrerlaubnisentzug). Demnach sollte auch die Strafhärte für Cannabis-Verstöße von jungen Fahrer/-innen als „hoch“ bewertet werden und eher zu einem Verzicht auf derartige Fahrten beitragen. Entfällt die Probezeit und ist das 21. Lebensjahr erreicht, wird sich ein Teil der jungen Fahrer/-innen allerdings vermutlich an dem höheren, nunmehr auch für sie gültigen Grenzwert orientieren.

Hinsichtlich der informellen Sanktionierung – also in Bezug auf die deskriptive und die injunktive Norm – ist Folgendes festzuhalten: Im Gegensatz zum Konsum von Alkohol

[47] Im Rahmen dieser Aktion werden vom Land Brandenburg 50 Prozent der Kosten für die Taxifahrt übernommen.

[48] Ferner wären auch Maßnahmen erfolgversprechend, die junge Fahrer/innen am Trinkort in ihrer Entscheidung unterstützen, auf Alkohol zu verzichten (z. B. besonders preisgünstige alkoholfreie Getränke oder alkoholfreie Gratisgetränke für designierte Fahrer/innen von Fahrgemeinschaften).

[49] Gleichwohl haben sich im Rahmen der Rechtsprechung für die unterschiedlichen Substanzen gewisse Grenzwerte etabliert.

ist der Konsum von Cannabis in Deutschland gesellschaftlich bislang weniger etabliert (z. B. hinsichtlich der Sichtbarkeit im öffentlichen Raum oder in den Medien). Dieser Umstand könnte zum einen bedeuten, dass wenige junge Fahrer/-innen in ihrem sozialen Umfeld Fahrten unter Cannabiseinfluss beobachten. Zum anderen könnte man daraus schließen, dass weniger normkonkurrierende Situationen auftreten, in denen das soziale Umfeld zu „Cannabis-Fahrten“ ermutigt. Die deskriptive und die injunktive Norm sollten daher im Schnitt eher gering ausgeprägt sein, was sich wiederum positiv in der Anzahl an Cannabisfahrten niederschlagen sollte. Es liegt jedoch nahe, dass sich durch die Legalisierung von Cannabis und die Festlegung, dass für einen Großteil der Kraftfahrer/-innen ein Grenzwert von 3,5 pro ng/ml zulässig ist, das gesellschaftliche Bild wandelt. Dies könnte sich negativ auf die Ausprägung der sozialen Normen und damit auf den Konsum von Cannabis am Steuer auswirken.

Ferner ist davon auszugehen, dass die für die Fahrten unter Alkoholeinfluss bedeutsamen Faktoren, die der internalen Verhaltenssteuerung und den Kontrollvariablen zuzuordnen sind, einen vergleichbaren Einfluss auf die Fahrten unter Cannabiseinfluss haben. Was bedeutet das? Personen, die davon überzeugt sind, dass es moralisch nicht vertretbar und sehr riskant ist, unter dem Einfluss von Cannabis am Straßenverkehr teilzunehmen, werden vermutlich auch nach der Erhöhung des Grenzwertes auf „Cannabis-Fahrten“ verzichten. Diejenigen, die sich dann allerdings an dem höheren Grenzwert orientieren, sind gezwungen, entsprechende Handlungsstrategien zu entwickeln. Dies gestaltet sich für Cannabis bedeutend schwerer als für Alkohol[50], da die Höhe der THC-Konzentration im Blut vom Wirkstoffgehalt der verschiedenen genutzten Pflanzenteile, der Konsumart, subjektiven Faktoren und der individuellen Verarbeitung im Körper abhängt. Darüber hinaus ist der Cannabiskonsum im Vergleich zum Alkoholkonsum wesentlich länger im Blut nachweisbar. Weiterhin kann anhand der Befunde zu den Kontrollvariablen abgeleitet werden, dass Personen, für die – in Analogie zu den Trinkmotiven beim Alkohol – Cannabis psychologisch sehr bedeutsam ist, die ein riskantes Cannabiskonsummuster aufweisen, die viele Konsum-Fahr-Konflikte erleben und die sich durch situative Faktoren beeinflusst sehen sowohl vor als auch nach der Grenzwerterhöhung unter Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilnehmen werden.

Unter der Annahme, dass den Delikten „Fahren unter Alkoholeinfluss“ und „Fahren unter Cannabiseinfluss“ vergleichbare psychologische Prozesse zugrundeliegenund sich damit die Untersuchungsergebnisse zur Wirkung des absoluten Alkoholverbots grundsätzlich auch auf den Cannabiskonsum im Straßenverkehr übertragen lassen, erscheint die vorgeschlagene Herabsetzung des Grenzwertes für Fahranfänger/-innen in der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres dringend geboten. Darüber hinaus sollte jedoch – wie im Kapitel 5.2.2 erläutert – eine Ausweitung der Herabsetzung des Grenzwertes bis zum Erreichen des 24. Lebensjahres angestrebt werden.

[50] Hier lassen sich die Alkoholkonzentration im Blut und die Abbaurate leicht mit Faustformeln berechnen.

5.2.6 Ausblick

Aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung geht hervor, dass die Entscheidung, während bzw. nach dem Wegfall des Alkoholverbots abstinent oder unter dem Einfluss von (ggf. auch nur geringen Mengen) Alkohol zu fahren, sowohl von Faktoren der extrinsischen als auch der intrinsischen Motivation beeinflusst wird. Je nach Ausprägung der verschiedenen Faktoren wird das Trink-Fahr-Verhalten nach dem Wegfall des Verbots beibehalten oder geändert. Die in der vorliegenden Arbeit identifizierten Einflussfaktoren können zur Entwicklung von Maßnahmen genutzt und diese Maßnahmen wiederum im Rahmen von experimentellen Studien einer empirischen Prüfung unterzogen werden.

Da der Fokus der vorliegenden Untersuchung auf Faktoren lag, die im Rahmen von Präventionsmaßnahmen adressiert werden können, stellt sich ferner die Frage, inwieweit bei der Beibehaltung bzw. Neuausrichtung des Verhaltens auch allgemeine Einstellungen und persönliche Dispositionen eine Rolle spielen. In diesem Zusammenhang erscheint es vielversprechend, in künftigen Untersuchungen die Erfassung der Faktoren, die das Trink-Fahr-Verhalten determinieren, um domänenübergreifende einstellungsbezogene und dispositionale Faktoren zu ergänzen. Auf dieser Basis könnten Ansatzpunkte für Präventionsmaßnahmen entwickelt werden, mit denen – ggf. bereits frühzeitig im Lebensverlauf – spezifische Personengruppen erreicht werden können.

Ergänzend zu den bisherigen Ergebnissen gilt es zukünftig auch Erkenntnisse darüber zu sammeln, wie der individuelle Abwägungsprozess erfolgt, abstinent bzw. unter dem Einfluss von (ggf. auch nur geringen Mengen) Alkohol zu fahren. Welche Faktoren werden hierbei konkret herangezogen? In welchem Ausmaß werden diese Faktoren hinsichtlich verschiedener Kosten- und Nutzenaspekte gewichtet und in welche Trink-Fahr-Entscheidung mündet dieser Abwägungsprozess in der Regel? Hierbei sollten insbesondere auch diejenigen Personen in den Untersuchungsfokus gerückt werden, die ihr Verhalten vom Fahren unter Alkoholeinfluss hin zum abstinenten Fahren geändert haben. Diese Personengruppe hat bereits bestimmte psychologische Prozesse durchlaufen, die zu einer Verhaltensänderung geführt haben. Aus den Erkenntnissen könnten wertvolle Hinweise für die Entwicklung wirksamer Präventionsmaßnahmen gewonnen werden.

Literaturverzeichnis

Aarts, H. & Dijksterhuis, A. (2000). The Automatic Activation of Goal-Directed Behaviour: The Case of Travel Habit. *Journal of Environmental Psychology, 20*, 75-82.

Achtziger, A. & Gollwitzer, P. M. (2006). Volition und Motivation im Handlungsverlauf. In J. Heckhausen & H. Heckhausen (Hrsg.), *Motivation und Handeln* (S. 227-302). Heidelberg: Springer.

Ajzen, I. & Madden, T. J. (1986). Prediction of Goal-Directed Behavior: Attitudes, Intentions, and Perceived Behavioral Control. *Journal of Experimental Social Psychology, 22* (5), 453-474.

Ajzen, I. (1985). From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behaviour. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action Control: From Cognition to Behaviour* (pp. 11-39). Berlin, Heidelberg: Springer.

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50* (2), 179-211.

Alonso, F., Pastor, J. C., Montoro, L. & Esteban, C. (2015). Driving under the influence of alcohol: frequency, reasons, perceived risk and punishment. *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy, 10* (11), 1-9.

Anderson, J. R. (1982). Acquisition of Cognitive Skill. *Psychological Review, 89*, 369-406.

Armitage, C. J. & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: a metanalytic review. *British Journal of Social Psychology, 40*, 471-499.

Backes, H. & Schönbach, K. (2001). Peer education. Ein Handbuch für die Praxis. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.

Backhaus, K., Erichson, B., Plinke, W., & Weiber, R. (2006). *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. Berlin: Springer.

Bandura, A. (1992). Exercise of personal agency through the self-efficacy mechanism. In R. Schwarzer (Ed.), *Self-efficacy: Thought control of action* (pp. 3-38). Washington: Hemisphere.

Barry, V., Schumacher, A. & Sauber-Schatz, E. (2022). Alcohol-impaired driving among adults – USA 2014-2018. *Injury Prevention, 28,* 211-217.

Bartl, G. & Stummvoll, G. (2000). Description of post licensing measures in Austria. In G. Bartl (Ed.), *DAN-Report. Results of EU-Project: Description and analysis of post licensing measures for novice drivers* (pp. 29-57). Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Bartl, G. (2003, October). *Analysis of driver rehabilitation programmes*. Your Safety Mobility Congress, Brussels.

Bartl, G. (2006). *Resultate der EU-Analyse von Nachschulungsprogrammen – Projekt „Andrea“*. Zugriff am 22.10.2022 unter https://psydok.psycharchives.de/jspui/bitstream/20.500.11780/3435/1/bartl_1.pdf

Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen E. & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-project „ANDREA“ – Analysis of driver rehabilitation programmes*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Baum, H., Kranz, T. & Westerkamp, U. (2010). *Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, M 208. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Beck, K. H., Rauch, W. J., Baker, E. A. & Williams, A. F. (1999). Effects of Ignition Interlock License Restrictions on Drivers With Multiple Alcohol Offenses: A Randomized Trial in Maryland. *American Journal of Public Health, 89* (11), 1696-1700.

Bergman, H., Hubicka, B. & Laurell, H. (2000). Alcohol problems and blood alcohol concentration among Swedish drivers suspected of driving under the influence. *Contemporary Drug Problems, 32,* 387-404.

Betsch, T., Haberstroh, S., Molter, B. & Glöckner, A. (2004). Oops, I did it Again – Relapse Errors in Routinized Decision Making. *Organizational Behavior and Human Decision Processes, 93*, 62-74.

Blanz, M. (2015). *Forschungsmethoden und Statistik für die Soziale Arbeit: Grundlagen und Anwendungen.* Stuttgart: Kohlhammer.

Böhler, H. (2004). *Marktforschung*. Stuttgart: Kohlhammer Edition Marketing.

Bortz, J. & Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*. Heidelberg: Springer.

Bratzel, S. (2018). *Junge Generation und die Mobilität der Zukunft*. Bergisch Gladbach: Center of Automotive Management.

Bredow, B., Klüver, M., Genschow, J. & Sturzbecher, D. (2022). Ist-Stands-Analyse zur Fahrausbildung in Deutschland. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland* (S. 40-126). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 330. Bremen: Fachverlag NW.

Breiling, M. (2000). Fokusgruppen. In R. Bürki (Hrsg.), *Klimaänderung und Anpassungsprozesse im Wintertourismus* (S. 99-130). St. Gallen: Ostschweizerische Geographische Gesellschaft.

Brockmann, S. (2023). *Verkehrssicherheit in Deutschland 2023. Einstellungen und Verhalten*. Zugriff am 10.06.2024 unter https://www.udv.de/resource/blob/155372/7d52f20ecf2600d0520d979764aac515/ppt-vk23-data.pdf

Bühler, A. & Kröger, C. (2006). *Expertise zur Prävention des Substanzmissbrauchs*. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.

Bundesanstalt für Straßenwesen (2020). *Richtlinie über die Anforderungen an Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 70 FeV) und deren Begutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen*. Zugriff am 22.10.2022 unter https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Qualitaetsbewertung/Begutachtung/pdf/Rili-Kurs.pdf?__blob=publicationFile&v=5

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2024). *Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe für die Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz). Langfassung*. Berlin: BMDV.

Burkert, S. & Sniehotta, F. F. (2009). Selbstregulation des Gesundheitsverhaltens. In J. Bengel & M. Jerusalem (Hrsg.), *Handbuch der Gesundheitspsychologie und medizinischen Psychologie* (S. 98-105). Göttingen: Hogrefe.

Bush, K., Kivlahan, D. R., McDonell, M. B., Fihn, S. D. & Bradley, K. A. (1998). The AUDIT Alcohol Consumption Questions (AUDIT-C). *Archives of Internal Medicine, 158*, 1789-1795.

Caplan, G. (1964). *Principles of Preventive Psychiatry.* New York: Basic Books.

Castanier, C., Deroche, T. & Woodman, T. (2013). Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behavior*, *18*, 148-158.

Caudill, B. D., Harding, W. M. & Moore, B. A. (2001). DWI prevention: Profiles of drinkers who use designated drivers. *Addictive Behaviors, 26*, 155-166.

Cauzard, J.-P. (Hrsg.) (2004). *European drivers and road risk. Part 1: Report on principle analyses. SATRE III*. Arcueil: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (IN-RETS).

Cavaiola, A. A. & Desordi, E. G. (2000). Locus of Control in Drinking Driving Offenders and Non-Offenders. *Alcoholism Treatment Quarterly, 18* (4), 63-73.

Chan, D. C. N., Wu, A. M. S. & Hung, E. P. W. (2010). Invulnerability and the intention to drink and drive: an application of the theory of planned behavior. *Accident Analysis and Prevention, 42* (6), 1549-1555.

Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Hillsdale, N. J.: L. Erlbaum Associates.

Contento, I., Balch, G. I., Bronner, Y. L., Lytle, L. A., Malone, S. K., Olson, C. M. & Swadener, S. S. (1995). The effectiveness of nutrition education and implications for nutrition education policy, programs, and research: a review of research. *Journal of Nutrition Education, 27* (6), 284-418.

Cooper, M. L. (1994). Motivations for alcohol use among adolescents: Development and validation of a four-factor-model. *Psychological Assessment, 6*, 117-128.

Counseling & Psychological Services San Diego State University (2018). Online Evidence-Based Interventions for Behavior Change. Zugriff am 11.06.2024 unter https://echeckuptogo.com/

Cox, W. M. & Klinger, E. (1988). A motivational model of alcohol use. *Journal of Abnormal Psychology, 97*, 168-180.

Dammer, I. & Szymkowiak, F. (1998). *Die Gruppendiskussion in der Marktforschung. Grundlagen – Moderation – Auswertung*. Opladen, Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

DeGEval (Hrsg.).(2008). *Standards für Evaluation*. Köln: DeGEval – Gesellschaft für Evaluation.

Demers, A., Kairouz, S., Adlaf, E., Gliksman, L., Newton-Taylor, B. & Marchand, A. (2002). Multilevel analysis of situational drinking among Canadian undergraduates. *Social Science & Medicine, 55* (3), 415-424.

Delhomme, P., Dobbeleer, W. de, Forward & S., Simoes, A. (Eds.). (2009). Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns. Brussels: Belgian Road Safety Institute.

Deutscher Bundestag (2007). *Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen*. Drucksache 16/5047, 20.04.2007. Zugriff am 12.05.2022 unter https://dserver.bundestag.de/btd/16/050/1605047.pdf

DeYoung, D. J. (1990). An evaluation of the specific deterrent effects of vehicle impoundment on suspended, revoked, and unlicensed drivers in California. *Accident Analysis and Prevention, 31*, 45-53.

Diekmann, A. (1980). *Die Befolgung von Gesetzen*. Berlin: Duncker & Humblot.

Donath, C., Gräßler, E., Baier, D., Pfeiffer, C., Karagülle, D., Bleich, S. & Hillemacher, T. (2011). Alcohol consumption and binge drinking in adolescents: comparison of different migration backgrounds and rural vs. urban residence – a representative study. *BMC Public Health, 11* (84), 1-13.

Donovan, D. M. and O'Leary, M. R. (1978). The Drinking-Related Locus of Control Scale: Reliability, factor structure and validity. *Journal of Alcohol Studies, 39*, 759-784.

Dresing, T. & Pehl, T. (2017). Transkriptionen qualitativer Daten. Implikationen, Auswahlkriterien und Systeme für psychologische Studien. In G. Mey & K. Mruck (Hrsg.), *Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie* (S. 723-733). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

DRUID (2012, January*). Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol, and Medicines. Summary of Main Druid Results*. Transportation Research Board. 91st Annual Meeting, Washington DC, United States.

Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (2000). *Verfall der Sitten? Eine Untersuchung über die Entwicklung der Verkehrsmoral der letzten Jahrzehnte*. Köln, Hannover: Ifaplan.

Elliott, B. (1993). *Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis*. Report CR 118. Canberra, Australia: Department of Transport and Communications, Federal Office of Road Safety.

Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Bingley: Emerald Group Publishing.

European Road Safety Observatory (2006). *Novice Drivers*. Zugriff am 12.05.2022 unter http://www.dacota-project.eu/Links/erso/knowledge/Fixed/06_young/novice%20drivers.pdf

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

Fillmore, M. T. & van Dyke, N. (2020). DUI offenders display reduced perception of intoxication and heightened impulsive choice in response to alcohol. *Experimental and Clinical Psychopharmacology, 28* (3), 337-347.

Fischer, L. & Wiswede, G. (1997). *Grundlagen der Sozialpsychologie*. Oldenbourg: München.

forsa (2022). *„Wie gestalten wir die Mobilitätswende?" Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*. Berlin: forsa.

Frey, D., Stahlberg, D. & Gollwitzer, P. M. (1993). Einstellung und Verhalten: Die Theorie des überlegten Handelns und die Theorie des geplanten Verhaltens. In D. Frey & M. Irle (Hrsg.), *Theorien der Sozialpsychologie. Kognitive Theorien* (S. 361-398). Bern: Huber.

Fröhlich, W. D. (2010). *Wörterbuch Psychologie*. München: dtv.

Galesic, M. & Bosnjak, M. (2009). Effects of questionnaire length on participation and indicators of response quality in a web survey. *Public Opinion Quarterly, 73* (2), 349-360.

Gehlert, T. & Genz, K. (2011). *Verkehrsklima in Deutschland 2010.* Berlin: GDV.

Gehlert, T. & Kröling, S. (2020). *Verkehrsklima in Deutschland 2020.* Berlin: GDV.

Gehlert, T. (2009). *Verkehrsklima in Deutschland 2008.* Berlin: GDV.

Gelau, C. & Pfafferott, I. (2009). Verhaltensbeeinflussung durch Sicherheitskommunikation und Verkehrsüberwachung. In H.-P. Krüger (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie* (S. 81-126). Göttingen: Hogrefe.

Gesamtverband der Versicherer (2018, 11. Oktober). *Autofahren ist den jungen Erwachsenen weiter wichtig*. Gesamtverband der Versicherer. https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/autofahren-ist-jungen-erwachsenen-weiter-wichtig-35812

Gjerde, H. & Mørland, J. (1991). *Høy recidivisme blant promillekjørere. Samferdsel, 20 (8)*, 30.

Gläser, J. & Laudel, G. (2010). *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse.* Wiesbaden: Springer.

Glitsch, E. (2003). *Alkoholkonsum und Straßenverkehrsdelinquenz*. Mönchengladbach: Forum Verlag Godesberg.

Goldenbeld, C., Torfs, K., Vlakveld, W. & Houwing, S. (2000). Impaired driving due to alcohol or drugs: International differences and determinants based on E-Survey of Road Users' Attitudes first-wave results in 32 countries. *IATSS Research, 44*, 188-196.

Gollwitzer, P. M. (1993). Goal achievement: The role of intentions. *European Review of Social Psychology, 4* (1), 141-185.

Gollwitzer, P. M. (1999). Implementation intentions. Strong effects of simple plans. *American Psychologist, 54* (7), 493-503.

Göritz, A. S. & Moser, K. (2000). Repräsentativität im Online-Panel. *der Markt, 39* (155), 156-162.

Greenfield, T. K. & Rogers, J. D. (1999). Alcoholic beverage choice, risk perception and self-reported drunk driving: effects of measurement on risk analysis. *Addiction, 94* (11), 1735-1743.

Greenfield, T. K. & Room, R. (1997). Situational norms for drinking and drunkenness: trends in die US adult population, 1979-1990. *Addiction, 92* (1), 33-47.

Gregersen, N. P. & Nyberg, A. (2002). *Lay instruction during driver training – A study on how it is carried out and its impact on road safety*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.

Groeger, J. A. (2011). How Many E's in Road Safety? In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 3-12). London: Academic Press.

Gründl, M. (2005). *Fehler und Fehlverhalten als Ursache von Verkehrsunfällen und Konsequenzen für das Unfallvermeidungspotenzial und die Gestaltung von Fahrerassistenzsystemen*. Regensburg: Universität Regensburg.

Güther, B. (2006). *Gesundheitsverhalten von Jugendlichen in Bayern 2005. Die Ergebnisse der aktuellen repräsentativen bayerischen Gesundheitsstudie*. München: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz.

Haenisch, H. (1990). Evaluation in der Lehrerfortbildung: Ziele, Verfahrensweisen, Beispiele. *forum Lehrerfortbildung, 17*, 5-51.

Hagen, R. E. (1978). The efficacy of licensing controls as a countermeasure for multiple DUI offenders. *Journal of Safety Research, 10* (3), 115-122.

Hauptmanns, P. (1999). Grenzen und Chancen von quantitativen Befragungen mit Hilfe des Internet. In B. Batinic, A. Werner, L. Gräf & W. Bandilla, (Hrsg.), *Online-*

*Research. Methoden, Anwendungen und Ergebniss*e (S. 21-38). Göttingen: Hogrefe.

Heckhausen, H. & Gollwitzer, P. M. (1987). Thought contents and cognitive functioning in motivational versus volitional states of mind. *Motivation and Emotion, 11*, 101-120.

Hedlund, J. & Fell, J. (1995). Repeat Offenders and Persistent Drinking Drivers in the U.S. Zugriff am 15.09.2022 unter http://casr.adelaide.edu.au/t95/paper/s21p2.html

Hines, J. M., Hungerford, H. R. & Tomera, A. N. (1987). Analysis and synthesis of research on responsible environmental behavior: A meta-analysis. *Journal of Environmental Education, 18* (2), 1-8.

Hingson, R. W., Heeren, T. & Winter, M. (1994). Effects of lower legal blood alcohol limits for young and adult drivers. *Alcohol, Drugs and Driving, 10*, 243-252.

Holte, H. (2012). *Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer.* Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 229. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

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

Holterhoff-Schulte, I. (2003). Junge Männer im Straßenverkehr – Voll im Griff! Ein Projekt zur Prävention alkoholbedingter Unfälle. *Suchttherapie, 4*, 200-202.

Hoppe & Tekaat (2015). *Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 259. Bremen: Fachverlag NW.

Hoyle, J. (2016). *Analyzing Predictors of Drinking and Driving Among Gender Cohorts within a College Sample.* Georgia: Georgia Southern University.

Jackson, K. M., Merrill, J. E., Barnett, N. P., Colby, S. M., Abar, C. C., Rogers, M. L. & Hayes, K. L. (2016). Contextual influences on early drinking: Characteristics of drinking and nondrinking days. *Psychology of Addictive Behaviors, 30* (5), 566–577.

Jie-Ling, J. & Yuan-Chang, D. (2021). Analysis of drink-driving behavior: Considering the subjective and objective factors of drivers. *Traffic Injury Prevention, 22* (3), 183-188.

Jiménez, A., Brands, B., Mann, R., Saldivar, G., Juárez-Loya, A., Garbus, P. & González-Forteza, C. (2023). Risk Perception of Traffic Accidents Due to Alcohol and Marijuana Use in Mexican College Students. *Healthcare, 11* (1009), 1-9.

Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention, 29* (5), 651-665.

Kagermeier (2024). *Welche Regeln bei Cannabis am Steuer geplant sind*. Zugriff am 21.06.2022 unter https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/faq-cannabis-strassenverkehr-bundestag-entwurf-100.html

Karstedt, S. (1993). *Normbindung und Sanktionsdrohung*. Frankfurt: Peter Lang GmbH.

Keane, C., Maxim, P. S. & Teevan, J. J. (1993). Drinking and Driving, Self-Control, and Gender: Testing a General Theory of Crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency, 30* (1), 30-46.

Keller, M., Häne, K., Burger, G. & Jäncke, L. (2010). Selbsteinschätzung alkoholauffälliger Autofahrer – Eine Pilotstudie? In W. Schubert & V. Dittmann*, Faktor Mensch – Zwischen Eignung, Befähigung und Technik* (S. 73-78). Bonn: Kirschbaum Verlag.

Keller, R. (2008). *Das Transtheoretische Modell der Verhaltensänderung – Validierung der Stufen der Verhaltensänderung am Beispiel Rauchen*. Zürich: Universität Zürich.

Klimmt, C., Geber, S., Maurer, M., Oschatz, C. & Sülflow, M. (2017). *Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 271. Bremen: Fachverlag NW.

Klipp, S. & Neumann-Opitz, N. (2015). Alkoholkonsum bei Kindern und Jugendlichen und Verkehrssicherheit. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Jahresbericht 2013/2014* (S. 10-13). Bremen: Fachverlag NW.

Klipp, S., Brieler, P., Frenzel, T., Kühne, M., Hundertmark, T., Kollbach, B., Labritzke, P. & Uhle, A. (2018). *Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 288. Bremen: Fachverlag NW.

Klöckner, C. A. & Matthies, E. (2004). How Habits Interfere With Norm Directed Behaviour – a Normative Decision-Making Model for Travel Mode Choice. *Journal of Environmental Psychology, 24*, 319-327.

Knapp, F. & Heidingsfelder, M. (2001). Drop-out analysis: the effect of research design. In U.-D. Reips & M. Bosnjak (Eds.), *Dimensions of Internet Science* (pp. 221-230). Lengerich: Pabst Science Publishers.

Köhler, M., Schlattmann, M., Bamberg, S., Kröling, S. & Gehlert, T. (2018). *Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y*. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.

Kok, G., Peters, G. J. Y., Kessels, L. T., ten Hoor, G. A. & Ruiter R. A. (2018). Ignoring theory and misinterpreting evidence: the false belief in fear appeals. *Health Psychology Review, 12* (2), 111-125.

Kraftfahrt-Bundesamt (2023). *Verkehrsauffälligkeiten (VA). Zugang in das Fahreignungsregister. Jahr 2022.* Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.

Krampe, A. & Sachse, S. (2005). Fahren unter Alkoholeinfluss bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Ergebnisse aus der Zeitreihenstudie „Jugend in Brandenburg“. *Blutalkohol, 42,* 11-19.

Kraus, L. & Bauernfeind, R. (1998). Repräsentativerhebung zum Gebrauch psychotroper Substanzen bei Erwachsenen in Deutschland 1997. *Sucht, 44* (1), 3-82.

Krause, L., Kuntz, B., Lampert, T. & Kamtsiuris, P. (2016). *KiGGS Welle 1 – Landesmodul Thüringen*. Berlin: Robert Koch-Institut.

Krueger, R. A. & Casey, M. A. (2008). *Focus Groups. A Practical Guide for Applied Research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Krueger, R. A. (1994). Focus groups: A practical guide for applied research. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Kuhnimhof, T., Buehler, R., Wirtz, M. & Kalinowska, D. (2012). Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men. *Journal of Transport Geography, 24*, 443-450.

Kuntsche, E. & Kuntsche, S. (2009). Development and validation of the Drinking Motive Questionnaire Revised Short Form (DMQ-R SF). *Journal of Clinical Child & Adolescent Psychology, 38* (6), 899-908.

Kuntsche, E., Knibbe, R., Gmel, G. & Engels, R. (2006). Who drinks and why? A review of socio-demographic, personality, and contextual issues behind the drinking motives in young people. *Addictive Behaviors, 31*, 1844-1857.

Kuntsche, E., Wicki, M., Windlin, B., Roberts, C., Gabhainn, S. N., van der Sluijs, W., Aasvee, K., de Matos, M. G., Dankulincová, Z., Hublet, A., Tynjälä, J., Välimaa, R., Bendtsen, P., Vieno, A., Mazur, J., Farkas, J. & Demetrovics, Z. (2015). Drinking Motives Mediate Cultural Differences but Not Gender Differences in Adolescent Alcohol Use. *Journal of Adolescent Health, 56*, 323-329.

Lally, P., van Jaarsveld, C. H. M., Potts, H. W. W. & Wardle, J. (2009). How are habits formed: Modelling habit formation in the real world. *European Journal of Social Psychology, 40* (6), 998-1009.

Lamnek, S. (2005). *Gruppendiskussion. Theorie und Praxis*. Weinheim: Beltz.

Löbmann, R. (2001). *Alkohol im Straßenverkehr. Entdeckungswahrscheinlichkeit und ihre Wahrnehmung.* München: Wilhelm Fink Verlag.

Lüdemann, C. (1998). Die Befolgung von Gesetzen. Eine theoriegeleitete Erklärung von Verhaltensbereitschaften und Verhalten auf der Grundlage einer Bevölkerungsumfrage*. Zeitschrift für Rechtssoziologie, 20* (2), 116-135.

Lüdemann, C. (2002). Massendelikte, Moral und Sanktionswahrscheinlichkeit: eine Analyse mit den Daten des ALLBUS 2000. *Soziale Probleme, 13* (2), 128-155.

Marcil, I., Bergeron, J. & Audet T. (2001). Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers. *Journal of Safety Research, 32*, 363-376.

Maycock G., Lockwood, C. R. & Lester, J. (1991). *The accident liability of car drivers.* Research Report RR315. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Mayer, R. R., Forster, J. L., Murray, D. M. & Wagenaar, A. C. (1998). Social Settings and Situations of Underage Drinking. *Journal of Studies on Alcohol, 59* (2), 207-215.

Mayring, P. (2003). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim: Beltz.

Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2015). Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI). *Accident Analysis and Prevention, 80,* 251-261.

Meinhard, G. (2007). *Selge Pilt...!?*“. *Internes Kursleitermanual*. Unveröffentlichtes Manuskript, Maanteeametm, Tallinn.

Meinhard, G. (2019). *„Klare Sicht…!?“. Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programms zur Erhöhung der Verkehrssicherheit*. Zugriff am 11.06.2024 unter https://bonndoc.ulb.uni-bonn.de/xmlui/bitstream/handle/20.500.11811/8157/5589.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Moan, I. S. & Rise, J. (2011). Predicting intentions not to "drink and drive" using an extended version of the theory of planned behavior. *Accident Analysis & Prevention, 43* (4), 1378-1385.

Moan, I. S. (2013). Whether or not to ride with an intoxicated driver: Predicting intentions using an extended version of the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behavior*, *20*, 193-205.

Möckl, J., Rauschert, C., Wilms, N., Langenscheidt, S., Kraus, L. & Olderbak, S. (2023a). *Kurzbericht Epidemiologischer Suchtsurvey 2021. Tabellenband: (problematischer) Alkoholkonsum und episodisches Rauschtrinken nach Geschlecht und Alter im Jahr 2021*. München: IFT Institut für Therapieforschung.

Möckl, J., Rauschert, C., Wilms, N., Vetter, B., Kraus, L., & Olderbak, S. (2023b). *Kurzbericht Epidemiologischer Suchtsurvey 2021. Tabellenband: Trends der Prävalenz des (problematischen) Alkoholkonsums und episodischen Rauschtrinkens nach Geschlecht und Alter 1995-2021*. München: IFT Institut für Therapieforschung.

Morgan, D. L. (1997). *Focus groups as qualitative research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Morrison, L., Begg, D .J. & Langley, D. (2002). Personal and situational influences on drink driving and sober driving among a cohort of young adults. *Injury Prevention, 8*, 111-115.

Mühlenbruch, H. & Hilke, D. (2016). Wirkungsanalyse des Verkehrssicherheitsprojektes „Schutzengel“ im Kreis Gütersloh. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, *2*, 78-87.

Mühlenbruch, H. & Limbourg, M. (2010). *Evaluation des Projekts „Schutzengel“ im Kreis Gütersloh*. Zugriff am 22.10.2022 unter https://www.schadenprisma.de/wp-content/uploads/pdf/2012/sp_2012_1_3.pdf

Müller, A. (1976). *Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland*. Frankfurt: Peter Lang GmbH, Internationaler Verlag der Wissenschaften.

Muraven, M. & Baumeister, R. F. (2000). Self-regulation and depletion of limited resources: Does self-control resemble a muscle? *Psychological Bulletin, 126*, 247-259.

Neustrom, M. W. & Norton, W. M. (1993). The Impact of Drunk Driving Legislation in Louisiana. *Journal of Safety Research, 24*, 107-121.

Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2019). *Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht.* Bonn: Institut für angewandte Sozialwissenschaft.

Norström, T. (1978). Drunken driving: a tentative casual model. *Scandinavian Studies on Criminology, 6,* 69-78.

Okamura, K. (2012). *Fahren unter Alkoholeinfluss in Japan: Individuelle und gesellschaftliche Faktoren.* Köln: Universität Köln.

Opp, K.-D. (1973). *Soziologie im Recht*. Hamburg: Rowohlt.

Opp, K.-D. (2010). Wann befolgt man Gesetze? In G. Wagner (Hrsg.), *Kraft Gesetz. Beiträge zur rechtssoziologischen Effektivitätsforschung* (S. 35-63). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Orbell, S. & Sheeran, P. (1998). „Inclined abstainers“: A problem for predicting health-related behavior. *British Journal of Social Psychology, 37* (2), 151-165.

Orth, B. & Merkel, C. (2020). *Die Drogenaffinität Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland 2019. Rauchen, Alkoholkonsum und Konsum illegaler Drogen: aktuelle Verbreitung und Trends.* Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.

Orth, B. & Merkel, C. (2022). *Der Substanzkonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland. Ergebnisse des Alkoholsurveys 2021 zu Alkohol, Rauchen, Cannabis und Trends. BZgA-Forschungsbericht.* Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.

Ouellette, J. A. & Wood, W. (1998). Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin, 124* (1), 54-74.

Parker, D., Manstead, A. S. & Stradling, S. G. (1995). Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm. *British Journal of Social Psychology, 34* (2), 127-138.

Pawelke, A. (2011). *Close To – Nah dran: Verkehrserziehung Jugendlicher durch junge Unfallfahrer in Österreich*. Zugriff am 11.06.2024 unter https://www.gov-int.org/fileadmin/user_upload/case_studies/Austria_CloseTo/Fallstudie_Close_To.pdf

Peck, R. & Voas, R. B. (2002). Forfeiture programs in California: Why so few? *Journal of Safety Research, 33* (2), 245-258.

Phillips, R. O., Ulleberg, P. & Vaa, T. (2011). Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents. *Accident Analysis and Prevention, 43*, 1204-1218.

Pfeiffer, M. & Gelau, C. (2002). Determinanten regelkonformen Verhaltens am Beispiel des Straßenverkehrs. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 54* (4), 694-713.

Pfeiffer, M. & Hautzinger, H. (2001). *Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften.* Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 126. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Pötschke, M. & Simonson, J. (2001). Online-Erhebungen in der empirischen Sozialforschung: Erfahrungen mit einer Umfrage unter Sozial-, Markt- und Meinungsforschern. *ZA-Information / Zentralarchiv für Empirische Sozialforschung, 49*, 6-27.

Preusser, D. F., Blomberg, R. D. & Ulmer, R. G. (1988). Evaluation of the 1982 Wisconsin drinking and driving law. *Journal of Safety Research, 19* (1), 29-40.

Prochaska, J. O. & Di Clemente, C. C. (1984). *The transtheoretical approach: crossing traditional boundaries of therapy*. Homewood, Illinois: Dow Jones-Irwin.

Prochaska, J. O. & Velicer, W. F. (1997). The transtheoretical model of health behavior change. *American Journal of Health Promotion, 12*, 38-48.

Reason, J. (1990). *Human error.* Cambridge: University Press.

Renner, B. & Schwarzer, R. (1999). Gesundheitspsychologie. In Bundesvereinigung für Gesundheit (Hrsg.), *Gesundheit: Strukturen und Handlungsfelder* (S. 1-22). Neuwied: Luchterhand.

Reno, R. R., Cialdini, R. B. & Kallgren, C. A. (1993). The transsituational influence of social norms. *Journal of Personality and Social Psychology, 64* (1), 104-112.

Rivis, A. & Sheeran, P. (2003). Deskriptive norms as an additional predictor in the theory of planned behavior: a meta-analysis. *Current Psychology, 22* (3), 218-233.

Ronis, D. L., Yates, J. F. & Kirscht, J. P. (1989). Attitudes, Decisions, and Habits as Determinants of Repeated Behavior. In A. R. Pratkanis, S. J. Breckler & A. G.

Greenwald (Eds.), *Attitude Structure and Function* (pp. 213-239). Hillsdale, NJ: Erlbaum.

Röser, F., Hamburger, K. & Knauff, M. (2012). Evaluation der *Aktion BOB: Befragungen und statistische Analyse. Abschlussbericht*. Gießen: Justus-Liebig-Universität Gießen.

Rößger, L. (2020). *Regelbefolgung im Straßenverkehr – strukturanalytische Prüfung eines Rahmenmodells*. Dresden: Technische Universität Dresden.

Rößger, L., Schade, J. Schlag, B. & Gehlert, T. (2011). *Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement.* Berlin: GDV.

Rothman, A. J., Sheeran, P. & Wood, W. (2009). Reflective and automatic processes in the initiation and maintenance of dietary change. *Annuals of Behavioral Medicine, 38* (1), 4-17.

Rotter, J. B. (1990). Internal versus external control of reinforcement: A case history of a variable. *American Psychologist, 45*, 489-493.

Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monograph, 80*, 1-28.

Saunders, J. B., Aasland, O. G., Babor, T. F., de la Fuente, J. R. & Grant, M. (1993). Development of the Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT): WHO Collaborative Project on Early Detection of Persons with Harmful Alcohol Consumption. *Addiction, 88* (6), 791-804.

Schade, F. D. (2001). *Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. und Schade, F. D. (1997), Legalbewährung von Fahranfängern*. Unveröffentlichtes Manuskript.

Schlag, B. (2009). *Lern- und Leistungsmotivation*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schlag, B., Rößger, L. & Schade, J. (2012). Regelbefolgung – ein Modell der Einflussgrößen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 58* (2), 62-67.

Schnell, R., Hill, P. B. & Esser, E. (2005). *Methoden der empirischen Sozialforschung. München, Wien*: R. Oldenbourg Verlag.

Schokal, P. (2003). *Die Auswirkungen verstärkter polizeilicher Kontrolle auf das Verkehrsverhalten*. Hamburg: Verlag Dr. Kovac.

Schwartz, S. H. & Howard, J. A. (1982). Helping and Cooperation: A Self-Based Motivational Model. In V. J. Derlega & J. Grzelak (Eds.), *Cooperation and Helping Behavior: Theories and Research* (pp. 327-353). New York: Academic Press.

Schwartz, S. H. (1977). Normative Influences on Altruism. *Advances in Experimental Social Psychology, 10*, 221-280.

Schwarzer, R. (2004). *Psychologie des Gesundheitsverhaltens: Einführung in die Gesundheitspsychologie*. Göttingen: Hogrefe.

Schwarzer, R. (2008). Modeling health behavior change: How to predict and modify the adoption and maintenance of health behaviors. *Applied Psychology: An International Review, 57* (1), 1-29.

Sheeran, P. (2002). Intention-behavior relations: A conceptual and empirical review. European *Review of Social Psychology, 12*, 1-36.

Sheeran, P., Harris P. R. & Epton, T. (2014). Does heightening risk appraisals change people's intentions and behavior? A meta-analysis of experimental studies. *Psychological Bulletin, 140* (2), 511-543.

Simon, H. A. (1981). *Entscheidungsverhalten in Organisationen. Eine Untersuchung von Entscheidungsprozessen in Management und Verwaltung*. Landsberg am Lech: Verlag Moderne Industrie W. Dummer.

Siskind, V. (1996). Does license disqualification reduce reoffence rates? *Accident Analysis and Prevention, 28* (4), 519-524.

Sloan, F. A., McCutchan, S. A. & Eldred, L. M. (2017). Alcohol-Impaired Driving and Perceived Risks of Legal Consequences. *Alcoholism. Clinical & Experimental Research, 41* (2), 432-442.

Sniehotta, F. F., Scholz, U. & Schwarzer, R. (2006). Action plans and coping plans for physical exercise: A longitudinal intervention study in cardiac rehabilitation. *British Journal of Health Psychology, 11* (1), 23-37.

Snortum, J. R., & Berger, D. E. (1986). Drinking and driving: Detecting the "dark figure" of compliance. *Journal of Criminal Justice, 14* (6), 475-489.

Stantcheva, S. (2022). How to Run Surveys: A guide to creating your own identifying variation and revealing the invisible. Zugriff am 21.11.2023 unter https://scholar.harvard.edu/files/stantcheva/files/How_to_run_surveys_Stantcheva.pdf

Statista (2023). *Anteil der Haushalte in Deutschland mit Internetzugang von 2002 bis 2022.* Zugriff am 21.11.2023 unter https://de.statista.com/statistik/daten/studie/153257/umfrage/haushalte-mit-internetzugang-in-deutschland-seit-2002/

Statistisches Bundesamt (2019). *Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2018.* Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (2020). *Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2019.* Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (2021). *Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2020.* Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (2022). *Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2021.* Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (2023). *Verkehrsunfälle Zeitreihen. 2013-2022.* Zugriff am 29.08.2023 unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/statistischer-bericht-verkehrsunfaelle-zeitreihen-5462403227005.xlsx?__blob=publicationFile

Stephan, E. (2000). Zur „Kontra-Präventivwirkung des Nicht-Wissens" bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr. In R. Egg & C. Geisler (Hrsg.), *Alkohol, Strafrecht und Kriminalität* (S. 161-180). Wiesbaden: Kriminologische Zentralstelle.

Stephens, A. N., Bishop, C. A., Liu, S. & Fitzharris, M. (2017). Alcohol consumption patterns and attitudes toward drink-drive behaviors and road safety enforcement strategies. *Accident Analysis and Prevention, 98*, 241-251.

Stumpen, H. A., Erdwien, B. & Sutter, C. (2022). *Verkehrs- und fahrzeugbezogene Einstellungen von Menschen im Übergang in die Automobilität. Längsschnittliche Analyse der Wege in die Automobilität (LAWIDA)*. Dresden: DVR e. V.

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

Sturzbecher, D., Dusin, R., Kunze, T., Bredow, B. & Pöge, A. (2021). Jugend in Brandenburg 2020. Auswirkungen der Corona-Pandemie. Zugriff am 25.06.2024 unter https://mbjs.brandenburg.de/sixcms/media.php/140/ifk-jugendstudie_2020_-_auswirkungen_der_corona-pandemie.pdf

Sturzbecher, D., Schmidt, J. & Genschow, J. (2017). Schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland – graue Theorie oder bunte Praxis? Ergebnisse einer Lehrplan- und Umsetzungsanalyse für die Sekundarstufe I. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 63* (3), 68-74.

Taddicken, M. (2009). Methodeneffekte von Web-Befragungen: Soziale Erwünschtheit vs. Soziale Entkontextualisierung. In M. Weichbold, J. Bacher & C. Wolf (Hrsg.), *Umfrageforschung*. *Herausforderungen und Grenzen* (S. 85-104). Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Tannenbaum, M. B., Hepler, J., Zimmerman, R. S., Saul, L., Jacobs, S., Wilson, K. & Albarracín, D. (2015) Appealing to fear: a meta-analysis of fear appeal effectiveness and theories. *Psychological Bulletin, 141* (6), 1178-1204.

Terry, D. J. & O'Leary, J. E. (1995). The theory of planned behaviour: The effects of perceived behavioural control and self-efficacy. *British Journal of Social Psychology, 34* (2), 199-220.

Thielsch, M. T., Lenzner, T. & Melles, T. (2012). Wie gestalte ich gute Items und Interviewfragen? In M. T. Thielsch & T. Brandenburg (Hrsg.), *Praxis der Wirtschaftspsychologie II: Themen und Fallbeispiele für Studium und Praxis* (S. 221-240). Münster: MV Wissenschaft.

Thissen, S. (2018). Alkoholkonsum im Radverkehr. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, *64* (2), 106-111.

Thurman, Q., Jackson, S. & Zhao, J. (1993). Drunk-driving research and innovation: a factorial survey study of decisions to drink drive. *Social Science Research, 22*, 245-264.

Transport for NSW (2020). *Drink driving attitudes and behaviours in NSW*. Sydney: Transport for NSW.

Triandis, H. (1977). *Interpersonal Behavior*. Montery: Brooks/Cole.

Troschke, J. (1992). Prävention. In U. Tewes & K. Wildgrube (Hrsg.), *Psychologie-Lexikon* (257-259). München: Oldenburg Verlag.

TÜV-Verband (2022). *Zukunft der Mobilität. Nachhaltig, digital, sicher.* Berlin: TÜV-Verband.

van der Meer, E., Gerlach, R., Kröling, S. & Gehlert, T. (2023). *Gefährdungsorientierte Sanktionierung von Regelverstößen*. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft.

van der Waerden, P., Timmermans, H. & Borgers, A. (2003, August). *The Influence of Key Events and Critical Incidents on Transport Mode Choice Switching Behaviour:*

A Descriptive Analysis. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne.

Vankov, D. & Schroeter, R. (2021). Driving under the influence of drugs or alcohol: Predicting the intentions of young drivers. *Traffic Injury Prevention, 22* (2), 97-101.

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A. & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology, 28* (2), 121-127.

Vollmann, M. & Weber, H. (2005). Gesundheitspsychologie. In A. Schütz, H. Selg & S. Lautenbacher (Hrsg.), *Psychologie. Eine Einführung in ihre Grundlagen und Anwendungsfelder* (S. 436-452). Stuttgart: Kohlhammer.

von Kardoff, E. (1995). Prävention: wissenschaftliche und politische Desiderate. In Diskurs 5, *Prävention und Intervention – Maximen staatlichen und pädagogischen Handelns* (S. 6-14). Zugriff am 19.10.2022 unter https://www.pedocs.de/volltexte/2013/6639/pdf/Diskurs_1995_1_Kardorff_von_Praevention_Desiderate.pdf

Weishaupt, H., Berger, M., Saul, B., Schimunek, F.-P., Grimm, K., Pleßmann, S. & Zügenrücker, I. (2004). *Verkehrserziehung in der Sekundarstufe*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 157. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Williams, R. L., Hagen, R. E. & McConnell, E. J. (1984). A driving record analysis of suspension and revocation effects on the drinking offender. *Accident Analysis and Prevention, 16* (5-6), 333-338.

Wirtz, M. A. (Hrsg.) (2022). *Gewohnheit*. Zugriff am 18.10.2022 unter https://dorsch.hogrefe.com/stichwort/gewohnheit

Wood, W., Tam, L. & Witt, M. (2005). Changing circumstances, disrupting habits. *Journal of Personality and Social Psychology, 88* (6), 918-933.

Wurdak, M. & Wolstein, J. (2011). Trinkmotive von Jugendlichen. *Suchttherapie, 1,* 8-9.

Wurdak, M. & Wolstein, J. (2012). *Motivbasierte Intervention am Krankenbett im Rahmen des Projektes „HaLT – Hart am Limit“*. Bamberg: Otto-Friedrich-Universität Bamberg.

Wurdak, M., Dörfler, T., Eberhard, M. & Wolstein, J. (2010). Tagebuchstudie zu Trinkmotiven, Affektivität und Alkoholkonsum bei Jugendlichen. *Sucht, 56*, 175-182.

Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: A review of the literature*. Melbourne: Monash University Accident Research Centre.

Zakletskaia, L. I., Mundt, M. P., Balousek, S. L., Wilson E. L. & Fleming, M. F. (2009). Alcohol-impaired driving behavior and sensation-seeking disposition in a college population receiving routine care at campus health services centers. *Accident Analysis and Prevention, 41*, 380-386.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prävalenz des Konsums riskanter Mengen von Reinalkohol innerhalb von 30 Tagen nach Altersgruppen und Geschlecht (in %; n = 3.097; Möckl et al., 2023a) 13

Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl aller Verkehrsunfälle und der Alkoholunfälle in den Jahren 2000 bis 2022 (Statistisches Bundesamt, 2022, 2023) 23

Abbildung 3: Einflussfaktoren der Theorie der Gesetzesbefolgung nach Opp (links) und weitere Faktoren nach Diekmann (rechts) (in Anlehnung an Opp, 2010) 37

Abbildung 4: Theorie des geplanten Verhaltens (in Anlehnung an Ajzen, 1991). 39

Abbildung 5: Wirkmodell der Regelbefolgung (in Anlehnung an Schlag et al., 2012) 42

Abbildung 6: Theoretisches Modell zur Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. zur Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens 57

Abbildung 7: Mögliche Verhaltensentwicklungen der Fahrer/-innen in Abhängigkeit von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots (aAv) 59

Abbildung 8: Subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit 86

Abbildung 9: Subjektiv wahrgenommene Strafhärte 87

Abbildung 10: Deskriptive Norm 88

Abbildung 11: Injunktive Norm 89

Abbildung 12: Personale Norm 90

Abbildung 13: Risikobereitschaft 91

Abbildung 14: Regelakzeptanz 92

Abbildung 15: Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln 93

Abbildung 16: Selbstwirksamkeitserwartung 96

Abbildung 17: Alkoholkonsummuster 97

Abbildung 18: Situative Faktoren 98

Abbildung 19: Darstellung des Interaktionseffekts „Bewältigungsplanung x Häufigkeit normrelevanter Situationen“ zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“ 107

Abbildung 20: Finales Modell zur Befolgung des absoluten Alkoholverbots bzw. zur Beibehaltung des abstinenten Fahrverhaltens 110

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung des regelmäßigen Alkoholkonsums nach Altersgruppen (in %; Orth & Merkel, 2020, 2022) 12

Tabelle 2: Häufige oder sehr häufige Nutzung bestimmter Fortbewegungsmittel nach Altersgruppen (in %; n = 1.002; forsa, 2022) 15

Tabelle 3: Rechtliche Einordnung und Folgen von Fahrten unter Alkoholeinfluss 17

Tabelle 4: Fahranfänger/-innen im Jahr 2008 und 2018, die zustimmend auf die aufgeführten „Akzeptanz“-Items antworteten (in %; Evers & Straßgütl, 2020; Holte et al., 2010)..... 19

Tabelle 5: Anzahl der Alkoholverstöße im Jahr 2022 nach Geschlecht und Lebensalter (Kraftfahrt-Bundesamt, 2023) 21

Tabelle 6: Unfallgeschehen im Zeitraum der Jahre 2018 bis 2021 und Vergleiche mit dem Jahr 2019 (Differenzen in %; Statistisches Bundesamt, 2022, 2023) 24

Tabelle 7: Alkoholisierte Pkw-Fahrer/-innen, die im Jahr 2021 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, in Abhängigkeit der Altersgruppen (in Anlehnung an Statistisches Bundesamt, 2022) 25

Tabelle 8: Zustimmungswerte von Trunkenheitsfahrer/-innen und allen untersuchten Fahrer/-innen in Bezug auf situative Faktoren (in %; n = 2.133; Transport for NSW, 2020) 33

Tabelle 9: Durchführungszeiträume der Fokusgruppeninterviews und Befragungen 61

Tabelle 10: Aufbau des Interviewleitfadens..... 62

Tabelle 11: Aufbau des Fragebogens, Beispielitems und interne Konsistenzen der Skalen 70

Tabelle 12: Geschlechts- und Altersverteilung sowie Wohnorte der drei Befragungsgruppen..... 75

Tabelle 13: Alkoholkonsummuster der drei Befragungsgruppen differenziert nach dem Geschlecht (in %) 76

Tabelle 14: Beabsichtigte und tatsächliche Verhaltensentwicklung nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots (in %) 80

Tabelle 15: Anzahl durchgeführter Fahrten unter Alkoholeinfluss innerhalb der letzten 12 Monate (in %)..... 82

Tabelle 16: Anlässe von Fahrten unter Alkoholeinfluss (in %) 84

Tabelle 17: Nutzungshäufigkeit bestimmter Trinkstrategien als Fahrer/-in (in %) .. 95

Tabelle 18: Trinkmotive..... 97

Tabelle 19: Trink-Fahr-Konflikte bzw. normrelevante Situationen innerhalb der letzten 12 Monate (in %)..... 99

Tabelle 20: Überblick über Teilgruppen-Unterschiede bei den Modellfaktoren 100

Tabelle 21: Vorhersage der Verhaltensentwicklung für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ 104

Tabelle 22: Modellgüte der multiplen linearen Regression zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“ 106

Tabelle 23: Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“ 107

Tabelle 24: Modellgüte der multiplen linearen Regression zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ 108

Tabelle 25: Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ 109

Anhang I – Leitfaden zur Durchführung von Fokusgruppen-interviews

Wie wirkt das absolute Alkoholverbot bei jungen Fahrer/-innen?

–

Motive, Erfahrungen und Strategien im Zusammenhang mit dem Trink-Fahr-Konflikt

Erläuterungen zur Formatierung:

- Text normal: Allgemeine Anleitung und Hinweise
- *Text kursiv: Vorformulierte Sätze als Anhaltspunkte*
- ***Text kursiv + fett: Feststehende Sätze***

Phase	Interview	Zeit in min
Vorbereitung	Bereitstellung von Getränken und Snacks, um eine lockere und unverkrampfte Atmosphäre zu schaffen. Beim Eintreffen der Teilnehmenden bereits Getränke und Snacks anbieten, damit während des Gesprächs keine starken Nebengeräusche durch klappernde Gläser / Tassen entstehen (bessere Tonqualität der Audioaufnahme).	
Einführung	Begrüßung der Anwesenden und Dank für ihre Teilnahme. Zunächst stellt sich die Moderatorin vor (Name, Job, Funktion im Projekt und im FGI), anschließend die Assistentin. Die Assistentin fungiert als Protokollantin. *<u>FGI-GR1 (Alkoholverbot gilt):</u>* *Das Ziel des heutigen Interviews besteht darin, Ihre Erfahrungen mit dem absoluten Alkoholverbot zu diskutieren, das für Sie seit dem Erwerb der Fahrerlaubnis gilt. Wir möchten uns mit Ihnen darüber unterhalten, wie Sie mögliche Trink-Fahr-Konflikte erleben und welche Faktoren für Sie persönlich ausschlaggebend sind, sich an das Alkoholverbot zu halten bzw. sich in manchen Situationen nicht daran zu halten.* *<u>FGI-GR2 (Alkoholverbot gilt nicht mehr):</u>* *Das Ziel des heutigen Interviews besteht darin, Ihre Erfahrungen mit möglichen Trink-Fahr-Konflikten zu diskutieren. Hierbei interessiert uns auch, welche Rolle das absolute Alkoholverbot für Sie spielt, das zu Beginn Ihrer Fahrerkarriere galt. Wir möchten uns mit Ihnen darüber unterhalten, wie Sie mögliche Trink-Fahr-Konflikte erleben und welche Faktoren für Sie persönlich ausschlaggebend sind, weiterhin auf Alkohol beim Fahren zu verzichten bzw. entsprechend der nun geltenden 0,5 Promillegrenze Alkohol zu konsumieren.* *Wir freuen uns sehr, dass Sie sich bereit erklärt haben, an dem Interview teilzunehmen. Wir sind an jedem einzelnen Argument und Ihren persönlichen*	10‘

Phase	Interview	Zeit in min
	Erfahrungen interessiert. Für uns gibt es keine „falschen" oder „richtigen" Antworten, für uns zählt Ihre persönliche Meinung. *Bitte geben Sie mir ein Zeichen, wenn Sie Fragen haben oder wenn Sie eine Frage nicht verstanden haben.* *Alle Informationen, die Sie uns geben, werden streng vertraulich behandelt. Niemand außer den hier heute Anwesenden erfährt Ihren Namen. Selbstverständlich erfährt auch niemand Ihre Kontaktdaten. Die Ergebnisse des heutigen Gesprächs werden anonymisiert zusammengefasst, sodass keine Aussagen auf einzelne Personen zurückgeführt werden können.* ***Um Ihre Meinungen möglichst vollständig berücksichtigen zu können, möchten wir dieses Gespräch gern per Tonaufnahme aufzeichnen. Sind Sie damit einverstanden? Dann möchte ich Sie jetzt bitten, die Einverständniserklärung zur Teilnahme am heutigen Interview zu unterschreiben.*** Hinweis: – Nach dem Ausfüllen der Einverständniserklärung durch alle Teilnehmenden, bereits die Audioaufnahme starten, damit sie sich an die Situation gewöhnen können und die Aufnahme schon vergessen haben, wenn das eigentliche Interview startet. *Die Diskussion kann bis zu 2 Stunden dauern. Ich werde Sie zwischendurch immer mal wieder fragen, ob Sie eine kurze Pause einlegen möchten (Pausendauer ca. 5 min).* Hinweise: – *Alle freuen sich, wenn sie ihre Gedanken zusammenhängend mitteilen können. Bitte achten Sie darauf, dass Sie die anderen Teilnehmenden aussprechen lassen.* – *Bitte schalten Sie Ihre Mobiletelefone aus bzw. auf lautlos.* – *Wir haben Namensschilder vorbereitet* (nur Vorname!)*. Wir bitten Sie, diese aufzustellen, sodass die Kommunikation erleichtert wird.*	
Warm-up: Vorstellung	*Bevor wir damit beginnen, die konkreten Themen zu besprechen, möchte ich, dass wir uns kurz kennenlernen und ein Gefühl dafür bekommen, wer mit uns am Tisch sitzt.* Die Interviewleiterin beginnt selbst: *Ich habe mich selbst ja bereits kurz vorgestellt …* ***Ich möchte Sie jetzt bitten, dass Sie sich kurz vorzustellen: Wer sind Sie, was machen Sie und was können Sie uns zu Ihrer Fahrerlaubnis sagen? Hierzu können Sie sich gern an den einzelnen Punkten orientieren, die auf dem Flipchart stehen.*** Hinweis: Folgende Variablen/Merkmale wurden zuvor auf einem Flipchart aufgelistet: – Vorname, Alter, Wohnort, aktuelle Tätigkeit, Fahrerlaubnis-Klassen, Dauer des Fahrerlaubnis-Besitzes, Verfügbarkeit eines Fahrzeugs (eigenes oder fremdes)	5‘

Phase	Interview	Zeit in min
Warm-up: Mobilität	***Wofür und wie häufig nutzen Sie in der Regel Ihr zur Verfügung stehendes Fahrzeug?*** – *Für welche Wege bzw. Zwecke haben Sie das Fahrzeug in letzter Zeit hauptsächlich genutzt?* – *Wie hoch ist der jeweilige Anteil beruflicher und privater Zwecke?* – *Für welche privaten Zwecke nutzen Sie das Fahrzeug (Freizeitaktivitäten, Einkäufe etc.)?* ***Wie wichtig ist das Fahrzeug hierbei für Sie? Gibt es alternative Angebote, die Sie für Ihre Wege nutzen können?*** – *In welchen alltäglichen Situationen schätzen Sie es besonders, dass Sie ein (eigenes) Fahrzeug nutzen können?* – *In welchen typischen Situationen ziehen Sie Ihr Fahrzeug anderen Verkehrsmitteln vor?*	10‘
Charakterisierung von Trink-Fahr-Konflikten	*Es gibt Situationen, in denen man im Vorfeld weiß oder absehen kann, dass voraussichtlich Alkohol eine Rolle spielt bzw. konsumiert werden könnte und in denen man vor der Entscheidung steht, ob man trinkt oder fährt bzw. ob man trinkt und dann fährt. Wir nennen solche Situationen künftig «Trink-Fahr-Konflikte».* ***Wie häufig haben Sie in den letzten 12 Monaten einen solchen Trink-Fahr-Konflikt erlebt?*** *(Eine grobe Schätzung ist ausreichend)* ***Wie sahen typische Konflikt-Situationen aus?*** – *An welchen Orten fanden sie statt? – WO* – *Zu welchen Anlässen? – WARUM* – *Wer war beteiligt? – WER* – *Zu welchen Zeiten (Wochentag, Tageszeit)? – WANN* *Vor Ihnen liegen Karten. Nehmen Sie sich kurz Zeit, um sich mögliche Trink-Fahr-Konflikte ins Gedächtnis zu rufen und notieren Sie sich in Stichpunkten die Antworten zu den aufgeworfenen Fragen. Diese sind nochmals auf dem Flipchart festgehalten. Bitte beschreiben Sie auf jeder Karte nur eine Situation. Sie können aber natürlich so viele Karten benutzen, wie Sie wollen. Im Anschluss werden wir die Situationen gemeinsam besprechen.* Hinweis: Beide Fragen inkl. Unterfragen auf Flipchart auflisten. Pandemiebedingte Veränderungen ***Inwieweit unterscheiden sich die geschilderten typischen Situationen von den Situationen, die Sie in der Pandemie erlebt haben?*** *(in Bezug auf Ort, Anlass, Beteiligung und zeitliche Aspekte)*	15‘
Determinanten der Trink-Fahr-Entscheidung	***Manchen Personen fällt es leichter und manchen schwerer, in einem Trink-Fahr-Konflikt auf Alkohol zu verzichten. Denken Sie an die letzte (typische) Situation zurück, in der Sie als Fahrer/-in vor der Entscheidung standen, nicht zu trinken oder zu trinken. Wie sah diese Situation konkret aus?*** – *An welchen Orten fanden sie statt? – WO* – *Zu welchen Anlässen? – WARUM* – *Wer war beteiligt? – WER*	20‘

Phase	Interview	Zeit in min
	– *Zu welchen Zeiten (Wochentag, Tageszeit)? – WANN* ***Welche Gründe bzw. Umstände sprachen dafür, nicht zu trinken?*** ***Welche Gründe bzw. Umstände sprachen dafür, zu trinken?*** ***Welcher der genannten Gründe war ausschlaggebend für Ihr Verhalten?*** *Vor Ihnen liegen Karten. Nehmen Sie sich kurz Zeit, die Situation zu reflektieren und machen Sie sich Stichpunkte dazu. Notieren Sie auf jeden Fall die jeweiligen Pro- und Contra-Argumente. Bitte beschreiben Sie auf jede Karte nur einen Grund, Sie können aber natürlich so viele Karten benutzen, wie Sie wollen. Im Anschluss werden wir die Situationen und die Gründe gemeinsam besprechen.* Hinweis: Fragen inkl. Unterfragen auf Flipchart auflisten. Ggf. Nachfragen zu modellrelevanten Faktoren, wenn diese nicht benannt wurden: – formelle Konsequenzen bzw. Sanktionen – informelle Konsequenzen bzw. Sanktionen – Risikobereitschaft – personale Normen – situative Faktoren <u>FGI-GR2 (Alkoholverbot gilt nicht mehr):</u> ***Wenn Sie an die Zeit des Alkoholverbots zu Beginn Ihrer Fahrkarriere zurückdenken, welche Gründe waren für Sie ausschlaggebend, sich an das absolute Alkoholverbot zu halten bzw. ggf. nicht daran zu halten?*** – *Wie hat die neue «formale» Vorgabe der 0,5-Promillegrenze Ihr Verhalten verändert?* – *Inwieweit haben sich die Gründe für Ihr Verhalten verändert?*	
Wahrnehmung der Trink-Fahr-Konflikte	***Wie haben Sie den vorhin beschriebenen Trink-Fahr-Konflikt erlebt?*** – *Wie hat sich die Situation für Sie persönlich angefühlt? (eigenes Empfinden, Trinkmotive)* – *Wie haben sich die anwesenden Personen Ihnen gegenüber verhalten? (alle Anwesenden/Peers; soz. Unterstützung vs. «Gegenwind»)* Hinweis: Es wird das Erleben sowohl in den Situationen eruiert, in denen kein Alkohol konsumiert wurde als auch in den Situationen, in denen ggf. Alkohol getrunken wurde. ***Wie oft beobachten Sie, dass Freunde oder Eltern in Trink-Fahr-Konflikten trinken?*** <u>FGI-GR1 (Alkoholverbot gilt):</u> ***Hat sich die Wahrnehmung solcher Konfliktsituationen seit dem Erwerb der Fahrerlaubnis verändert?*** *(eigenes Erleben und Reaktion des sozialen Umfelds)* – *Haben Sie solche Trink-Fahr-Konflikte zu Beginn Ihrer Fahrkarriere anders erlebt?*	15‘

Phase	Interview	Zeit in min
	– *Hat sich Ihr soziales Umfeld damals anders verhalten als es heutzutage der Fall ist?* FGI-GR2 (Alkoholverbot gilt nicht mehr): ***Wenn Sie an die Zeit des Alkoholverbots zu Beginn Ihrer Fahrkarriere zurückdenken – wie haben Sie solche Trink-Fahr-Konflikte erlebt*** *(eigenes Erleben und Reaktionen des sozialen Umfelds)*? – *Haben Sie solche Trink-Fahr-Konflikte zu Beginn Ihrer Fahrkarriere anders erlebt?* – *Hat sich Ihr soziales Umfeld damals anders verhalten als es heutzutage der Fall ist?*	
Handlungs- und Bewältigungsstrategien	***Es gibt immer wieder Situationen, in denen Trink-Fahr-Konflikte entstehen können. Wie gehen Sie mit solchen Situationen um? Welche Strategien haben Sie (im Laufe der Zeit) entwickelt, damit Sie in solchen Situationen als Fahrer/-in auf Alkohol verzichten oder ggf. doch Alkohol trinken können*** *(auch nicht fahren, aber Alkohol trinken)**?*** – *Welche Gedanken machen Sie sich im Vorfeld darüber?* – *Wie vermeiden Sie Trink-Fahr-Konflikte?* – *Auf welche Strategien greifen Sie in der konkreten Trink-Fahr-Situation zurück? (z. B. alternatives Trinkverhalten)* – *Auf welche Angebote greifen Sie zurück?* – *Wie unterscheiden sich die Strategien zwischen dem städtischen und ländlichen Raum?* – *Wie reagieren Sie in Situationen, in denen Ihnen als Fahrer/-in Alkohol angeboten wird?* ***Mit welchen Strategien haben Sie gute Erfahrungen gemacht?*** ***Welche Strategien haben sich weniger gut bewährt?*** ***Schätzen Sie: Wie häufig sind Sie in den letzten 12 Monaten selbst gefahren, obwohl Sie Alkohol getrunken hatten, auch wenn es sich dabei vielleicht nur um kleinere Mengen gehandelt hat?*** – *Bis zu welchem Zeitpunkt vor der Rückfahrt haben Sie noch getrunken?* Besonders bei Nicht-Trinkenden: ***Könnten Sie sich Situationen vorstellen und schildern, in denen Sie als Fahrer/-in – trotz der genannten Strategien – auch nur kleine Mengen Alkohol konsumieren würden (oder konsumiert haben).*** – *Wie könnten solche Situationen aussehen bzw. wie sehen solche Situationen aus?* – *Welche Bedingungen bzw. Umstände müssten eintreffen bzw. welche Bedingungen lagen vor?* FGI-GR2 (Alkoholverbot gilt nicht mehr): ***Wenn Sie an die Zeit des Alkoholverbots zu Beginn Ihrer Fahrkarriere zurückdenken, welche Strategien haben Sie zu dieser Zeit entwickelt bzw.***	25‘

Phase	Interview	Zeit in min
	mit welchen Strategien haben Sie gute Erfahrungen gemacht, die Ihnen jetzt auch helfen, als Fahrer/-in nicht zu trinken oder ggf. «kontrolliert» zu trinken?	
Resümee und zukünftiges Verhalten	*Wir haben im Verlauf der letzten beiden Stunden verschiedene Situationen beschrieben, in denen es zu Trink-Fahr-Konflikten kommen kann. Wir haben Gründe diskutiert, warum man beim Fahren auf Alkohol verzichtet, und wir haben uns angesehen, welche Faktoren das Fahren unter Alkoholeinfluss begünstigen können.* ***Wenn Sie die Ergebnisse des heutigen Tages reflektieren, welche drei Faktoren sind für Sie persönlich ausschlaggebend, als Fahrer/-in Alkohol zu konsumieren bzw. nicht zu konsumieren?*** – *Bitte erläutern Sie Ihre Auswahl.* Hinweis: Ergebnisse ggf. erneut auf Karten notieren *Das Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen besagt, dass man nicht alkoholisiert darf, solange man sich noch in der Probezeit befindet bzw. noch nicht das 21. Lebensjahr vollendet hat***.** ***Was halten Sie generell vom absoluten Alkoholverbot?*** – *Wie sinnvoll finden Sie das absolute Alkoholverbot?* – *Erleben Sie das absolute Alkoholverbot als Einschränkung?* <u>FGI-GR1 (Alkoholverbot gilt):</u> ***Nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots dürfen Sie kleinere Mengen Alkohol als Fahrer/-in konsumieren – es gilt die 0,5-Promillegrenze. Was denken Sie – wie werden Sie sich zukünftig bei Trink-Fahr-Konflikten verhalten?***	10‘
Abschluss	Nachdem alle Themenblöcke mit den Teilnehmenden diskutiert wurden, fragen die Moderierenden, ob jemand noch etwas hinzufügen möchte, das vielleicht bisher noch nicht genannt wurde. ***Vielen Dank für die interessante Diskussionsrunde.*** ***Wir möchten Ihre Meinungen möglichst genau und vollständig wiedergeben. Wenn Ihnen nachträglich noch Argumente einfallen, die Sie heute nicht erwähnt haben, kontaktieren Sie uns bitte.***	5‘

Anhang II – Fragebogen

Befragung zum Thema „Alkohol und Autofahren“

Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer,

vielen Dank für Ihre Bereitschaft, an unserer Befragung mitzuwirken. Mit Ihrer Hilfe möchten wir – das Team des Forschungszentrums „Mensch – Technik – Straßenverkehr“ – erfahren, welche Ansichten Sie und Ihr soziales Umfeld zum Thema „Alkohol und Autofahren“ vertreten. Zudem möchten wir erfassen, welche Erfahrungen Sie mit dem Thema bereits gemacht haben.

Uns ist bewusst, dass das Thema „Alkohol und Autofahren“ gesellschaftlich teilweise kritisch betrachtet wird. Daher ist es uns wichtig, darauf hinzuweisen, dass uns Ihre ehrliche Meinung und Ihr tatsächliches Verhalten interessieren. Ihre Angaben werden anonymisiert erfasst, d. h. es können keine Rückschlüsse auf Ihre Person gezogen werden. Die erhobenen Daten werden ausschließlich für das Forschungsprojekt verwendet – eine Weitergabe an Dritte erfolgt nicht.

Bitte beachten Sie beim Ausfüllen des Fragebogens folgende Hinweise:

- Beantworten Sie die Fragen zügig ohne lange darüber nachzudenken.
- Kreuzen Sie die Antwort an, die am besten auf Sie zutrifft. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Zugangsvoraussetzungen für die Teilnahme an der Befragung sowie Fragen zur Zuordnung der Teilnehmer/-innen zu den drei Befragungsgruppen

I) Wann wurden Sie geboren?
Monat / *Jahr*

II) Besitzen Sie einen Führerschein der Klasse B (Pkw)?
☐ Ja ☐ Nein

III) Wann haben Sie Ihren Pkw-Führerschein erworben?
(Bitte wählen Sie die entsprechenden Zahlen aus. Sofern Sie sich unsicher sind, finden Sie das Erwerbsdatum auf der Rückseite Ihres Führerscheins.)
Monat / *Jahr*

IV) Haben Sie Ihren Pkw-Führerschein vor Ihrem 28. Geburtstag erworben?
☐ Ja ☐ Nein

V) Falls älter als 21 Jahre UND erster Führerschein länger als 24 Monate: Befinden Sie sich noch in der Probezeit?
(In der Regel dauert die Probezeit 2 Jahre, es sei denn, sie wurde aufgrund eines Verkehrsverstoßes verlängert.)
☐ Ja ☐ Nein

VI) Falls bei V) „Nein“: Seit wann befinden Sie sich nicht mehr in der Probezeit?
(Bitte wählen Sie die entsprechenden Zahlen aus.)
Monat /*Jahr*

VII) Wie oft sind Sie selbst Fahrer/-in eines Autos?
- □ Seltener als 1 Mal im Monat
- □ 1 - 3 Tage im Monat
- □ 1 - 3 Tage pro Woche
- □ 3 Tage pro Woche oder häufiger

VIII) Trinken Sie gelegentlich Alkohol?
□ Ja □ Nein

IX) Es gibt Situationen, in denen man vor der Entscheidung steht, ob man Alkohol trinkt oder Auto fährt bzw. ob man Alkohol trinkt und Auto fährt. Wir nennen solche Entscheidungssituationen „Trink-Fahr-Konflikte“. Diese Trink-Fahr-Konflikte können beispielsweise bei Feiern, bei Treffen mit Freunden im privaten Kreis oder bei Restaurantbesuchen mit Familienangehörigen oder Arbeitskollegen auftreten.

Haben Sie solche „Trink-Fahr-Konflikte“ bereits selbst erlebt?
□ Ja □ Nein

Ihre Person

1. Mit welchem Geschlecht identifizieren Sie sich?

□ Weiblich □ Männlich □ Divers

2. Wie groß ist Ihr Wohnort?
- □ Dorf (< 5.000 Einwohner)
- □ Kleinstadt (5.000 – 19.999 Einwohner)
- □ Mittelgroße Stadt (20.000 – 100.000 Einwohner)
- □ Großstadt (> 100.000 Einwohner)

Mobilität

3. Hatten Sie bereits vor dem Pkw-Führerschein einen anderen Führerschein?
□ Ja □ Nein

3b. Falls „Ja“: Welche Führerscheine hatten Sie bereits vor dem Pkw-Führerschein?
(Mehrfachantworten sind möglich)
- □ Klasse AM
- □ Klasse A1
- □ Klasse A2
- □ Klasse A
- □ Sonstige: _____

3c. Falls „Ja“: Wann haben Sie Ihren ersten Führerschein erworben?
(Bitte wählen Sie die entsprechenden Zahlen aus.)
Monat *Jahr*

4. Haben Sie am „Begleiteten Fahren ab 17“ teilgenommen?
□ Ja □ Nein

5. Besitzen Sie ein eigenes Auto?
□ Ja □ Nein

5b. Falls „Nein“: Welches Auto nutzen Sie derzeit?
(Mehrfachantworten sind möglich)
- ☐ Ich nutze das Auto meiner Eltern.
- ☐ Ich nutze das Auto meiner Partnerin/meines Partners.
- ☐ Ich nutze das Auto von Freunden/Bekannten.
- ☐ Ich miete Autos.
- ☐ Ich mache Carsharing.
- ☐ Sonstiges: _____

6. Wofür nutzen Sie das Auto am häufigsten?
(Bitte maximal 3 Antworten ankreuzen)
- ☐ Fahrt zwischen Wohnort und Schule / Ausbildungsplatz / Arbeitsplatz
- ☐ Weitere berufliche Zwecke (z. B. Dienstfahrten)
- ☐ Besuch der Familie
- ☐ Besuch von Freunden
- ☐ Freizeitaktivitäten (z. B. Kino, Fitnessstudio, Club, Essen gehen)
- ☐ Urlaub
- ☐ Einkaufen / andere Erledigungen
- ☐ Übernahme von Fahrten (z. B. Abholservice für Familienangehörige oder Freunde)
- ☐ Sonstiges: _____

Trinkverhalten

7. Wie oft nehmen Sie alkoholische Getränke zu sich?
- ☐ Nie
- ☐ An 1 Tag im Monat oder seltener
- ☐ An 2 – 4 Tagen im Monat
- ☐ An 2 – 3 Tagen pro Woche
- ☐ An 4 Tagen pro Woche oder häufiger

8. Wenn Sie alkoholische Getränke zu sich nehmen, wie viel trinken Sie dann typischerweise an einem Tag? Ein alkoholhaltiges Getränk ist z. B. ein Bier, ein Glas Wein oder Sekt, ein Schnaps oder ein Glas Likör.
- ☐ 1 – 2 Getränke
- ☐ 3 – 4 Getränke
- ☐ 5 – 6 Getränke
- ☐ 7 – 9 Getränke
- ☐ 10 Getränke oder mehr

9. Wie oft trinken Sie 6 oder mehr alkoholische Getränke an einem Tag?
- ☐ Nie
- ☐ Seltener als 1 Mal im Monat
- ☐ 1 Mal im Monat
- ☐ 1 Mal pro Woche
- ☐ Täglich oder fast täglich

Denken Sie bitte an alle Gelegenheiten, an denen Sie in den letzten 12 Monaten Alkohol getrunken haben.
(Bitte kreuzen Sie jeweils die Antwort an, die am besten zu Ihnen passt.)

Wie oft haben Sie getrunken…	(Fast) nie	Manchmal	Öfter	Meistens	(Fast) immer
10. ... weil es Ihnen half, eine Party besser genießen zu können.	☐	☐	☐	☐	☐
11. ... weil es Ihnen half, als Sie niedergeschlagen oder gereizt waren.	☐	☐	☐	☐	☐
12. ... um sich aufzumuntern, als Sie in schlechter Stimmung waren.	☐	☐	☐	☐	☐
13. ... weil Sie das Feeling (Gefühl) mögen.	☐	☐	☐	☐	☐
14. ... um berauscht zu sein.	☐	☐	☐	☐	☐
15. ... weil es dann lustiger wurde, wenn Sie mit anderen zusammen waren.	☐	☐	☐	☐	☐
16. … weil Sie gerne zu einer bestimmten Clique gehören wollten.	☐	☐	☐	☐	☐
17. ... weil dadurch Partys und Feiern besser wurden.	☐	☐	☐	☐	☐
18. ... um Ihre Probleme zu vergessen.	☐	☐	☐	☐	☐
19. ... weil es einfach Spaß machte.	☐	☐	☐	☐	☐
20. ... um von anderen gemocht zu werden.	☐	☐	☐	☐	☐
21. ... um sich nicht ausgeschlossen zu fühlen.	☐	☐	☐	☐	☐

Trink-Fahr-Konflikte

Denken Sie bitte an Ihre letzten „Trink-Fahr-Konflikte“ zurück. Gemeint sind hierbei Situationen, in denen Sie als Autofahrer/-in vor der Entscheidung standen, ob Sie Alkohol trinken oder nicht. Dazu zählen auch Situationen, in denen Sie sich im Vorfeld gegen das Autofahren entschieden haben, um Alkohol trinken zu können (z. B. öffentliche Veranstaltungen, Treffen mit Freunden im privaten Kreis, Restaurantbesuche, dienstliche Anlässe).

22. Schätzen Sie: Wie oft haben Sie solche Trink-Fahr-Konflikte in den letzten 12 Monaten selbst erlebt? Vielleicht hilft Ihnen bei der Einschätzung folgendes Vorgehen: Überlegen Sie zunächst, wie häufig solche Situationen in einer Woche oder in einem Monat vorkommen und rechnen Sie dies anschließend auf die letzten 12 Monate hoch.

    Zur Veranschaulichung dient folgendes Beispiel:
    Sie treffen sich regelmäßig samstags mit Freunden und haben jeden Dienstag ein Geschäftsessen mit Kollegen. Bei beiden Anlässen wird Alkohol getrunken und Sie überlegen im Vorfeld, ob Sie mit dem Auto fahren oder nicht. Auch wenn Sie sich eine andere Mitfahrgelegenheit suchen oder als Fahrer/-in auf Alkohol verzichten, erleben Sie 2 Trink-Fahr-Konflikte pro Woche, folglich 8 Konflikte pro Monat und damit insgesamt 96 Konflikte pro Jahr.
    (Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
    _____ Mal

23. Haben Sie jemals Alkohol getrunken und sind dann selbst gefahren (gemeint sind auch geringe Mengen Alkohol, z. B. ein Glas Wein oder ein Bier)?
    ☐ Ja ☐ Nein

23b. Falls „Ja“: Wie oft haben Sie in den letzten 12 Monaten etwas Alkohol getrunken und sind dann selbst gefahren?
(Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
_____ Mal

23b2. Nur Gr. „aAv gilt nicht mehr“ (< 1Jahr):
Falls „Ja“: Wie oft haben Sie etwas Alkohol getrunken und sind dann selbst gefahren, seitdem die 0,5-Promillegrenze für Sie gilt?
(Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
_____ Mal

23c. Nur Gr. „aAv gilt nicht mehr:
Falls „Ja“: Wie oft haben Sie in den letzten 12 Monaten Alkohol getrunken und sind dann selbst gefahren, wobei Sie wussten oder befürchteten, dass Sie die 0,5-Promillegrenze überschritten hatten?
(Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
_____ Mal

23c2. Nur Gr. „aAv gilt nicht mehr“ (< 1Jahr):
Falls „Ja“: Wie oft haben Sie nach dem Wegfall des Alkoholverbots Alkohol getrunken und sind dann selbst gefahren, wobei Sie wussten oder befürchteten, dass Sie die 0,5-Promillegrenze überschritten hatten?
(Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
_____ Mal

23d: Falls „Ja“: Bei welchen Anlässen ist es vorgekommen, dass Sie – gegebenenfalls auch nur geringe Mengen – Alkohol getrunken haben und dann selbst gefahren sind?
(Mehrfachantworten sind möglich)

- ☐ Bei öffentlichen Veranstaltungen (z. B. Volksfest, Open-Air-Kino)
- ☐ Auf privaten Feiern
- ☐ Bei Treffen mit Freunden
- ☐ Bei Restaurantbesuchen
- ☐ Zu besonderen Anlässen (z. B. runder Geburtstag, Wiedersehen von Freunden)
- ☐ Bei dienstlichen Anlässen (z. B. Geschäftsessen)
- ☐ In Notsituationen (z. B. ich musste jemandem helfen oder spontan als Fahrer/-in einspringen)
- ☐ Sonstiges: _____

24. Wie oft ist es in den letzten 12 Monaten vorgekommen, dass Sie am Morgen nach einem „Trinkereignis“ gefahren sind und sich nicht sicher waren, ob Sie bereits wieder nüchtern (0,0 Promille) waren?
(Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
_____ Mal

24b. Nur Gr. „aAv gilt nicht mehr“ (< 1Jahr):
Wie oft ist es vorgekommen, dass Sie am Morgen nach einem „Trinkereignis“ gefahren sind und sich nicht sicher waren, ob Sie bereits wieder nüchtern (0,0 Promille) waren, seitdem die 0,5-Promillegrenze für Sie gilt?
(Bitte tragen Sie die entsprechende Anzahl ein.)
_____ Mal

Unfallrisiko und Erfahrungen mit Polizeikontrollen

25. Haben Sie bereits eine gefährliche Verkehrssituation („Beinahe-Unfall“) miterlebt (als Fahrer/-in, Mitfahrer/-in oder Augenzeuge/Augenzeugin), bei der Alkohol eine Rolle spielte?
    □ Ja □ Nein

26. Haben Sie bereits einen Verkehrsunfall miterlebt (als Fahrer/-in, Mitfahrer/-in oder Augenzeuge/Augenzeugin), bei dem Alkohol eine Rolle spielte?
    □ Ja □ Nein

27. Wurden Sie als Autofahrer/-in schon einmal von der Polizei kontrolliert?
    □ Ja □ Nein

27b: Falls „Ja“: Wurde dabei Ihre Fahrtüchtigkeit überprüft (Alkoholkontrolle durch „Pusten“ oder Anordnung einer Blutentnahme)?
    □ Ja □ Nein

28. Hatten Personen in Ihrem sozialen Umfeld (z. B. Familie, Freunde, Bekannte) bereits Verkehrsunfälle, bei denen Alkohol eine Rolle spielte?
    □ Ja □ Nein

29. Wurden Personen in Ihrem sozialen Umfeld ((z. B. Familie, Freunde, Bekannte) als Autofahrer/-in schon einmal von der Polizei kontrolliert?
    □ Ja □ Nein

29b: Falls „Ja“: Wurde die Fahrtüchtigkeit der Personen dabei überprüft (Alkoholkontrolle durch „Pusten“ oder Anordnung einer Blutentnahme)? /
    □ Ja □ Nein

Ihre Meinung ist gefragt

Beim Thema „Alkohol und Autofahren“ kann man unterschiedliche Ansichten vertreten. Wenn Sie an Ihre eigenen Trink-Fahr-Konflikte bzw. Trink-Fahr-Situationen denken, inwieweit treffen die folgenden Aussagen zu? *(Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten. Wählen Sie einfach die Antwort, die am besten zu Ihnen passt.)*

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
30. Ich halte es für sehr wahrscheinlich, dass die Polizei mich anhält, wenn ich beim Fahren etwas Alkohol getrunken habe.	□	□	□	□	□	□
31. Auch wenn ich nur etwas Alkohol trinke, ist die Gefahr groß, dass ich meinen Führerschein verliere.	□	□	□	□	□	□
32. Wenn ich mit Alkohol am Steuer erwischt werde, habe ich nicht viel zu befürchten.	□	□	□	□	□	□
33. Ich kann es mir nicht leisten, meinen Führerschein wegen Alkohol am Steuer zu gefährden.	□	□	□	□	□	□

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
34. Mein Führerschein ist mir zu wichtig, als dass ich mit Alkohol am Steuer fahren würde.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
35. Es würde mich hart treffen, wenn man mich wegen Alkohol am Steuer bestrafen würde.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
36. Auf Schleichwegen werde ich bestimmt nicht kontrolliert, wenn ich mit Alkohol am Steuer fahre.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
37. Ich denke, ich komme schon damit durch, wenn ich Alkohol trinke und fahre.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Denken Sie bitte nun an Ihre Familie und Freunde: Wie geht Ihr soziales Umfeld mit Trink-Fahr-Konflikten um? *(Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten. Wählen Sie einfach die Antwort, die am besten zu Ihnen passt.)*

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
38. Die meisten Menschen, die ich kenne, trinken keinen Alkohol, wenn sie noch fahren müssen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
39. Einige meiner Bekannten fahren manchmal noch, nachdem sie etwas Alkohol getrunken haben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
40. Einige meiner Freunde fahren manchmal noch, nachdem sie etwas Alkohol getrunken haben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
41. Einige meiner Freunde versuchen manchmal, mich zu überreden, mit ihnen Alkohol zu trinken, auch wenn sie wissen, dass ich noch fahren muss.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
42. Meine Freunde erwarten von mir, dass ich auf Alkohol verzichte, wenn ich noch fahren muss.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
43. Meine Freunde wären enttäuscht, wenn ich unter Alkoholeinfluss fahren würde.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
44. Meine Freunde bieten mir manchmal Alkohol an, auch wenn sie wissen, dass ich noch fahren muss.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
45. Einige meiner Familienmitglieder fahren manchmal noch, nachdem sie etwas Alkohol getrunken haben.	□	□	□	□	□	□
46. Meine Familie erwartet von mir, dass ich auf Alkohol verzichte, wenn ich noch fahren muss.	□	□	□	□	□	□
47. Meine Familie wäre enttäuscht, wenn ich unter Alkoholeinfluss fahren würde.	□	□	□	□	□	□
48. Meine Familie bietet mir manchmal Alkohol an, auch wenn sie weiß, dass ich noch fahren muss.	□	□	□	□	□	□
49. Einige meiner Familienmitglieder versuchen manchmal, mich zu überreden, mit ihnen Alkohol zu trinken, auch wenn sie wissen, dass ich noch fahren muss.	□	□	□	□	□	□

Wie stehen Sie selbst zum Thema „Alkohol und Autofahren“ und wie erleben Sie Trink-Fahr-Konflikte? *(Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten. Wählen Sie einfach die Antwort, die am besten zu Ihnen passt.)*

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
50. Ich hätte ein schlechtes Gewissen, wenn ich trinken und dann fahren würde.	□	□	□	□	□	□
51. Ich habe mir selbst versprochen, keinen Alkohol zu trinken, wenn ich danach noch fahren muss.	□	□	□	□	□	□
52. Man kann etwas Alkohol trinken und trotzdem sicher fahren.	□	□	□	□	□	□
53. Ich gefährde mich und andere, auch wenn ich nur etwas Alkohol getrunken habe und fahre.	□	□	□	□	□	□
54. Ich finde die gesetzlichen Regeln zum Thema „Alkohol und Autofahren“ zu streng.	□	□	□	□	□	□
55. Ich befürworte ein allgemeines Alkoholverbot (0,0 Promille) für alle Fahrer/-innen.	□	□	□	□	□	□

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
56. Ich würde mich schämen, auch wenn ich nur etwas Alkohol getrunken habe und dann fahre.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
57. Ich finde es zu riskant, Auto zu fahren, auch wenn ich nur etwas Alkohol getrunken habe.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
58. Auch wenn ich etwas Alkohol trinken würde, könnte ich mein Auto immer noch gut kontrollieren.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
59. *Gr. „aAv gilt“:* Durch das absolute Alkoholverbot fühle ich mich ungerecht behandelt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
60. *Gr. „aAv gilt nicht mehr“:* Durch das absolute Alkoholverbot habe ich mich ungerecht behandelt gefühlt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
61. Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen ist sinnvoll.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
62. Die vorgeschriebenen Promillegrenzen halte ich für überflüssig. Jede Person sollte selbst entscheiden, wie viel sie trinkt, wenn sie fährt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
63. Es macht mich stolz, wenn ich beim Fahren auf Alkohol verzichte.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
64. Wenn ich etwas Alkohol trinke, muss ich mich auf der Fahrt nach Hause nur ordentlich konzentrieren, dann geht nichts schief.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
65. *Gr. „aAv gilt“:* Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen schränkt mich manchmal ein.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
66. *Gr. „aAv gilt nicht mehr“:* Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen hat mich manchmal eingeschränkt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
67. Ich finde es okay, Auto zu fahren, wenn ich nur etwas Alkohol getrunken habe.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
68. Ich halte die ganze Aufregung um Alkohol im Straßenverkehr für übertrieben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Planung

69. Welche Möglichkeiten nutzen Sie, um Alkohol trinken zu können und nicht Auto fahren zu müssen? (Mehrfachantworten sind möglich)
    - ☐ Ich fahre Fahrrad.
    - ☐ Ich nutze den ÖPNV.
    - ☐ Ich nehme mir ein Taxi/Uber.
    - ☐ Ich lasse mich von Freunden / Familie fahren.
    - ☐ Ich schließe mich einer Fahrgemeinschaft an.
    - ☐ Ich gehe zu Fuß.
    - ☐ Sonstiges: _____
    - ☐ Ich habe keine Alternative und fahre auch Auto, wenn ich etwas Alkohol getrunken habe.
    - ☐ Ich habe keine Alternative und verzichte auf das Trinken von Alkohol.

70. Auf welche Strategien greifen Sie zurück, wenn Sie als Fahrer/-in unterwegs sind und Alkohol trinken möchten.
    (Mehrfachantworten sind möglich)
    - ☐ Ich trinke nur sehr geringe Mengen Alkohol.
    - ☐ Ich warte nach dem Trinken solange, bis ich die gesetzlich vorgeschriebene Promillegrenze wieder einhalte.
    - ☐ Ich trinke so viel, wie ich möchte.
    - ☐ Ich trinke nur so viel, dass ich meinem Gefühl nach noch gut Auto fahren kann.
    - ☐ Ich trinke grundsätzlich nie, wenn ich Auto fahre.

Manchmal muss man ein bisschen planen, um „Alkohol und Autofahren“ unter einen Hut zu bringen. Wie gehen Sie dabei vor?
(Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten. Wählen Sie einfach die Antwort, die am besten zu Ihnen passt.)

	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft überwiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwiegend zu	Trifft voll und ganz zu
Wenn ich Alkohol trinke, habe ich mir vorher genau überlegt, …						
71. … wie ich nach Hause komme, ohne selbst fahren zu müssen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
72. … wie viel Alkohol ich trinken darf, damit ich wieder nüchtern bin, wenn ich losfahre.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
73. … wann ich mit dem Trinken aufhören muss, damit ich wieder nüchtern bin, wenn ich losfahre.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wenn ich Fahrer/-in bin, habe ich mir vorher genau überlegt, … 74. … was mir dabei hilft, auf Alkohol zu verzichten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Trifft über-haupt nicht zu	Trifft überwie-gend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwie-gend zu	Trifft voll und ganz zu
Ich habe mir genau überlegt, was ich tun werde, …						
75. … wenn ich getrunken habe und mein ursprünglicher Plan, nach Hause zu kommen, nicht funktioniert.	□	□	□	□	□	□
Als Fahrer/-in habe ich mir genau überlegt, was ich tun werde, …						
76. … wenn man mir Alkohol anbietet, ich aber nüchtern bleiben möchte.	□	□	□	□	□	□
77. … wenn man mich überreden möchte, Alkohol zu trinken, ich aber nüchtern bleiben möchte.	□	□	□	□	□	□
78. … wenn ich Lust habe, Alkohol zu trinken, aber nüchtern bleiben möchte.	□	□	□	□	□	□
79. … wenn ich doch Alkohol trinke und nicht selbst nach Hause fahren möchte.	□	□	□	□	□	□

Stellen Sie sich vor, Sie haben sich als Fahrer/-in vorgenommen, keinen Alkohol zu trinken. Welche Aussagen treffen auf Sie zu?

Selbstwirksamkeit **Ich bin überzeugt davon, …**	Trifft über-haupt nicht zu	Trifft überwie-gend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwie-gend zu	Trifft voll und ganz zu
80. … dass ich auf Alkohol verzichten kann, wenn ich danach noch fahren muss.	□	□	□	□	□	□
81. … dass ich das auch dann durchhalte, wenn ich mit anderen zusammen bin, die viel trinken.	□	□	□	□	□	□
82. … dass ich ein alkoholisches Getränk ablehne, wenn man mir eines anbietet.	□	□	□	□	□	□
83. … dass ich auch dann widerstehen kann, wenn man mich zum Trinken überreden will.	□	□	□	□	□	□
84. … dass ich auch dann widerstehen kann, Alkohol zu trinken, wenn ich das Gefühl habe, dass alle anderen mehr Spaß haben als ich.	□	□	□	□	□	□
85. … dass es mir immer leichter fallen wird, auf Alkohol beim Fahren zu verzichten, je länger ich den Führerschein habe.	□	□	□	□	□	□

Bestimmte Situationen

Stellen Sie sich vor, Sie haben etwas Alkohol getrunken. Welche der folgenden Umstände könnten dazu beitragen, dass Sie sich ans Steuer setzen?

	Trifft über-haupt nicht zu	Trifft über-wiegend nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft überwie-gend zu	Trifft voll und ganz zu
86. Die Strecke ist kurz.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
87. Ich fahre allein, ohne Mitfahrer/-in.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
88. Ich muss für jemanden als Fahrer/-in einspringen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
89. Ich kenne die Strecke gut.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
90. Es gibt keine andere Möglichkeit, nach Hause zu kommen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vergangenes und zukünftiges Verhalten

Sie haben es fast geschafft!

Abschließend möchten wir Sie zu Ihrem vergangenen und zukünftigen Verhalten befragen.

Gruppe „aAv gilt“: (Fragen 91 bis 92)

91. Schätzen Sie, wie oft haben Sie als Fahrer/-in – auch nur geringe Mengen – Alkohol getrunken, seitdem Sie den Führerschein besitzen?

Nie	Selten	Manchmal	Oft	(Fast) immer
☐	☐	☐	☐	☐

Nach Ihrer Probezeit bzw. mit der Vollendung Ihres 21. Lebensjahrs entfällt das absolute Alkoholverbot. Gesetzlich gilt dann die 0,5-Promillegrenze. Es ist demnach erlaubt, etwas Alkohol zu trinken und danach Auto zu fahren.

92. Was denken Sie, wie oft werden Sie zukünftig – auch nur geringe Mengen – Alkohol trinken, wenn Sie Auto fahren?

Nie	Selten	Manchmal	Oft	(Fast) immer
☐	☐	☐	☐	☐

92b. Falls bei 91 „Nie“ und 92 „Nie“:

Aus welchen Gründen werden Sie auch zukünftig als Fahrer/-in auf Alkohol verzichten, obwohl das absolute Alkoholverbot nicht mehr für Sie gilt?

- ☐ Grund 1: _____
- ☐ Grund 2: _____
- ☐ Grund 3: _____

92c. Falls bei 91 „Nie“ und bei 92 „Selten“ bis „(Fast) immer“:

Aus welchen Gründen werden Sie zukünftig Ihr Verhalten ändern und gelegentlich Alkohol trinken, wenn Sie Auto fahren?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

92d: Falls bei 91 „Selten bis „(Fast) immer“ und bei 92 „Selten“ bis „(Fast) immer“:

Aus welchen Gründen werden Sie es beibehalten, gelegentlich Alkohol zu trinken, wenn Sie Auto fahren?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

92e: Falls bei 91 „Selten bis „(Fast) immer“ und bei 92 „Nie“:

Aus welchen Gründen werden Sie zukünftig Ihr Verhalten ändern und als Fahrer/-in auf Alkohol verzichten, obwohl das absolute Alkoholverbot nicht mehr für Sie gilt?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

Gruppe „aAv gilt nicht mehr“: (Fragen 93 bis 94)

Sie haben es fast geschafft!

Abschließend möchten wir Sie zu Ihrem vergangenen und zukünftigen Verhalten befragen.

Während Ihrer Probezeit bzw. vor Vollendung Ihres 21. Lebensjahrs galt das absolute Alkoholverbot (0,0 Promille) beim Fahren.

93. Erinnern Sie sich bitte zurück, wie oft sind Sie damals Auto gefahren, nachdem Sie etwas Alkohol getrunken hatten?

Nie	Selten	Manchmal	Oft	(Fast) immer
☐	☐	☐	☐	☐

94. Inzwischen gilt für Sie die 0,5-Promillegrenze.
Schätzen Sie, wie oft haben Sie als Fahrer/-in – auch nur geringe Mengen – Alkohol getrunken, seit die 0,5-Promillegrenze für Sie gilt?

Nie	Selten	Manchmal	Oft	(Fast) immer
☐	☐	☐	☐	☐

94b. Falls bei 93 „Nie“ und 94 „Nie“:

Aus welchen Gründen haben Sie weiterhin als Fahrer/-in auf Alkohol verzichtet, obwohl das absolute Alkoholverbot nicht mehr für Sie gilt?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

94c. Falls bei 93 „Nie“ und bei 94 „Selten“ bis „(Fast) immer“:

Aus welchen Gründen haben Sie Ihr Verhalten geändert und trinken nun gelegentlich Alkohol, wenn Sie Auto fahren?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

94d: Falls bei 93 „Selten bis „(Fast) immer“ und bei 94 „Selten“ bis „(Fast) immer“:

Aus welchen Gründen haben Sie es beibehalten, gelegentlich Alkohol zu trinken, wenn Sie Auto fahren?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

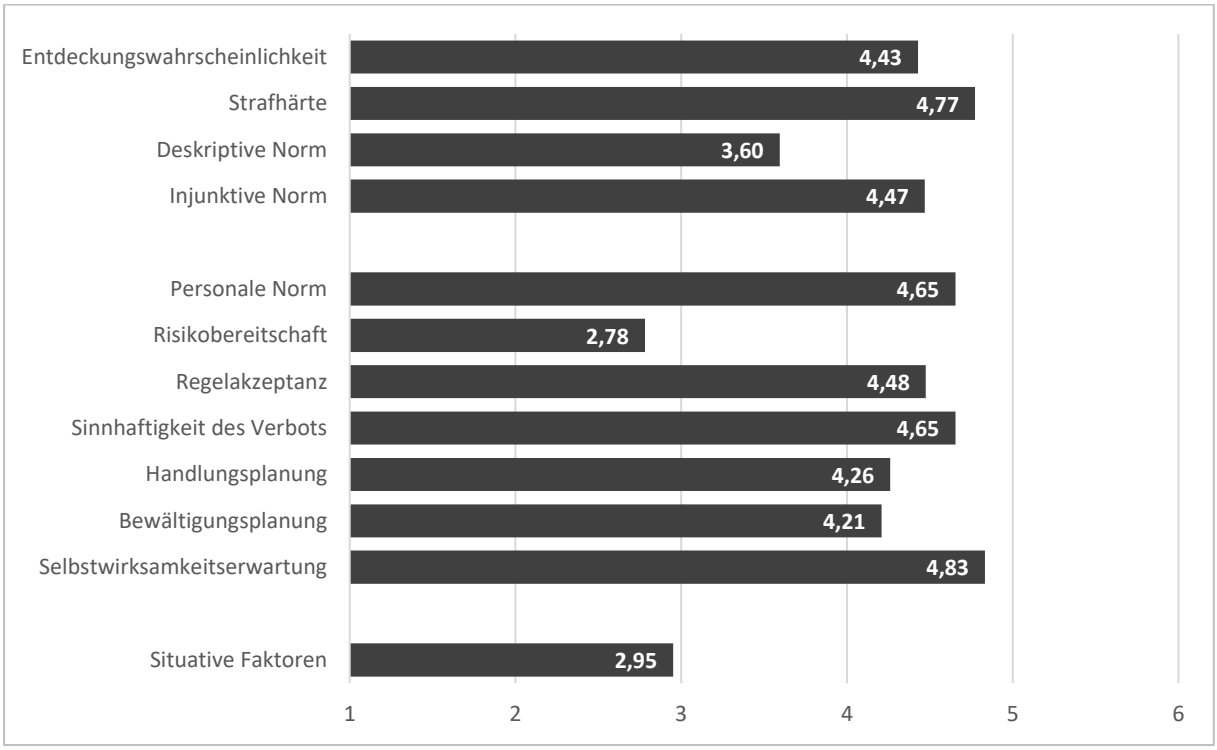
94e: Falls bei 93 „Selten bis „(Fast) immer“ und bei 94 „Nie“:

Aus welchen Gründen haben Sie Ihr Verhalten geändert und verzichten nun als Fahrer/-in auf Alkohol, obwohl das absolute Alkoholverbot nicht mehr für Sie gilt?

- Grund 1: _____
- Grund 2: _____
- Grund 3: _____

Anhang III – Charakterisierung der Teilgruppe „alkF zu abF“

Die Teilgruppe „alkF zu abF“ besteht aus denjenigen Personen, die angegeben hatten, während des absoluten Alkoholverbots Fahrten unter Alkoholeinfluss vorgenommen zu haben, nach dem Wegfall des Verbots allerdings abstinent zu fahren bzw. abstinent fahren zu wollen. Die Personen haben ihr Verhalten also in Richtung des gewünschten Zielverhaltens „abstinentes Fahren“ geändert bzw. beabsichtigen eine solche Änderung. Insgesamt berichteten 5,3 Prozent der befragten Studien-Teilnehmer/-innen von dieser (geplanten) Verhaltensveränderung (n = 63). 42 Personen gehören der Gruppe „aAv gilt“ und 21 Personen der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ an. Wie im Kapitel 4.4.6 erläutert, muss die geäußerte Verhaltensintention der Gruppe „aAv gilt“ nicht mit dem tatsächlichen Verhalten übereinstimmen. Aus diesem Grund beziehen sich die nachfolgend dargestellten Daten ausschließlich auf die Personen, die ihr Verhalten in der Phase nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots tatsächlich geändert haben. Aufgrund des äußerst geringen Stichprobenumfangs erfolgt die Datenpräsentation lediglich auf deskriptiver Ebene; auf eine Interpretation der Ergebnisse wird verzichtet.



Ausprägung der einzelnen Modellfaktoren der Teilgruppe „alkF zu abF“

(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“; *n* = 21)

Trink-Fahr-Konflikte bzw. normrelevante Situationen innerhalb der letzten 12 Monate *(in %; M* = 12,00, *Mdn* = 3,00, *n* = 21*)*

Anzahl	0	1 – 2	3 – 5	6 – 10	> 10
	4,8	28,5	33,3	4,8	28,5

Trinkmotive (*n* = 21)

Soziale Motive	Verstärkungsmotive	Bewältigungsmotive	Konformitätsmotive
3,25	3,06	2,43	2,06

Anmerkung.

Mittelwerte einer Skala von „1“ = „(Fast) nie“, „2“ = „Manchmal“, „3“ = „Öfter“, „4“ = „Meistens“ bis „5“ = „(Fast) immer“

Anhang IV – weiterführende Tabellen

Tabelle A 1: Mobilitätsbezogene Angaben der drei Befragungsgruppen (in %; *n* = 1.227)

	n	Gruppe „aAv gilt“	Gruppe „aAv gilt nicht mehr“	
			≤ 1 Jahr	> 1 Jahr
Teilnahme BF17	739	63,7	68,8	49,4
Fahrzeugnutzung				
1 – 3 Tage pro Monat	142	13,6	12,5	8,8
1 – 3 Tage pro Woche	249	25,5	18,7	16,5
≥ 3 Tage pro Woche	836	60,9	68,8	74,7
Eigenes Fahrzeug	1.041	78,0	85,4	91,2
Nutzung Fremd-Fahrzeug[a]	186	22,0	14,6	8,8
Fahrzeug Eltern	159	20,4	14,1	4,6
Fahrzeug Partner/-in	26	1,2	1,6	3,5
Fahrzeug Freunde/Bekannte	30	2,8	1,9	2,6
Mietauto / Carsharing	32	1,6	2,4	3,7
Firmenwagen	3	0,4	0,0	0,2
Zweck der Fahrzeug-Nutzung[b]				
Pendeln[c]	843	65,8	70,7	69,8
Beruflich (z. B. Dienstfahrten)	154	13,8	11,9	11,8
Besuch Familie	442	26,9	39,6	42,0
Besuch Freunde	520	50,6	42,8	33,9
Freizeitaktivitäten	594	51,3	48,5	45,5
Urlaub	134	11,5	8,1	12,6
Einkaufen / Erledigungen	589	42,2	46,3	55,2
Übernahme von Fahrten[d]	74	8,4	5,7	3,9

Anmerkung.

[a] Es waren Mehrfachnennungen möglich.

[b] Es waren bis zu drei Nennungen möglich.

[c] Fahrten zwischen Wohnort und Schule, Ausbildungsplatz oder Arbeitsplatz

[d] Zum Beispiel Abholservice für Familienangehörige oder Freunde

Tabelle A 2: Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss der Gruppe „aAv gilt“ vor und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots (in %; *n* = 427)

		Nach dem Wegfall des aAv					
		Nie	Selten	Manchmal	Oft	(Fast) immer	Gesamt
Während des aAv	Nie	15,3	23,9	4,3	0,2	0,0	43, 8
	Selten	6,9	19,4	6,0	0,5	0,5	33,3
	Manchmal	2,2	5,0	7,2	2,6	0,2	17,2
	Oft	1,0	1,0	0,7	1,2	0,0	3,8
	(Fast) immer	0,0	0,2	0,5	0,0	1,2	1,9
	Gesamt	25,4	49,5	18,7	4,6	1,9	100

Tabelle A 3: Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ vor und nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots (in %; *n* = 800)

		Nach dem Wegfall des aAv					
		Nie	Selten	Manchmal	Oft	(Fast) immer	Gesamt
Während des aAv	Nie	21,1	28,0	12,1	2,7	0,1	64,0
	Selten	2,6	13,4	5,0	0,9	0,1	22,0
	Manchmal	0,0	2,4	5,5	2,2	0,0	10,1
	Oft	0,0	0,3	1,2	0,5	0,4	2,3
	(Fast) immer	0,1	0,0	0,6	0,3	0,6	1,7
	Gesamt	23,8	44,1	24,4	6,5	1,3	100

Tabelle A 4: Anzahl durchgeführter Fahrten mit Restalkohol innerhalb der letzten 12 Monate (in %; *n* = 1.138)

	Gruppe „aAv gilt“			**Gruppe „aAv gilt nicht mehr“**		
	abF beibehalten	„kippen“ (abF zu alkF)	alkF beibehalten	abF beibehalten	„kippen“ (abF zu alkF)	alkF beibehalten
0 Fahrten	53,1	39,5	15,0	53,3	41,7	16,5
1 bis 2 Fahrten	31,3	32,8	30,6	28,5	32,4	33,3
3 bis 5 Fahrten	9,4	17,6	25,9	10,9	15,5	24,1
> 5 Fahrten	6,2	10,1	28,5	7,3	10,5	26,1

Tabelle A 5: Statistische Kennwerte der Modellfaktoren der Gruppe „aAv gilt“

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Entdeckungswahrscheinlichkeit					
abF beibehalten	64	4,75	0,98	4,51	5,00
„kippen“ (abF zu alkF)	119	4,89	0,77	4,75	5,03
alkF beibehalten	193	3,97	0,93	3,83	4,10
Gesamt	376	4,39	0,99	4,29	4,49
Strafhärte					
abF beibehalten	64	5,10	1,16	4,81	5,39
„kippen“ (abF zu alkF)	119	5,50	0,67	5,38	5,62
alkF beibehalten	193	4,60	1,07	4,44	4,75
Gesamt	376	4,97	1,06	4,86	5,08
Deskriptive Norm					
abF beibehalten	64	4,07	1,08	3,80	4,34
„kippen“ (abF zu alkF)	119	3,85	0,93	3,68	4,02
alkF beibehalten	193	3,52	0,96	3,38	3,66
Gesamt	376	3,72	1,00	3,62	3,82
Injunktive Norm					
abF beibehalten	64	4,96	1,01	4,71	5,21
„kippen“ (abF zu alkF)	119	5,13	0,77	4,99	5,27
alkF beibehalten	193	4,24	0,89	4,12	4,37
Gesamt	376	4,65	0,97	4,55	4,75
Personale Norm					
abF beibehalten	64	5,04	1,18	4,74	5,33
„kippen“ (abF zu alkF)	119	5,03	0,89	4,87	5,19
alkF beibehalten	193	4,23	1,08	4,07	4,38
Gesamt	376	4,62	1,11	4,50	4,73
Risikobereitschaft					
abF beibehalten	64	2,24	0,87	2,03	2,46
„kippen“ (abF zu alkF)	119	2,33	0,86	2,17	2,48
alkF beibehalten	193	3,22	0,97	3,08	3,36
Gesamt	376	2,77	1,03	2,67	2,88
Regelakzeptanz					
abF beibehalten	64	5,09	0,97	4,85	5,34
„kippen“ (abF zu alkF)	119	4,75	0,87	4,60	4,91
alkF beibehalten	193	3,78	1,15	3,62	3,94
Gesamt	376	4,31	1,18	4,19	4,43

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Sinnhaftigkeit alkoholbezog. Regeln					
abF beibehalten	64	5,20	0,96	4,96	5,44
„kippen“ (abF zu alkF)	119	5,04	0,87	4,88	5,20
alkF beibehalten	193	4,19	1,01	4,05	4,33
Gesamt	376	4,63	1,06	4,52	4,74
Handlungsplanung					
abF beibehalten	64	3,51	1,17	3,21	3,80
„kippen“ (abF zu alkF)	119	3,92	1,14	3,71	4,13
alkF beibehalten	193	4,08	0,98	3,94	4,22
Gesamt	376	3,93	1,09	3,82	4,04
Bewältigungsplanung					
abF beibehalten	64	4,33	1,28	4,01	4,64
„kippen“ (abF zu alkF)	119	4,23	1,11	4,02	4,43
alkF beibehalten	193	4,04	0,91	3,91	4,17
Gesamt	376	4,15	1,05	4,04	4,26
Selbstwirksamkeitserwartung					
abF beibehalten	64	4,88	1,20	4,58	5,18
„kippen“ (abF zu alkF)	119	5,08	0,80	4,93	5,22
alkF beibehalten	193	4,33	0,91	4,20	4,46
Gesamt	376	4,66	1,00	4,56	4,76
Situative Faktoren					
abF beibehalten	64	2,18	1,26	1,87	2,50
„kippen“ (abF zu alkF)	119	2,41	1,27	2,18	2,64
alkF beibehalten	193	3,64	1,03	3,49	3,79
Gesamt	376	3,00	1,32	2,87	3,14
Alkoholkonsummuster					
abF beibehalten	64	4,27	1,96	3,78	4,76
„kippen“ (abF zu alkF)	119	4,51	1,97	4,15	4,87
alkF beibehalten	193	5,27	2,09	4,97	5,57
Gesamt	376	4,86	2,07	4,65	5,07
Soziale Trinkmotive					
abF beibehalten	64	3,15	1,08	2,88	3,42
„kippen“ (abF zu alkF)	119	3,22	1,07	3,03	3,42
alkF beibehalten	193	3,39	0,93	3,26	3,53
Gesamt	376	3,30	1,01	3,20	3,40

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Verstärkungsmotive					
abF beibehalten	64	2,95	1,03	2,70	3,21
„kippen“ (abF zu alkF)	119	3,05	1,00	2,87	3,23
alkF beibehalten	193	3,27	0,90	3,14	3,40
Gesamt	376	3,15	0,96	3,05	3,25
Bewältigungsmotive					
abF beibehalten	64	1,84	1,00	1,59	2,09
„kippen“ (abF zu alkF)	119	1,87	0,97	1,70	2,05
alkF beibehalten	193	2,50	1,09	2,35	2,66
Gesamt	376	2,19	1,08	2,08	2,30
Konformitätsmotive					
abF beibehalten	64	1,63	0,80	1,43	1,82
„kippen“ (abF zu alkF)	119	1,54	0,76	1,40	1,67
alkF beibehalten	193	2,11	1,07	1,96	2,27
Gesamt	376	1,85	0,98	1,75	1,95

Tabelle A 6: Ergebnisse der einfaktoriellen Varianzanalyse für die Gruppe „aAv gilt“

	Asymptotisch F-verteilt	df1	df2	Signifikanz
Entdeckungswahrscheinlichkeit	48,72	2	162,95	<.001
Strafhärte	41,48	2	159,07	<.001
Deskriptive Norm	8,51	2	159,80	<.001
Injunktive Norm	46,36	2	159,74	<.001
Personale Norm	29,21	2	161,09	<.001
Risikobereitschaft	47,49	2	172,10	<.001
Regelakzeptanz	53,69	2	174,08	<.001
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	42,36	2	168,43	<.001
Handlungsplanung	6,27	2	155,24	.002
Bewältigungsplanung	2,01	2	148,35	.138
Selbstwirksamkeitserwartung	29,70	2	154,23	<.001
Situative Faktoren	60,77	2	153,66	<.001
Alkoholkonsummuster	8,41	2	169,20	<.001
Soziale Trinkmotive	1,88	2	156,51	.156
Verstärkungsmotive	3,50	2	158,07	.032
Bewältigungsmotive	17,84	2	170,64	<.001
Konformitätsmotive	16,66	2	180,48	<.001

Tabelle A 7: Post-hoc-Tests für die Gruppe „aAv gilt“

	Mittelwertdifferenz (I-J)	Signifikanz	95%-Konfidenzintervall	
			Untergrenze	Obergrenze
Entdeckungswahrscheinlichkeit				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,13475	.620	-0,4731	0,2036
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,78759*	<.001	0,4728	1,1024
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,92233*	<.001	0,6680	1,1767
Strafhärte				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,40234*	.031	-0,7763	-0,0284
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,50051*	.002	0,1525	0,8485
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,90285*	<.001	0,6217	1,1840
Deskriptive Norm				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	0,21767	.356	-0,1538	0,5891
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,54698*	.001	0,2013	0,8927
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,32931*	.016	0,0500	0,6086
Injunktive Norm				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,16946	.458	-0,5022	0,1633
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,71937*	<.001	0,4098	1,0290
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,88883*	<.001	0,6387	1,1390
Personale Norm				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	0,00574	.999	-0,3901	0,4016
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,80977*	<.001	0,4414	1,1781
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,80402*	<.001	0,5064	1,1017

	Mittelwertdifferenz (I-J)	Signifikanz	95%-Konfidenzintervall	
			Untergrenze	Obergrenze
Risikobereitschaft				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,08398	.841	-0,4345	0,2666
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-,97698*	<.001	-1,3032	-0,6508
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-,89299*	<.001	-1,1566	-0,6294
Regelakzeptanz				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	0,33955	.111	-0,057	0,7361
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	1,31396*	<.001	0,945	1,6829
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,97441*	<.001	0,6763	1,2725
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	0,15720	.572	-0,2079	0,5223
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	1,01010*	<.001	0,6703	1,3499
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,85290*	<.001	0,5784	1,1274
Handlungsplanung				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,41236*	.046	-0,8196	-0,0051
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-,57379*	.001	-0,9528	-0,1948
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-0,16144	.433	-0,4677	0,1448
Bewältigungsplanung				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	0,09979	.828	-0,2988	0,4984
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	0,28044	.179	-0,0905	0,6513
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	0,18065	.335	-0,1190	0,4803
Selbstwirksamkeitserwartung				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,19822	.394	-0,5546	0,1581
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,55119*	<.001	0,2196	0,8828
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,74942*	<.001	0,4815	1,0174

	Mittelwertdifferenz (I-J)	Signifikanz	95%-Konfidenzintervall	
			Untergrenze	Obergrenze
Situative Faktoren				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,22235	.461	-0,6608	0,2161
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,45604*	<.001	-1,8640	-1,0481
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-1,23369*	<.001	-1,5633	-0,9041
Alkoholkonsummuster				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,24698	.736	-1,0216	0,5276
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,00381*	.003	-1,7246	-0,2830
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-,75683*	.007	-1,3393	-0,1744
Soziale Trinkmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,21074	.903	-1,3567	0,9352
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-0,72822	.246	-1,7946	0,3381
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-0,51748	.338	-1,3791	0,3442
Verstärkungsmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,29189	.806	-1,3840	0,8003
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-0,95928	.069	-1,9756	0,0570
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-0,66739	.138	-1,4886	0,1538
Bewältigungsmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-0,09060	.983	-1,2774	1,0962
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,97652*	<.001	-3,0809	-0,8721
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-1,88592*	<.001	-2,7783	-0,9935
Konformitätsmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	0,26996	.826	-0,8019	1,3418
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,46697*	.002	-2,4644	-0,4695
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-1,73693*	<.001	-2,5429	-0,9310

Tabelle A 8: Statistische Kennwerte der Modellfaktoren der Gruppe „aAv gilt nicht mehr“

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Entdeckungswahrscheinlichkeit					
abF beibehalten	165	4,73	0,99	4,58	4,88
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,06	0,89	3,97	4,16
alkF beibehalten	261	3,73	0,78	3,63	3,82
Gesamt	762	4,09	0,95	4,02	4,16
Strafhärte					
abF beibehalten	165	5,05	0,91	4,91	5,19
„kippen“ (abF zu alkF)	336	5,01	0,83	4,92	5,10
alkF beibehalten	261	4,36	0,99	4,24	4,48
Gesamt	762	4,80	0,96	4,73	4,87
Deskriptive Norm					
abF beibehalten	165	3,99	1,20	3,81	4,18
„kippen“ (abF zu alkF)	336	3,52	0,92	3,42	3,62
alkF beibehalten	261	3,30	0,86	3,20	3,41
Gesamt	762	3,55	1,00	3,48	3,62
Injunktive Norm					
abF beibehalten	165	4,70	0,96	4,55	4,85
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,35	0,92	4,25	4,45
alkF beibehalten	261	3,91	0,78	3,82	4,01
Gesamt	762	4,28	0,93	4,21	4,34
Personale Norm					
abF beibehalten	165	4,95	1,11	4,78	5,12
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,11	1,13	3,99	4,23
alkF beibehalten	261	3,85	1,13	3,71	3,98
Gesamt	762	4,20	1,20	4,12	4,29
Risikobereitschaft					
abF beibehalten	165	2,29	0,99	2,14	2,44
„kippen“ (abF zu alkF)	336	3,13	0,93	3,03	3,23
alkF beibehalten	261	3,51	0,78	3,41	3,60
Gesamt	762	3,08	1,00	3,01	3,15
Regelakzeptanz					
abF beibehalten	165	4,93	1,20	4,75	5,12
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,55	0,86	4,46	4,64
alkF beibehalten	261	3,73	1,10	3,60	3,87
Gesamt	762	4,35	1,13	4,27	4,43

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Sinnhaftigkeit alkoholbezog. Regeln					
abF beibehalten	165	5,08	1,04	4,92	5,24
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,85	0,78	4,77	4,94
alkF beibehalten	261	4,13	0,92	4,02	4,25
Gesamt	762	4,66	0,97	4,59	4,73
Handlungsplanung					
abF beibehalten	165	3,64	1,13	3,47	3,82
„kippen“ (abF zu alkF)	336	3,97	0,93	3,87	4,07
alkF beibehalten	261	3,79	0,98	3,67	3,91
Gesamt	762	3,84	1,00	3,77	3,91
Bewältigungsplanung					
abF beibehalten	165	4,27	1,22	4,08	4,46
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,09	1,07	3,97	4,20
alkF beibehalten	261	3,90	1,00	3,77	4,02
Gesamt	762	4,06	1,09	3,98	4,14
Selbstwirksamkeitserwartung					
abF beibehalten	165	4,97	1,12	4,80	5,14
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,87	0,87	4,78	4,96
alkF beibehalten	261	4,14	1,05	4,02	4,27
Gesamt	762	4,64	1,05	4,57	4,72
Situative Faktoren					
abF beibehalten	165	2,31	1,33	2,11	2,52
„kippen“ (abF zu alkF)	336	3,31	1,15	3,19	3,44
alkF beibehalten	261	3,75	1,07	3,62	3,88
Gesamt	762	3,25	1,28	3,16	3,34
Alkoholkonsummuster					
abF beibehalten	165	4,14	1,94	3,84	4,44
„kippen“ (abF zu alkF)	336	4,23	1,69	4,05	4,41
alkF beibehalten	261	5,33	2,16	5,07	5,59
Gesamt	762	4,59	1,99	4,45	4,73
Soziale Trinkmotive					
abF beibehalten	165	2,86	1,05	2,70	3,02
„kippen“ (abF zu alkF)	336	3,06	0,97	2,95	3,16
alkF beibehalten	261	3,29	0,95	3,17	3,40
Gesamt	762	3,09	0,99	3,02	3,16

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Verstärkungsmotive					
abF beibehalten	165	2,71	1,05	2,55	2,87
„kippen“ (abF zu alkF)	336	2,72	0,93	2,62	2,82
alkF beibehalten	261	3,15	0,98	3,03	3,27
Gesamt	762	2,86	0,99	2,79	2,94
Bewältigungsmotive					
abF beibehalten	165	1,88	0,94	1,74	2,03
„kippen“ (abF zu alkF)	336	1,81	0,90	1,71	1,90
alkF beibehalten	261	2,50	1,08	2,37	2,64
Gesamt	762	2,06	1,02	1,99	2,13
Konformitätsmotive					
abF beibehalten	165	1,74	0,94	1,59	1,88
„kippen“ (abF zu alkF)	336	1,53	0,77	1,45	1,62
alkF beibehalten	261	2,18	1,05	2,05	2,31
Gesamt	762	1,80	0,95	1,73	1,87

Tabelle A 9: Ergebnisse der einfaktoriellen Varianzanalyse für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“

	Asymptotisch F-verteilt	df1	df2	Signifikanz
Entdeckungswahrscheinlichkeit	60,565	2	405,426	<.001
Strafhärte	42,280	2	408,331	<.001
Deskriptive Norm	20,754	2	391,110	<.001
Injunktive Norm	44,040	2	411,609	<.001
Personale Norm	51,171	2	423,004	<.001
Risikobereitschaft	89,168	2	409,261	<.001
Regelakzeptanz	68,683	2	380,838	<.001
Sinnhaftigkeit alkoholbez. Regeln	66,038	2	387,632	<.001
Handlungsplanung	6,194	2	399,120	.002
Bewältigungsplanung	5,976	2	405,059	.003
Selbstwirksamkeitserwartung	47,293	2	390,508	<.001
Situative Faktoren	68,698	2	403,194	<.001
Alkoholkonsummuster	26,228	2	401,929	<.001
Soziale Trinkmotive	9,687	2	410,615	<.001
Verstärkungsmotive	17,087	2	406,952	<.001

Bewältigungsmotive	37,484	2	414,436	<.001
Konformitätsmotive	34,735	2	393,676	<.001

Tabelle A 10: Post-hoc-Tests für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“

	Mittelwertdifferenz (I-J)	Signifikanz	95%-Konfidenzintervall	
			Untergrenze	Obergrenze
Entdeckungswahrscheinlichkeit				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,66929*	<.001	,4646	,8740
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	1,00329*	<.001	,7891	1,2175
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,33400*	<.001	,1563	,5117
Strafhärte				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,03509	.920	-,1760	,2462
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,68929*	<.001	,4685	,9101
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,65420*	<.001	,4710	,8374
Deskriptive Norm				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,47233*	<.001	,2472	,6975
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,68878*	<.001	,4532	,9244
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,21645*	.025	,0210	,4119
Injunktive Norm				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,34921*	<.001	,1429	,5555
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,78676*	<.001	,5709	1,0026
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,43756*	<.001	,2585	,6166
Personale Norm				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,83837*	<.001	,5758	1,1010
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	1,10174*	<.001	,8270	1,3765
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,26338*	.018	,0354	,4913

	Mittelwertdifferenz (I-J)	Signifikanz	95%-Konfidenzintervall	
			Untergrenze	Obergrenze
Risikobereitschaft				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,84485*	<.001	-1,0545	-0,6352
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,22033*	<.001	-1,4397	-1,001
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-,37548*	<.001	-0,5574	-0,1935
Regelakzeptanz				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,38574*	<.001	,1461	,6253
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	1,20113*	<.001	,9505	1,4518
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,81539*	<.001	,6074	1,0233
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,22840*	.027	,0204	,4364
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,94772*	<.001	,7301	1,1654
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,71932*	<.001	,5388	,8999
Handlungsplanung				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,33076*	.002	-,5626	-,0990
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-,14821	.326	-,3907	,0943
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,18256	.085	-,0186	,3837
Bewältigungsplanung				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,17981	.219	-,0730	,4326
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,37407*	.003	,1096	,6385
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,19427	.095	-,0251	,4136
Selbstwirksamkeitserwartung				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,09964	.572	-,1316	,3309
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	,82437*	<.001	,5824	1,0663
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	,72473*	<.001	,5240	,9254

	Mittelwertdifferenz (I-J)	Signifikanz	95%-Konfidenzintervall	
			Untergrenze	Obergrenze
Situative Faktoren				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,99856*	<.001	-1,2696	-,7275
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,43855*	<.001	-1,7221	-1,1550
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-,43999*	<.001	-,6752	-,2048
Alkoholkonsummuster				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,09275	.879	-,5402	,3547
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,19011*	<.001	-1,6582	-,7220
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-1,09736*	<.001	-1,4857	-,7090
Soziale Trinkmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,59389	.107	-1,2815	,0938
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,28631*	<.001	-2,0058	-,5669
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-,69243*	.018	-1,2893	-,0956
Verstärkungsmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	-,02749	.995	-,7087	,6537
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,32483*	<.001	-2,0375	-,6121
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-1,29735*	<.001	-1,8886	-,7061
Bewältigungsmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,22884	.712	-,4518	,9095
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,86493*	<.001	-2,5770	-1,1528
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-2,09377*	<.001	-2,6845	-1,5030
Konformitätsmotive				
abF beibehalten vs. „kippen“ (abF zu alkF)	,61093	.063	-,0260	1,2479
abF beibehalten vs. alkF beibehalten	-1,32428*	<.001	-1,9907	-,6579
„kippen“ (abF zu alkF) vs. alkF beibehalten	-1,93521*	<.001	-2,4881	-1,3824

Tabelle A 11: Statistische Kennwerte der Modellfaktoren für Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol („Ja/Nein“-Frage) unabhängig von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Entdeckungswahrscheinlichkeit					
Ja	708	3,85	0,86	3,78	3,91
Nein	519	4,68	0,92	4,60	4,76
Gesamt	1227	4,20	0,98	4,14	4,25
Strafhärte					
Ja	708	4,59	1,01	4,51	4,66
Nein	519	5,16	0,91	5,08	5,24
Gesamt	1227	4,83	1,01	4,77	4,89
Deskriptive Norm					
Ja	708	3,42	0,89	3,36	3,49
Nein	519	3,87	1,07	3,77	3,96
Gesamt	1227	3,61	0,99	3,56	3,67
Injunktive Norm					
Ja	708	4,13	0,90	4,07	4,20
Nein	519	4,75	0,94	4,67	4,83
Gesamt	1227	4,39	0,97	4,34	4,45
Personale Norm					
Ja	708	3,92	1,12	3,84	4,01
Nein	519	4,92	1,03	4,83	5,00
Gesamt	1227	4,34	1,19	4,28	4,41
Risikobereitschaft					
Ja	708	3,37	0,86	3,30	3,43
Nein	519	2,42	0,95	2,34	2,51
Gesamt	1227	2,97	1,02	2,91	3,03
Regelakzeptanz					
Ja	708	4,05	1,10	3,97	4,13
Nein	519	4,73	1,09	4,63	4,82
Gesamt	1227	4,34	1,15	4,27	4,40
Sinnhaftigkeit alkoholbezog. Regeln					
Ja	708	4,38	0,96	4,31	4,45
Nein	519	4,98	0,97	4,89	5,06
Gesamt	1227	4,63	1,01	4,58	4,69

	n	*M*	*SD*	95%-Konfidenzintervall des Mittelwerts	
				Untergrenze	Obergrenze
Handlungsplanung					
Ja	708	3,91	1,00	3,84	3,99
Nein	519	3,83	1,10	3,74	3,93
Gesamt	1227	3,88	1,04	3,82	3,94
Bewältigungsplanung					
Ja	708	3,97	1,05	3,89	4,04
Nein	519	4,26	1,11	4,17	4,36
Gesamt	1227	4,09	1,09	4,03	4,15
Selbstwirksamkeitserwartung					
Ja	708	4,43	1,05	4,35	4,51
Nein	519	4,89	1,00	4,81	4,98
Gesamt	1227	4,63	1,05	4,57	4,69
Situative Faktoren					
Ja	708	3,59	1,11	3,51	3,67
Nein	519	2,56	1,30	2,45	2,67
Gesamt	1227	3,15	1,30	3,08	3,23
Alkoholkonsummuster					
Ja	708	4,91	2,06	4,76	5,06
Nein	519	4,32	1,92	4,15	4,49
Gesamt	1227	4,66	2,02	4,55	4,77
Soziale Trinkmotive					
Ja	708	3,19	0,98	3,11	3,26
Nein	519	3,11	1,03	3,02	3,20
Gesamt	1227	3,15	1,00	3,10	3,21
Verstärkungsmotive					
Ja	708	2,98	0,98	2,90	3,05
Nein	519	2,90	1,02	2,81	2,98
Gesamt	1227	2,94	1,00	2,89	3,00
Bewältigungsmotive					
Ja	708	2,19	1,06	2,11	2,27
Nein	519	2,01	1,02	1,92	2,09
Gesamt	1227	2,11	1,05	2,06	2,17
Konformitätsmotive					
Ja	708	1,95	1,03	1,87	2,02
Nein	519	1,69	0,87	1,61	1,76
Gesamt	1227	1,84	0,98	1,78	1,89

Tabelle A 12: Ergebnisse der einfaktoriellen Varianzanalyse für Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol („Ja/Nein"-Frage) unabhängig von der Gültigkeit des absoluten Alkoholverbots

	Asymptotisch F-verteilt	df1	df2	Signifikanz
Entdeckungswahrscheinlichkeit	262,97	1	1070,73	<.001
Strafhärte	107,15	1	1171,71	<.001
Deskriptive Norm	59,04	1	984,66	<.001
Injunktive Norm	133,94	1	1082,20	<.001
Personale Norm	258,11	1	1162,55	<.001
Risikobereitschaft	317,66	1	1051,37	<.001
Regelakzeptanz	115,17	1	1120,25	<.001
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	114,53	1	1109,83	<.001
Handlungsplanung	1,88	1	1055,79	.170
Bewältigungsplanung	22,14	1	1084,04	<.001
Selbstwirksamkeitserwartung	62,07	1	1145,66	<.001
Situative Faktoren	212,72	1	1005,07	<.001
Alkoholkonsummuster	26,69	1	1156,68	<.001
Soziale Trinkmotive	1,87	1	1080,03	.172
Verstärkungsmotive	1,83	1	1087,46	.176
Bewältigungsmotive	9,74	1	1139,05	.002
Konformitätsmotive	22,40	1	1199,60	<.001

Tabelle A 13: Erfahrungen mit Polizeikontrollen (in %)

	Gruppe „aAv gilt"			Gruppe „aAv gilt nicht mehr"		
	abF beibehalten	„kippen" (abF zu alkF)	alkF beibehalten	abF beibehalten	„kippen" (abF zu alkF)	alkF beibehalten
Polizeikontrolle selbst erlebt	25,0	26,9	59,6	55,2	53,9	68,2
Zusätzlich Überprüfung der Fahrtüchtigkeit	7,8	15,1	37,8	27,3	26,5	49,0
Polizeikontrolle im sozialen Umfeld	79,7	97,5	83,9	89,1	89,6	83,9
Zusätzlich Überprüfung der Fahrtüchtigkeit	46,9	63,9	66,3	66,7	67,3	71,6

Tabelle A 14: Erfahrungen mit Unfällen (in %)

	Gruppe „aAv gilt“			Gruppe „aAv gilt nicht mehr“		
	abF beibehalten	„kippen“ (abF zu alkF)	alkF beibehalten	abF beibehalten	„kippen“ (abF zu alkF)	alkF beibehalten
Alkoholbedingte kritische Situation miterlebt	18,8	19,3	41,5	22,4	17,0	44,4
Alkoholunfall miterlebt	14,1	10,1	32,1	18,8	13,1	37,5
Alkoholunfall im sozialen Umfeld	39,1	44,5	53,4	36,4	37,8	52,1

Tabelle A 15: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln und anderen Angeboten zur Vermeidung von Fahrten unter Alkoholeinfluss (in %)

	Gruppe „aAv gilt“			Gruppe „aAv gilt nicht mehr“		
	abF beibehalten	„kippen“ (abF zu alkF)	alkF beibehalten	abF beibehalten	„kippen“ (abF zu alkF)	alkF beibehalten
Von Freund/-innen/Familie fahren lassen	75,0	90,8	68,4	78,2	84,2	65,1
ÖPNV	54,7	64,7	60,1	60,0	55,1	58,6
Taxi/Uber	43,8	43,7	43,5	49,7	39,9	51,7
Fahrgemeinschaft	46,9	55,3	33,7	36,4	38,4	31,6
Zu Fuß	51,6	58,8	38,3	58,8	55,4	37,5
Fahrrad	35,9	40,3	33,2	28,5	27,4	34,5

Anmerkung.
Es waren Mehrfachnennungen möglich.

Tabelle A 16: Modellgüte der binären logistischen Regression zur Vorhersage der Fahrten unter Alkoholeinfluss („Ja/Nein“-Frage) für die Gruppen „aAv gilt“ und „aAv gilt nicht mehr“

Block	χ^2	*df*	*p*	$R^2_{Nagelkerke}$
1	160,14	4	.001	.17
2	486,79	15	.001	.44
3	525,68	22	.001	.47

Anmerkung.
Block 1: Geschlecht, Alter, Gruppe „aAv gilt nicht“ vs. Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“, Gruppe „aAv gilt nicht“ vs. Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“

Block 2: Entdeckungswahrscheinlichkeit, Strafhärte, deskriptive Norm, injunktive Norm, personale Norm, Risikobereitschaft, Regelakzeptanz, Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln, Handlungsplanung, Bewältigungsplanung, Selbstwirksamkeitserwartung

Block 3: Alkoholkonsummuster, Trinkmotive, situative Faktoren, Häufigkeit normrelevanter Situationen

Tabelle A 17: Vorhersage der Fahrten unter Alkoholeinfluss („Ja/Nein"-Frage) für die Gruppen „aAv gilt" und „aAv gilt nicht mehr" (*n* = 1.224)

Prädiktor	*Wald*	*p*	*Exp(B)*
Geschlecht	2,14	.144	1,28
Alter	11,77	<.001	1,10
Gruppe „aAv gilt nicht" vs. Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr"[a]	22,06	<.001	2,40
Gruppe „aAv gilt nicht" vs. Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr"[b]	11,85	<.001	2,49
Entdeckungswahrscheinlichkeit	18,90	<.001	0,64
Strafhärte	0,09	.761	0,97
Deskriptive Norm	5,06	.025	0,81
Injunktive Norm	3,88	.049	1,26
Personale Norm	26,33	<.001	0,59
Risikobereitschaft	11,70	<.001	1,52
Regelakzeptanz	3,57	.059	1,22
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	0,01	.941	1,01
Handlungsplanung	14,95	<.001	1,40
Bewältigungsplanung	0,40	.530	0,94
Selbstwirksamkeitserwartung	0,01	.947	0,99
Alkoholkonsummuster	3,09	.079	1,08
Verstärkungsmotive	0,36	.549	0,98
Bewältigungsmotive	0,68	.412	0,97
Soziale Motive	0,29	.592	1,02
Konformitätsmotive	2,14	.143	1,05
Situative Faktoren	27,14	<.001	1,46
Häufigkeit normrelevanter Situationen	4,53	.033	1,13

Anmerkung.

[a] Es ist wahrscheinlicher, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss stattgefunden haben, wenn die Personen der Befragungsgruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr" und nicht der Gruppe „aAv gilt" angehörten (Gruppe „aAv gilt nicht" = 0; Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr" = 1).

[b] Es ist wahrscheinlicher, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss stattgefunden haben, wenn die Personen der Befragungsgruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr" und nicht der Gruppe „aAv gilt" angehörten (Gruppe „aAv gilt nicht" = 0; Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr > 1 Jahr" = 1).

Tabelle A 18: Vorhersage der Verhaltensentwicklung für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ (*n* = 762)

Prädiktor	„kippen“ (abF zu alkF)			alkF beibehalten		
	Wald	*p*	*Exp(B)*	*Wald*	*p*	*Exp(B)*
Entdeckungswahrscheinlichkeit	8,61	.003	0,62	6,91	.009	0,62
Strafhärte	5,53	.019	1,46	0,33	.567	1,11
Deskriptive Norm	5,44	.020	0,73	5,61	.018	0,69
Injunktive Norm	0,76	.383	1,17	0,80	.372	1,20
Personale Norm	14,17	<.001	0,56	6,69	.010	0,66
Risikobereitschaft	2,18	.140	1,32	5,10	.024	1,60
Regelakzeptanz	0,70	.404	1,15	0,10	.758	0,95
Sinnhaftigkeit alkoholbezog. Regeln	0,87	.352	1,20	0,15	.700	1,09
Handlungsplanung	11,32	<.001	1,53	3,07	.080	1,30
Bewältigungsplanung	2,02	.155	0,83	0,01	.934	1,01
Selbstwirksamkeitserwartung	1,32	.251	1,20	5,04	.025	0,68
Alkoholkonsummuster	0,17	.678	0,97	0,49	.483	1,05
Verstärkungsmotive	1,74	.188	0,93	0,30	.587	1,03
Bewältigungsmotive	0,01	.940	1,00	2,05	.152	1,08
Soziale Motive	6,87	.009	1,15	0,17	.667	1,03
Konformitätsmotive	2,15	.143	0,93	0,10	.749	1,02
Situative Faktoren	11,55	<.001	1,44	16,72	<.001	1,67
Häufigkeit normrelevanter Situationen	8,13	.004	1,28	11,91	<.001	1,40

Anmerkung.

Referenzgruppe: abF beibehalten

Freiheitsgrade der Wald-Statistik = 1

Graue Hervorhebung: $p < .05$

Tabelle A 19: Von den Gruppen benannte Gründe für die Verhaltensentwicklung (in %)

	Gruppe „aAv gilt“			Gruppe „aAv gilt nicht mehr“		
	abF beibehalten (*n* = 87)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 89)	alkF beibehalten (*n* = 172)	abF beibehalten (*n* = 216)	„kippen“ (abF zu alkF) (*n* = 382)	alkF beibehalten (*n* = 272)
Entdeckungswahrscheinlichkeit	3,2	2,3	0,0	2,0	0,8	1,6
Strafhärte	19,4	39,5	8,0	20,0	37,5	8,5
Deskriptive Norm	0,0	0,0	0,7	0,0	0,4	1,0
Injunktive Norm	1,6	9,3	5,1	1,3	5,6	3,1
Personale Norm	8,1	0,0	0,0	22,0	0,0	0,0
Risikobereitschaft	24,2	27,9	16,7	77,3	35,3	24,4
Handlungsplanung	1,6	23,3	21,8	5,3	20,7	14,5
Selbstwirksamkeitserwartungen	3,2	2,3	1,4	0,0	0,8	1,0
Situative Faktoren	0,0	30,2	11,6	0,0	10,9	27,5
Alkoholkonsummuster	0,0	4,7	0,0	2,0	2,6	0,5
Trinkmotive	4,8	27,9	40,6	10,7	10,2	28,5
Häufigkeit normrelevanter Situationen	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0
Normkonkurrierende Situationen	0,0	34,9	15,9	0,0	14,3	17,6
Gewohnheit	0,0	0,0	2,2	2,0	1,1	8,8
Unfallerfahrung anderer	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	3,6
Sonstiges	1,6	4,7	0,7	0,7	1,5	0,5

Anmerkung.
Die „n“-Zahlen weichen von den eigentlichen Stichprobenumfängen ab, da jede Person bis zu drei Gründe für ihr Verhalten benennen durfte.

Tabelle A 20: Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“ (*n* = 426)

Prädiktor	*Standardisierte β-Koeffizienten*	*T*	*p*
Geschlecht	0,07	1,72	.087
Alter	0,13	3,01	.003
Entdeckungswahrscheinlichkeit	-0,17	-3,32	<.001
Strafhärte	-0,09	-1,59	.114
Deskriptive Norm	0,04	0,77	.443
Injunktive Norm	-0,14	-2,35	.019
Personale Norm	0,04	0,63	.532
Risikobereitschaft	0,05	0,76	.447
Regelakzeptanz	-0,06	-0,93	.355
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	-0,01	-0,08	.940
Handlungsplanung	0,08	1,81	.070
Bewältigungsplanung	-0,09	-1,77	.077
Selbstwirksamkeitserwartung	0,00	0,03	.977
Alkoholkonsummuster	0,10	2,18	.030
Verstärkungsmotive	-0,08	-1,61	.108
Bewältigungsmotive	0,22	4,58	<.001
Soziale Motive	-0,04	-0,79	.431
Konformitätsmotive	-0,03	-0,66	.508
Situative Faktoren	0,10	2,03	.043
Häufigkeit normrelevanter Situationen	0,05	1,14	.256

Anmerkung.

Graue Hervorhebung: $p < .05$

Tabelle A 21: Korrelationsmatrix der Variablen zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt“

Variable	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1. Häufigkeit von Alk-Fahrten während des aAv	–																				
2. Geschlecht	.28	–																			
3. Alter	.33	.26	–																		
4. Entdeckungswahrscheinlichkeit	-.45	-.21	-.13	–																	
5. Strafhärte	-.43	-.19	-.24	.57	–																
6. Deskriptive Norm	-.22	.04	-.10	.23	-.22	–															
7. Injunktive Norm	-.49	-.22	-.28	.50	.57	.47	–														
8. Personale Norm	-.34	-.19	-.04	.53	.54	.16	.52	–													
9. Risikobereitschaft	.45	.25	.21	-.55	-.46	-.33	-.57	-.62	–												
10. Regelakzeptanz	-.49	-.26	-.25	.46	.42	.37	.62	.45	-.72	–											
11. Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	-.44	-.23	-.20	.51	.54	.26	.63	.61	-.69	.71	–										
12. Handlungsplanung	.03	.03	-.01	.10	.17	-.07	.09	.23	-.01	-.10	.06	–									
13. Bewältigungsplanung	-.13	-.02	.02	.25	.24	-.02	.22	.42	-.20	.11	.22	.51	–								
14. Selbstwirksamkeitserwartung	-.31	-.17	-.04	.45	.48	.10	.46	.65	-.43	.36	.50	.26	.51	–							
15. Alkoholkonsummuster	.29	.31	.17	-.17	-.12	-.10	-.17	-.17	.27	-.32	-.23	.06	.05	-.09	–						
16. Verstärkungsmotive	.11	.14	.03	-.10	-.02	-.05	-.04	-.01	.14	-.16	-.13	.15	.07	-.05	.42	–					
17. Bewältigungsmotive	.37	.11	.23	-.17	-.24	-.19	-.27	-.10	.18	.30	-.25	.11	.11	-.16	.37	.41	–				
18. Soziale Motive	.05	.09	.03	-.05	.11	-.07	.04	.10	.08	-.09	-.08	.23	.17	.05	.34	.58	.32	–			
19. Konformitätsmotive	.35	.25	.24	-.36	-.42	-.25	-.43	-.21	.26	-.37	-.31	.06	.01	-.23	.29	.19	.48	.21	–		
20. Situative Faktoren	.43	.24	.24	-.44	-.37	-.30	-.47	-.37	.53	-.58	-.47	.15	-.08	-.29	.15	.17	.23	.12	.28	–	
21. Häufigkeit normrelevanter Situationen	.11	.12	.01	-.07	.05	-.13	-.03	-.01	.11	-.16	-.05	.05	.02	.09	.30	.20	.06	.21	.06	.07	–

Anmerkung.

Graue Hervorhebung: $p < .05$

Tabelle A 22: Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach dem Wegfall des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“ (*n* = 798)

Prädiktor	*Standardisierte β-Koeffizienten*	*T*	*p*
Geschlecht	0,03	1,01	.311
Alter	0,27	0,95	.519
Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“ vs. Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“	0,12	2,93	.004
Entdeckungswahrscheinlichkeit	-0,12	-3,07	.002
Strafhärte	0,08	2,18	.030
Deskriptive Norm	-0,07	-2,17	.030
Injunktive Norm	-0,02	-0,40	.690
Personale Norm	-0,24	-5,63	<.001
Risikobereitschaft	0,09	2,06	.039
Regelakzeptanz	-0,03	-0,55	.584
Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	0,07	1,55	.122
Handlungsplanung	0,04	1,13	.261
Bewältigungsplanung	0,01	0,27	.784
Selbstwirksamkeitserwartung	0,03	0,80	.423
Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss während des absoluten Alkoholverbots	0,38	12,32	<.001
Alkoholkonsummuster	0,05	1,55	.122
Verstärkungsmotive	-0,03	-0,78	.437
Bewältigungsmotive	0,00	0,00	1.000
Soziale Motive	0,07	1,80	.073
Konformitätsmotive	-0,08	-2,16	.031
Situative Faktoren	0,11	3,27	.001
Häufigkeit normrelevanter Situationen	0,10	3,41	<.001

Anmerkung.

Graue Hervorhebung: $p < .05$

Tabelle A 23: Korrelationsmatrix der Variablen zur Vorhersage der Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss nach Wegfall des absoluten Alkoholverbots für die Gruppe „aAv gilt nicht mehr“

Variable	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1. Häufigkeit von Alk-Fahrten nach dem Wegfall des aAv	–																						
2. Geschlecht	.14	–																					
3. Alter	.10	.09	–																				
4. Gruppe „aAv gilt seit ≤ 1 Jahr nicht mehr“ vs. Gruppe „aAv gilt seit > 1 Jahr nicht mehr“	.10	.04	.73	–																			
5. Entdeckungswahr-scheinlichkeit	-.38	-.15	-.04	-.02	–																		
6. Strafhärte	-.20	-.18	-.11	-.05	.47	–																	
7. Deskriptive Norm	-.27	.03	.00	.03	.25	.15	–																
8. Injunktive Norm	-.31	-.09	-.14	-.09	.39	.43	.52	–															
9. Personale Norm	-.39	-.10	-.04	-.01	.51	.44	.18	.44	–														
10. Risikobereitschaft	.46	.17	.03	.00	-.60	-.32	-.32	-.47	-.62	–													
11. Regelakzeptanz	-.33	-.23	-.06	-.03	.41	.38	.32	.47	.29	-.54	–												
12. Sinnhaftigkeit alkoholbezogener Regeln	-.28	-.25	-.06	-.03	.40	.53	.19	.51	.46	-.53	.69	–											
13. Handlungsplanung	.04	-.02	.00	.06	.11	.26	-.06	.06	.26	.00	-.09	.13	–										
14. Bewältigungsplanung	-.12	-.06	-.04	-.01	.29	.36	.04	.25	.45	-.22	.08	.26	.47	–									
15. Selbstwirksamkeits-erwartung	-.19	-.11	-.03	.00	.34	.48	.08	.39	.49	-.32	.32	.53	.30	.52	–								
16. Häufigkeit von Alk-Fahrten während des aAv	.46	.14	.01	-.06	-.21	-.29	-.18	-.27	-.15	.26	-.35	-.36	-.02	-.08	-.25	–							
17. Alkoholkonsummus-ter	.21	.27	.01	-.02	-.13	-.22	-.09	-.12	-.08	.17	-.36	-.29	-.00	-.06	-.15	.27	–						
18. Verstärkungsmotive	.13	.11	-.09	-.08	-.10	-.09	-.12	-.00	.01	.11	-.28	-.16	.11	.03	-.05	.19	.45	–					

Variable	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
19. Bewältigungsmotive	.10	.12	.11	.03	-.10	-.24	-.09	-.19	.05	.11	-.38	-.33	.06	.06	-.20	.25	.36	.42	–				
20. Soziale Motive	.12	.10	-.11	-.09	-.07	-.01	-.09	-.00	.04	.11	-.21	-.13	.14	.08	-.08	.11	.39	.66	.38	–			
21. Konformitätsmotive	.05	.20	.12	.02	-.10	-.31	-.12	-.28	.03	.05	-.38	-.36	-.01	-.03	-.25	.27	.31	.24	.36	.30	–		
22. Situative Faktoren	.39	.10	.02	.05	-.42	-.19	-.32	-.33	-.27	.53	-.50	-.35	.15	-.04	-.17	.25	.14	.11	.15	.12	.09	–	
23. Häufigkeit normrelevanter Situationen	.17	.06	-.10	-.11	-.05	.00	-.06	-.01	-.08	.09	-.02	.01	.05	-.01	.03	.07	.20	.15	.09	.15	.03	.05	–

Anmerkung.

Graue Hervorhebung: $p < .05$

Anhang IV – weiterführende Abbildungen

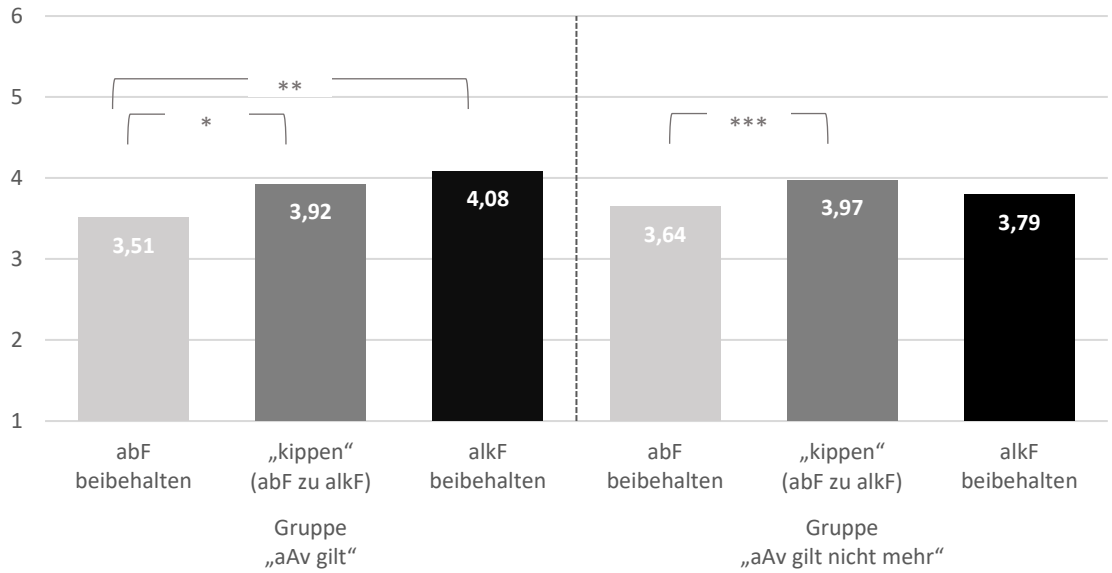


Abbildung A 1: **Handlungsplanung**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“)

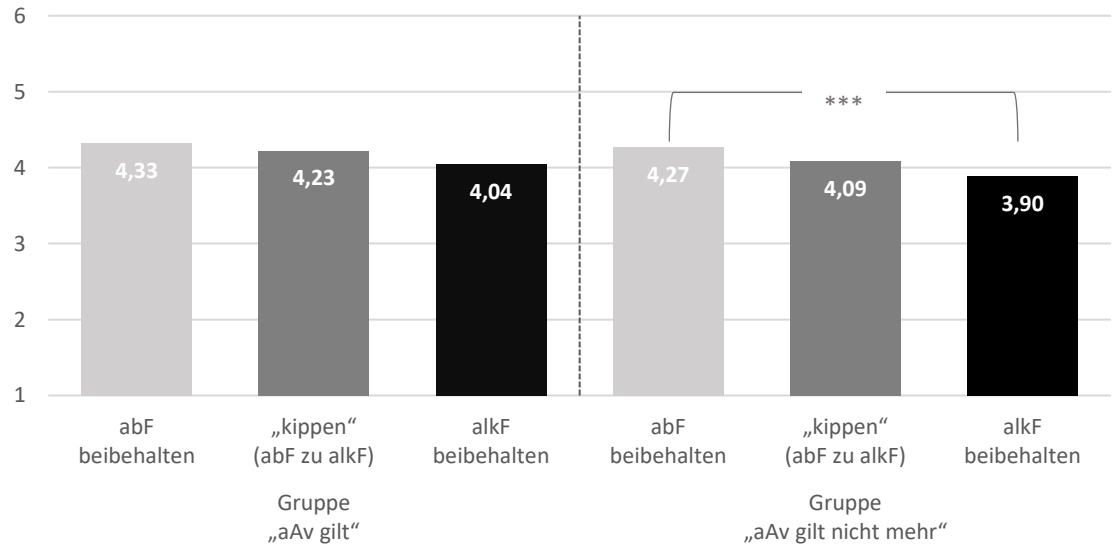


Abbildung A 2: **Bewältigungsplanung**
(Mittelwerte einer Skala von „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“, „2“ = „Trifft überwiegend nicht zu“, „3“ = „Trifft eher nicht zu“, „4“ = „Trifft eher zu“, „5“ = „Trifft überwiegend zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“)

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

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