

Anton Rosner:

Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung

**Eine empirische Untersuchung zu den Nachschulungskursen
für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg**

KRIMINOLOGISCHE FORSCHUNGSBERICHTE AUS DEM
MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR AUSLÄNDISCHES UND
INTERNATIONALES STRAFRECHT, FREIBURG I. BR.

Band 31

Herausgegeben von
Professor Dr. Günther Kaiser

Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung

**Eine empirische Untersuchung
zu den Nachschulungskursen für erstmals
alkoholauffällige Kraftfahrer
in Baden-Württemberg**

Anton Rosner

Freiburg 1988

CIP-Titelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Rosner, Anton:

Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung : e. empir. Unters. zu d. Nachschulungskursen für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg / von Anton Rosner. - Freiburg/Breisgau : Max-Planck-Instit. für Ausländ. u. Internat. Strafrecht, 1988. - (Kriminologische Forschungsberichte aus dem Max-Planck-Institut für Ausländisches und Internationales Strafrecht Freiburg i. Br. ; Bd. 31)
Zugl.: Frankfurt (Main), Univ., Diss., 1987
ISBN 3-922498-34-5

NE: Max-Planck-Institut für Ausländisches und Internationales Strafrecht <Freiburg, Breisgau>:
Kriminologische Forschungsberichte aus dem Max-Planck-Institut für Ausländisches und Internationales Strafrecht, Freiburg im Breisgau

© 1988 Eigenverlag Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales Strafrecht,
Günterstalstraße 73, 7800 Freiburg i. Br.

Alle Rechte vorbehalten

Printed in Germany / Imprimé en Allemagne

Gesamtherstellung: C. F. Dreyspring GmbH,
7630 Lahr

VORWORT

Das Justizministerium Stuttgart und die Technischen Überwachungsvereine Baden und Stuttgart traten 1980 an das Max-Planck-Institut Freiburg heran mit dem Wunsch nach einer wissenschaftlichen Begleitung der damals gerade ins Leben gerufenen Nachschulkurse für alkoholauffällige Ersttäter. Die vorliegende Arbeit stellt einen Teil der Begleitforschungsuntersuchung dar. In der späteren Phase der Auswertung entstand außerdem eine Arbeit von Herrn Dr. Stefan Ostermann zur Rückfälligkeit einer Vergleichsstichprobe aus der Grundgesamtheit der nicht vorbestraften Ersttäter (1979) in Baden-Württemberg. Für die Unterstützung und die Kooperation bei der Auswertung der Legalbewährungsdaten bin ich Herrn Dr. Ostermann zu Dank verpflichtet.

Die Planung des Untersuchungsdesigns und der Erhebungen geschah in den Jahren 1981 und 1982 in Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen: Justizministerium Stuttgart (Herr Dr. Kürschner, Herr Hannich), Medizinisch-Psychologische Institute der TÜVs Baden und Stuttgart (Herr Dipl.-Psych. Quitt, Herr Dr. Hase, zeitweise auch Herr Dipl.-Psych. Kunkel), Statistisches Landesamt Stuttgart (Herr Hillmann, Herr Ptach, Herr Dr. Wagner) und Max-Planck-Institut Freiburg, das von Herrn Dr. Ortman und dem Autor vertreten wurde. Der Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V. förderte das Begleitforschungsprojekt durch eine finanzielle Unterstützung. Die Erhebung der Legalbewährungsdaten erfolgte beim Bundeszentralregister (Herr Dr. Uhlig). Hier mußten ebenso wie bei der Erhebung von Daten des Statistischen Landesamtes Stuttgart schwierige datenschutzrechtliche Probleme gelöst werden. Bei der Datenauswertung war Herr Dipl.-Volkswirt Peter Schoog beteiligt. Die graphischen Darstellungen und Schaubilder wurden von Herrn Bernd Geng erstellt. Das Schreiben des Textes erfolgte durch Frau Beate Lickert und Frau Gabriele Geng. Den genannten Damen und Herren möchte ich für ihre Unterstützung und Mitarbeit herzlich danken.

Für die fachliche Betreuung bin ich Herrn Professor Dr. Friedhelm Burkhardt und Herrn Dr. Peter Weber (Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt) zu Dank verpflichtet. Schließlich danke ich Herrn Professor Dr. Günther Kaiser, der die Arbeit an dem vorliegenden Forschungsbericht durch seinen Rat und seine Unterstützung bei forschungsorganisatorischen Problemen begleitet hat.

Freiburg, Januar 1988

Anton Rosner

Vorwort.....	V
Verzeichnis der Tabellen und Schaubilder.....	XII
1. Einleitung.....	1
2. Fragestellung und Variablen der Untersuchung.....	3
2.1 Inhaltliche Konzeptionen von Nachschulungskursen, Untersuchungspläne und Meßinstrumente.....	3
2.2 Entstehung des Forschungsvorhabens und Untersuchungsstichprobe.....	6
2.3 Inhaltliche Konzeption der Nachschulungskurse in Baden-Württemberg.....	8
2.4 Überblick über die Fragestellungen der Untersuchung.....	11
2.5 Variablen der Untersuchung.....	15
2.5.1 Trinkverhalten und Alkoholverkehrsdelikt.....	16
2.5.2 Selektionsrelevante Merkmale.....	22
2.5.3 Soziodemographische Merkmale.....	26
2.5.4 Motive der Kursteilnahme.....	29
2.5.5 Rückfallgeschehen.....	32
2.6 Reliabilität und Validität der Erhebungsmethode.....	32
2.6.1 Vorgespräch.....	32
2.6.2 Rückfälligkeit.....	44
2.7 Zusammenfassung.....	44
3. Alkoholverkehrsdelikt und vorausgehende Trinksituation.....	47
3.1 Theoretische Modelle zur Erklärung der Alkoholverkehrsdelinquenz.....	48
3.1.1 Handlungs- und entscheidungs- theoretischer Ansatz.....	48
3.1.2 Verhaltens- und lernpsychologischer Ansatz.....	51
3.2 Neuere empirische Untersuchungen zur Ätiologie der Alkoholverkehrsdelinquenz.....	52
3.2.1 Experimentelle Arbeiten.....	52
3.2.2 Gruppenvergleiche.....	54
3.2.3 Korrelationsstatistische Untersuchungen.....	56

	Seite
3.3 Fragestellung und Hypothesen.....	58
3.4 Ergebnisse.....	61
3.4.1 Vorausgehende Bedingungen.....	61
3.4.2 Handlungskontrolle und Selbsteinschätzung.....	68
3.4.3 Alkoholverkehrsdelikt.....	75
3.5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen.....	79
 4. Die Anwendung von Strafzumessungskriterien bei der richterlichen Entscheidung über die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung.....	 82
4.1 Die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung in der rechtspolitischen Diskussion der letzten 20 Jahre.....	 82
4.2 Gesichtspunkte für die Bemessung der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung.....	86
4.2.1 Bisherige Bewährung in der Teilnahme am Straßenverkehr.....	87
4.2.2 Einmaligkeit der Tat.....	88
4.2.3 Ausmaß der Fahruntüchtigkeit.....	88
4.2.4 Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt.....	89
4.2.5 Verhalten nach der Tat.....	89
4.2.6 Schuld, Tatschwere und Tatfolgen.....	90
4.2.7 Wirtschaftliche und berufliche Nachteile infolge der Fahrerlaubnisentziehung.....	90
4.3 Empirische Untersuchungen zur Verwendung von Zumessungskriterien für die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung.....	91
4.4 Fragestellung und Hypothesen.....	92
4.5 Ergebnisse.....	94
4.5.1 Dauer der Fahrerlaubnisentziehung in verschiedenen Kursorten.....	96
4.5.2 Fahrerlaubnisentziehung und Deliktsschwere.....	107
4.5.3 Fahrerlaubnisentziehung und Blut- alkoholkonzentration.....	109
4.5.4 Fahrerlaubnisentziehung und berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs.....	112
4.5.5 Fahrerlaubnisentziehung und Schulabschluß....	114
4.5.6 Fahrerlaubnisentziehung, Alter und Dauer des Führerscheinbesitzes.....	115
4.5.7 Multivariate Analyse der richterlichen Entscheidungspraxis.....	117

4.6	Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen.....	120
5.	Selektion der Kursteilnehmer.....	123
5.1	Die Bedeutung von Selektionsprozessen bei der Strafverfolgung und bei Kursangeboten im Bereich der Alkoholverkehrsdelinquenz.....	123
5.2	Selektionsprozeß bei den Teilnehmern der Nachschulungskurse.....	126
5.3	Fragestellung und Hypothesen.....	127
5.4	Ergebnisse.....	129
5.4.1	Selektionsgruppen.....	129
5.4.2	Selektionsprozeß Phase 1: Kursinteressenten, die keinen Termin für das Vorgespräch vereinbarten.....	132
5.4.3	Selektionsprozeß Phase 2: Kursinteressenten, die nach Terminvereinbarung nicht zum Vorgespräch erschienen.....	136
5.4.4	Selektionsprozeß Phase 3: abgelehnte Kursinteressenten.....	140
5.4.5	Selektionsprozeß Phase 4: Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch trotz Befürwortung nicht zum Kurs erschienen.....	142
5.5	Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen.....	144
6.	Soziodemographische Merkmale der Kursteilnehmer im Vergleich zu der Grundgesamtheit der männlichen Erwerbstätigen und der Alkoholverkehrstäter.....	151
6.1	Soziale Herkunft von Klienten, die sich wegen Alkoholproblemen in psychotherapeutische Behandlung begeben.....	151
6.2	Fragestellung und Hypothesen.....	153
6.3	Ergebnisse.....	155
6.3.1	Alter, Geschlecht und Familienstand.....	155
6.3.2	Berufstätigkeit und Schulbildung.....	159
6.4	Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen.....	167
7.	Motive der Kursteilnahme.....	173
7.1	Therapiemotivation unter Bedingungen äußeren Zwangs.....	173

7.2	Spezifische Erwartungen und Bewertungen der Kursteilnehmer bei ihrer Entscheidung für die Nachschulung.....	184
7.3	Fragestellung und Hypothesen.....	186
7.4	Ergebnisse.....	191
7.4.1	Explorative Befragung zur Kursmotivation.....	191
7.4.2	Erlebte negative Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung und Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung.....	192
7.4.3	Zusammenhang zwischen den Indikatoren der Kursmotive.....	195
7.4.4	Stellung im Beruf und Kursmotive.....	197
7.4.5	Schulischer Abschluß und Kursmotive.....	199
7.4.6	Alter und Kursmotive.....	200
7.4.7	Familienstand, Geschlecht und Kursmotive.....	201
7.4.8	Trinkgewohnheiten und Kursmotive.....	203
7.4.9	Trinkgewohnheiten im Vergleich zum sozialen Umfeld und Kursmotive.....	204
7.4.10	Vergleich der Motivation bei Kursteilnehmern und Personen, die nach dem Vorgespräch nicht zum Kurs erschienen.....	206
7.5	Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen.....	207
8.	Rückfallgeschehen bei den nachgeschulten alkoholauffälligen Ersttättern und in einer Vergleichsstichprobe aus der Grundgesamtheit der Ersttäter in Baden-Württemberg.....	212
8.1	Evaluation bei nachgeschulten alkoholauffälligen Kraftfahrern - zur Vorgeschichte der vorliegenden Untersuchung.....	212
8.2	Fragestellung.....	222
8.3	Ergebnisse.....	224
8.3.1	Rückfallgeschehen bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten - Deliktarten und Rückfallverlauf.....	224
8.3.2	Rückfallgeschehen und Prädiktoren aus Biographie und Tatvorgeschichte.....	229
8.3.3	Vergleich des Rückfallgeschehens bei Kursteilnehmern und Stichprobe aus der Grundgesamtheit.....	236
8.4	Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen.....	245

9.	Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse.....	249
9.1	Fragestellung und Untersuchungsstichprobe.....	249
9.2	Trinksituation und Alkoholverkehrsdelikt.....	251
9.3	Determinanten der Fahrerlaubnisentziehung.....	252
9.4	Selektion, Merkmale und Motive der Kursteilnehmer.....	253
9.5	Rückfallgeschehen bei Kursteilnehmern, Kursinteressenten und einer Vergleichs- stichprobe aus der Grundgesamtheit.....	255

Anhang:

Literaturverzeichnis.....	258
Interviewleitfaden.....	270

VERZEICHNIS DER TABELLEN UND SCHAUBILDER

<u>Tabelle 3.1:</u>	Trinkanlässe bei Kursteilnehmern und einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe	61
<u>Tabelle 3.2:</u>	Zusammenhang zwischen allgemeinen Trinkanlässen und Trinkanlässen vor dem Alkoholverkehrsdelikt	65
<u>Tabelle 3.3:</u>	Zusammenhang zwischen tatsächlicher Trunkenheit und Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit abhängig vom Trinkanlaß	72
<u>Tabelle 3.4:</u>	Zusammenhang zwischen tatsächlicher Trunkenheit und Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit abhängig vom selbstberichteten durchschnittlichen Alkoholkonsum	74
<u>Tabelle 3.5:</u>	Überblick über die Ergebnisse im Prozeß der Handlungskontrolle abhängig von den vorausgehenden Bedingungen der Trinksituation	79
<u>Tabelle 4.1:</u>	Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid und Entzugsdauer einschließlich vorläufiger Entziehung	97
<u>Tabelle 4.2:</u>	3-faktorielle Varianzanalyse des Einflusses von Gerichtsort, Deliktsschwere und Blutalkoholkonzentration auf die Gesamtdauer der Fahrerlaubnisenziehung	102
<u>Tabelle 4.3:</u>	5-faktorielle Varianzanalyse des Einflusses von Deliktsschwere, Blutalkoholkonzentration, Kraftfahrzeugnutzung, Schulabschluß und Alter auf die Gesamtdauer der Fahrerlaubnisenziehung	118
<u>Tabelle 4.4:</u>	Regressionsanalyse des Zusammenhangs zwischen Deliktsschwere, Blutalkoholkonzentration, Kraftfahrzeugnutzung, Schulbildung, Alter und der abhängigen Variablen Entzugsdauer einschließlich vorläufiger Entziehung für Kursteilnehmer und Kursinteressenten aus verschiedenen Amtsgerichtsbezirken	119
<u>Tabelle 5.1:</u>	Größe der verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses in den Bereichen des TÜV Baden und des TÜV Stuttgart	130

<u>Tabelle 5.2:</u>	Restdauer der Fahrerlaubnisentziehung bei den verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses	133
<u>Tabelle 5.3:</u>	Altersverteilung bei den verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses	137
<u>Tabelle 6.1:</u>	Ausgeübter Beruf bei Kursteilnehmern, Fahrerlaubnisentziehungen (1981) und den Erwerbstätigen insgesamt (1981)	161
<u>Tabelle 7.1:</u>	Hypothesen zum Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status, Trinkgewohnheiten und Kursmotivation	190
<u>Tabelle 7.2:</u>	Korrelationen zwischen verschiedenen Indikatoren der Kursmotivation	196
<u>Tabelle 7.3:</u>	Ergebnisse zum Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status, Trinkgewohnheiten und Kursmotivation	209
<u>Tabelle 8.1:</u>	Rückfallverlauf bei den Kursteilnehmern (N= 420) und einer Pilotstudie des TÜV Baden/Stuttgart (N= 288)	228
<u>Tabelle 8.2:</u>	Zusammenhang zwischen Prädiktoren und Rückfallquote	231

<u>Schaubild 2.1:</u>	Selektionsgruppen bei der Entscheidung über die Kursteilnahme	7
<u>Schaubild 2.2:</u>	Zusammenhang zwischen Blutalkoholgehalt in Promille und der Alkoholmenge in gr/kg - Körpergewicht	42
<u>Schaubild 3.1:</u>	Trinkanlässe und Blutalkoholkonzentration	64
<u>Schaubild 3.2:</u>	Trinkanlaß vor der Tat, Kraftfahrzeugnutzung und persönliche Situation	67
<u>Schaubild 3.3:</u>	Vorhersehbarkeit von Trinkanlaß oder Trinkausmaß bei den Kursteilnehmern	68
<u>Schaubild 3.4:</u>	Einschätzung der Fahrtüchtigkeit und Blutalkoholkonzentration	70
<u>Schaubild 3.5:</u>	Deliktart bei Kursteilnehmern und Fahrerlaubnisentziehungen insgesamt 1981	76
<u>Schaubild 3.6:</u>	Blutalkoholgehalt für Kursteilnehmer und Vergleichsgruppe	78
<u>Schaubild 4.1:</u>	Modell des richterlichen Entscheidungsprozesses beim Entzug der Fahrerlaubnis nach Trunkenheitsdelikten	93
<u>Schaubild 4.2:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisentziehung, Deliktschwere und Blutalkoholkonzentration in verschiedenen Kursorten	98
<u>Schaubild 4.3:</u>	Wechselwirkungseffekt 1. Ordnung Gericht x Blutalkoholkonzentration für die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid	104
<u>Schaubild 4.4:</u>	Wechselwirkungseffekt 2. Ordnung Gericht x Blutalkoholkonzentration x Deliktschwere für die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid	104
<u>Schaubild 4.5:</u>	Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung/Körperverletzung/Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Heidelberg verurteilt wurden (N= 27)	105

<u>Schaubild 4.6:</u>	Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisenziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung/Körperverletzung/Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Mannheim verurteilt wurden (N= 36)	105
<u>Schaubild 4.7:</u>	Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisenziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung/Körperverletzung/Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Stuttgart verurteilt wurden (N= 56)	106
<u>Schaubild 4.8:</u>	Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisenziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung/Körperverletzung/Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Pforzheim verurteilt wurden (N= 43)	107
<u>Schaubild 4.9:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisenziehung und Delikt	108
<u>Schaubild 4.10:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisenziehung und Blutalkoholkonzentration	110
<u>Schaubild 4.11:</u>	Zusammenhang zwischen Blutalkoholgehalt in Promille und der Dauer des Führerscheintzugs in Monaten	111
<u>Schaubild 4.12:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisenziehung und Kraftfahrzeugnutzung	113
<u>Schaubild 4.13:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisenziehung und Schulabschluß	114
<u>Schaubild 4.14:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisenziehung und Alter	116
<u>Schaubild 4.15:</u>	Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisenziehung und Dauer des Führerscheinbesitzes	116

<u>Schaubild 5.1:</u>	Selektion der Kursteilnehmer: Blutalkoholgehalt zur Tatzeit bei den verschiedenen Gruppen	134
<u>Schaubild 5.2:</u>	Selektion der Kursteilnehmer: Dauer des Fahrerlaubnisentzugs nach Gerichtsentscheid bei den verschiedenen Gruppen	135
<u>Schaubild 5.3:</u>	Altersverteilung bei verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses	138
<u>Schaubild 5.4:</u>	Altersverteilung bei verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses	138
<u>Schaubild 5.5:</u>	Zeitpunkt des ersten Kontaktgesprächs nach Quartalen für die verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses	139
<u>Schaubild 5.6:</u>	Vergleich von Gruppe 4 und 6 nach der Schulbildung und der Stellung im Beruf	143
<u>Schaubild 6.1:</u>	Altersverteilung für Kursteilnehmer, alle Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit und für alle männlichen Erwerbspersonen 1981	156
<u>Schaubild 6.2:</u>	Dauer des Führerscheinbesitzes für Kursteilnehmer und für alle Fahrerlaubnisentziehungen 1981	157
<u>Schaubild 6.3:</u>	Familienstand für Kursteilnehmer und für alle männlichen Erwerbspersonen 1981	159
<u>Schaubild 6.4:</u>	Stellung im Beruf für Kursteilnehmer, alle Fahrerlaubnisentziehungen 1981 und für alle männlichen Erwerbspersonen 1981	160
<u>Schaubild 6.5:</u>	Berufsprestigeverteilung für Kursteilnehmer und Vergleichsgruppe: (Allbus 1982)	165
<u>Schaubild 6.6:</u>	Höchster Schulabschluß für Kursteilnehmer und Vergleichsgruppe: (Allbus 1980)	166
<u>Schaubild 7.1:</u>	Kursmotive und Kursorte	193
<u>Schaubild 7.2:</u>	Kursmotive und Stellung im Beruf	193

<u>Schaubild 7.3:</u>	Kursmotive und höchster Schulabschluß	199
<u>Schaubild 7.4:</u>	Kursmotive und Alter	200
<u>Schaubild 7.5:</u>	Geschlecht, Familienstand und Kursmotive	201
<u>Schaubild 7.6:</u>	Kursmotive und Trinkgewohnheiten	203
<u>Schaubild 7.7:</u>	Kursmotive und Trinkverhalten von Freunden und Arbeitskollegen	205
<u>Schaubild 7.8:</u>	Kursmotive bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch nicht zum Kurs erschienen sind	205
<u>Schaubild 8.1:</u>	Rückfallgeschehen insgesamt 2 1/2 Jahre nach der Erstverurteilung bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten	225
<u>Schaubild 8.2:</u>	Rückfallverlauf wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten	226
<u>Schaubild 8.3:</u>	Rückfallquoten wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach dem Alter	230
<u>Schaubild 8.4:</u>	Rückfallquoten wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach dem Alter	230
<u>Schaubild 8.5:</u>	Rückfallquoten wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach der Blutalkoholkonzentration	233
<u>Schaubild 8.6:</u>	Rückfallquoten wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach der Schulbildung	233
<u>Schaubild 8.7:</u>	Rückfallverlauf wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach der Dauer des Führerscheinbesitzes	234
<u>Schaubild 8.8:</u>	Rückfallverlauf wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach dem Alter	234
<u>Schaubild 8.9:</u>	Rückfallverlauf wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach dem Schulabschluß	235

- Schaubild 8.10: Rückfallverlauf bei Kursteilnehmern, Kursinteressenten sowie in drei weiteren Vergleichsstichproben 236
- Schaubild 8.11: Rückfallquoten wegen Alkohol im Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach Kursorten 238
- Schaubild 8.12: Rückfallverlauf bei den Nichtnachgeschulten und bei den Kursteilnehmern nach dem Alter 242
- Schaubild 8.13: Altersmittelwerte bei Kursteilnehmern und einer Vergleichsstichprobe nach dem Rückfallverhalten 244

1. EINLEITUNG

Seit einigen Jahren hat das Angebot pädagogischer und psychologischer Maßnahmen zur Schulung auffälliger Kraftfahrer beträchtlich zugenommen. Kursmodelle zur Nachschulung mehrfach alkoholauffälliger und mehrfach durch Ordnungswidrigkeiten in Erscheinung getretener Kraftfahrer sind bereits seit längerer Zeit in der Erprobung und haben sich praktisch bewährt. Auf der Basis der praktischen Erfahrungen aus diesen Schulungsmodellen wurden in neuerer Zeit auch Angebote für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer entwickelt. Die größte Verbreitung hat das Schulungskonzept "Mainz 77" des TÜV Rheinland gefunden. In Zusammenarbeit der medizinisch-psychologischen Institute der TÜVs, der Justizverwaltungen und der Gerichte und Staatsanwaltschaften fanden in verschiedenen Bundesländern unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen Modellversuche statt, Nachschulungskurse für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in breiterem Umfang als Maßnahme zur Reduzierung des Fahrens unter Alkoholeinfluß zu etablieren. Von Anfang an wurde jedoch die Einführung neuer Maßnahmen zur Verbesserung des Verhaltens im Straßenverkehr mit kritischen Fragen und Einwänden begleitet. Eine Wirkung der Nachschulungskurse auf Einstellungen und insbesondere Verhalten der Nachgeschulten wird vor allem von juristischer Seite erwartet. Eine neue Maßnahme in dem Programm der rechtlichen Reaktionsmöglichkeiten auf auffälliges Verhalten kann nur dann einen festen Platz einnehmen, wenn sie zur Verbesserung des Verhaltens im Straßenverkehr und zur Reduzierung des Gefährdungspotentials beiträgt oder als Maßnahme zur Verringerung des Rückfallrisikos betrachtet werden kann.

Die Frage der Wirksamkeit von Nachschulungskursen hat verschiedene Begleituntersuchungen ins Leben gerufen. Auch bei der Planung der vorliegenden Untersuchung stand die Effizienzfrage im Vordergrund. Allerdings konnte aufgrund organisatorischer, datenschutzrechtlicher und rechtsethischer Bedenken und Schwierigkeiten ein optimaler Versuchsplan nicht realisiert werden (vgl. ausführlich 8.). Die vorgelegte Arbeit hat daher auch nicht primär das Ziel, einen Beitrag zur Frage der Kurswirkung zu leisten. Vielmehr sollen auch andere Fragestellungen bearbeitet werden, die mit den

Rahmenbedingungen der Nachschulungskurse zusammenhängen. Dabei geht es um die Frage, bei welchem Personenkreis kommt das Angebot der Nachschulungskurse auf freiwilliger Basis am besten an und welche Motive sind hierfür verantwortlich.

Erhebliche Forschungslücken bestehen immer noch hinsichtlich der Ätiologie des Alkoholverkehrsdelikts. Deshalb werden für die hier untersuchte Stichprobe auch einige ausgewählte Fragen zur Trinksituation, zum Trinkanlaß, zur Selbsteinschätzung und zur Selbstkontrolle vor dem Alkoholverkehrsdelikt behandelt.

Die Fahrerlaubnisentziehung ist ein zentrales Element des juristischen Programms zur Reduzierung der Alkoholverkehrskriminalität. Auf Motive und Einstellungen der Teilnehmer von Nachschulungskursen hat der Anreiz einer Sperrfristabkürzung eine nachhaltige Wirkung. Dies erschien Begründung genug, im Rahmen der Thematik Nachschulung auch einen analytischen Blick auf die gerichtliche Praxis der Fahrerlaubnisentziehung zu werfen.

2. FRAGESTELLUNG UND VARIABLEN DER UNTERSUCHUNG

2.1 Inhaltliche Konzeptionen von Nachschulungskursen, Untersuchungspläne und Meßinstrumente

Eine Vielzahl verschiedenster Modelle wird in der Literatur über Maßnahmen zur Beeinflussung alkoholauffälliger Kraftfahrer beschrieben. MANN et al. 1983 unterscheiden pädagogische Maßnahmen, Rehabilitation und epidemiologische Ansätze.

Pädagogische Maßnahmen streben Wissenszuwachs und Einstellungsveränderung an. Bei der Evaluation werden meist Wissen und Einstellung hinsichtlich Alkohol und Fahren erfaßt.

Rehabilitationsmaßnahmen bauen auf einer suchttherapeutischen Konzeption auf und verwenden Erhebungsverfahren, die in der Behandlung von Alkoholabhängigen üblich sind.

Epidemiologische Ansätze nehmen über nicht-individuumsspezifische Methoden Einfluß auf das Verhalten der Kraftfahrer und sind meist auf eine Veränderung der Rückfallquoten und Unfallhäufigkeiten ausgerichtet.

Die Aussagekraft einer Evaluationsstudie hängt in erster Linie von dem verwendeten Untersuchungsdesign und der Validität der Meßverfahren ab. Einer Verwendung von verschiedenen Effizienzmaßen ist der Vorzug zu geben, da auf diesem Weg kurzfristige und überdauernde Wirkungen sowie Auswirkungen auf verschiedene Ebenen des psychischen Geschehens umfassender abgebildet werden als durch ein einziges Erhebungsverfahren. Aufgrund der Erwartungen der staatlichen Institutionen und der juristischen Fachöffentlichkeit wurde in der Regel ein übermäßig starkes Gewicht auf die Wiederauffälligkeitsquote gelegt. Auch wenn andere Indikatoren verwendet werden, so spielt in der rechtspolitischen Bewertung die Rückfallquote doch die entscheidende Rolle. Unter meßtheoretischen Gesichtspunkten hingegen muß dieser Indikator als wenig wertvoll betrachtet werden, da Reliabilität und Validität gering sind und außerdem eine extrem schiefe Verteilung (Werte zwischen .05 und .20) vorliegt. Drei Gruppen von Erhebungsverfahren wurden in den Evaluationsstudien verwendet. Sie haben jeweils typische Nachteile, die nur durch einen multiplen Ansatz kompensiert werden können:

Erhebungsverfahren	Vorteil	Nachteil
Wissens- und Einstellungsmaße	Hohe Reliabilität und Validität	Lediglich als Zwischenkriterium verwendbar, erfaßt nicht den langfristigen Effekt
	Sensibles Maß für Kurseffekte	
	Leichte Erfäßbarkeit mit Hilfe von Fragebogen und Tests	Erfäßt nicht Verhaltensänderungen
	Gibt Hinweise auf unmittelbare Kurswirkung und trägt zur Optimierung der Kursgestaltung bei	
Befragung zu Lebens- und Trinkgewohnheiten	Hohe Reliabilität Mittlere Validität	Großer Erhebungsaufwand
	Verhaltensbezogener Indikator	
	Besseres Zwischenkriterium als Wissens- und Einstellungsmaße	
Wiederauffälligkeit	Verkörpert die Zielvariable der Maßnahmen	Niedrige Reliabilität und Validität
	Erfäßt auch langfristige Wirkungen	Gibt keine Hinweise auf Wirkungen einzelner Kurselemente und ist daher für formative Evaluation weniger brauchbar
	Leicht zu erheben	
	Verhaltensbezogener Indikator	

Nur bei einem kleinen Teil der Untersuchungen zu Maßnahmen der Beeinflussung von alkoholauffälligen Kraftfahrern konnte ein experimentelles Design mit Zufallszuteilung der Probanden auf die Kontroll- und Behandlungsgruppen verwirklicht werden (BROWN, 1980; COGLAN, 1979; FINE et al., 1979; NICHOLS et al., 1981; PREUSSER et al., 1976; REIS, 1980; REIS & DAVIS, 1980; SCOLES & FINE, 1977; SWEENSON & CLAY, 1980; VINGILIS et al., 1981; zusammenfassend MANN et al., 1983). So basiert der größte Teil der wissenschaftlichen Literatur zur Nachschulung von alkoholauffälligen Kraftfahrern auf nur begrenzt aussagefähigen Forschungskonzeptionen.

Forschungsergebnisse in den USA, wo bisher eine ungleich größere Zahl von Effektivitätsuntersuchungen zu Rehabilitationsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer durchgeführt wurden, zeigen, daß methodisch weniger exakte Studien generell dazu neigen, den untersuchten Rehabilitationsmaßnahmen Erfolg zuzusprechen. NICHOLS et al. 1981 haben 35 Effizienzuntersuchungen zu Rehabilitationsmaßnahmen bei Alkoholverkehrstätern näher betrachtet. 25 dieser

Studien wurden von ihnen als methodisch schwach eingestuft, die anderen 10 als methodisch gut. Von den methodisch schwachen Untersuchungen zeigten 56 % ein positives Ergebnis, während von den methodisch besseren Untersuchungen 40 % einen positiven Effekt der Nachschulungsmaßnahmen nachwiesen.

Die Tatsache, daß methodisch exakte Untersuchungen seltener zu positiven Aussagen über Behandlungsmaßnahmen kommen, bestätigt sich auch, wenn man die Ergebnisse der wichtigsten Untersuchungen zu Behandlungsmaßnahmen für Alkoholverkehrstäter, bei denen eine Zufallszuteilung auf Experimental- und Kontrollgruppe durchgeführt wurde, näher analysiert und vergleicht. Es handelt sich dabei um mehrere Untersuchungen, die mit sehr großen Probandenzahlen (bis zu 4.000) durchgeführt wurden. Lediglich in einer dieser Untersuchungen zeigte sich ein eindeutig positiver Effekt der Behandlungsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer im Hinblick auf die erneute Registrierung (vgl. NICHOLS et al., 1981).

Es wäre jedoch verfrüht, aus einem Ergebnis dieser Art generell auf die Nichtwirksamkeit von Nachschulungs- und Behandlungsmaßnahmen in diesem Bereich zu schließen. Es ist durchaus möglich, daß die bisher durchgeführten Untersuchungen zu unsensibel sind, um die Wirkung von Behandlungsmaßnahmen überhaupt nachweisen zu können. Dafür gibt es zwei Gründe:

Ein erster Einwand gilt dem Effizienzkriterium der erneuten Registrierung eines Alkoholdelikts. Sicherlich ist der Rückfall bzw. die erneute Verurteilung wegen eines Alkoholverkehrsdelikttes das letztlich entscheidende Kriterium für die Wirksamkeit solcher Maßnahmen. Die Qualität der registrierten Delinquenz als Effizienzkriterium muß jedoch aufgrund meßtheoretischer Überlegungen sehr bezweifelt werden. So wenig wir an der Tatsache vorbeigehen können, daß es bei Maßnahmen zur Bekämpfung der Straßenverkehrsauffälligkeit letztlich auf das Kriterium der Legalbewährung ankommt, so wenig wird man auch bestreiten können, daß gerade im Hinblick auf dieses Effizienzkriterium jede exakte Untersuchungsmethode besondere Schwierigkeiten haben wird, einen Effekt gleich welcher Maßnahme auch immer nachzuweisen. Vermutlich wird sich dieser Konflikt zwischen gesellschaftlicher Relevanz und Meßgenauigkeit bei dem Effizienzkriterium der Legalbewährung nicht ohne weiteres lösen lassen.

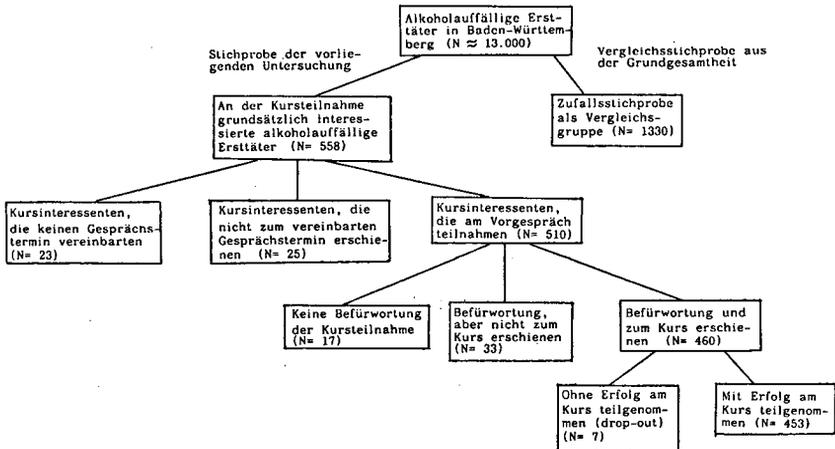
Ein zweiter Einwand läßt sich gegen Untersuchungen vorbringen, die Untersuchungsgruppen vergleichen, die sich sowohl in der Sanktion bzw. Sanktionswirkung als auch in der Behandlungsmaßnahme unterscheiden. Es ist nicht auszuschließen, daß Wechselwirkungseffekte zwischen der rechtlichen Sanktion und der Behandlungsmaßnahme auftreten. Behandlungsmaßnahmen, die begleitend zu rechtlichen Sanktionen angeboten werden, müssen realistischerweise als Behandlungsmaßnahmen unter Zwang oder unter deutlichem äußeren Druck eingeschätzt werden. Die Behandlungsmethoden, die in der Regel aus dem Bereich der Psychotherapie modifiziert übernommen wurden, haben sich in dem therapeutischen Setting als wirksam erwiesen. Es ist jedoch nicht ohne weiteres selbstverständlich, daß solche Behandlungskonzepte sich auch bruchlos unter den Bedingungen ihrer Anwendung im Rechtssystem bewähren werden. Wenn man diese Frage exakt beantworten will, müssen noch Wechselwirkungseffekte zwischen den Behandlungsbedingungen im Rechtssystem, d.h. also vor allem Wirkungen von Rechtssanktionen, und der Art der Behandlungsmaßnahmen selbst untersucht werden. Dies wäre nur möglich in einem Versuchsplan, bei dem gleichzeitig die rechtliche Sanktion und die Behandlungsmaßnahme variiert würden. Eine Untersuchung dieser Art ist bisher noch nicht unternommen worden. Erste Ansätze in der genannten Richtung zeigen jedoch, daß Wechselwirkungseffekte zwischen punitiven Maßnahmen und anderen Angeboten zu erwarten sind.

2.2 Entstehung des Forschungsvorhabens und Untersuchungsstichprobe

Bei den Planungsgesprächen zur Konzeption der wissenschaftlichen Begleitung wurde ursprünglich ein Untersuchungsdesign mit Zufallszuteilung der Kursinteressenten angestrebt. Es sollte etwa jeder vierte Kursinteressent einer Kontrollgruppe zugewiesen werden. Diese Zahl wurde so gewählt, um einen möglicherweise zu erwartenden Rückgang der Kursteilnehmerzahlen in Grenzen zu halten. Die zu erwartende Größe (ca. 80-100 Probanden) der Kontrollgruppe wäre trotzdem ausreichend gewesen, um stichprobenbedingte Fehler bei der Beantwortung der Untersuchungsfragen gering zu halten. Dieser Versuchsplan scheiterte jedoch an Bedenken und Einwänden der Modellversuchsträger. Anstelle des experimentellen Designs trat jetzt

die Bemühung, aus dem Kreis der Personen, die beim TÜV ein Kursinteresse bekunden, aber dann doch nicht an einem Kurs teilnehmen, zwei oder drei Kontrollgruppen zusammenzustellen. Die einzelnen Kontrollgruppen unterscheiden sich von der Gruppe der Kursteilnehmer nicht nur durch die Teilnahme an dem Nachschulkurs, sondern auch durch Motivation und Prognose. Es sollen so verschiedene Kontrollgruppen zur Verfügung stehen, deren jeweilige Ausprägung in den Variablen Kursteilnahme, Motivation und Prognose bekannt ist. Der Effekt der Kursteilnahme allein ließe sich dadurch besser abschätzen als in einem Versuchsplan, bei dem lediglich eine oder mehrere Kontrollgruppen verwendet werden, die sich in allen drei genannten Variablen von der Gruppe der Kursteil-

Schaubild 2.1 Selektionsgruppen bei der Entscheidung über die Kursteilnahme



nehmer in nicht näher bekanntem Ausmaß unterscheiden. Mit Hilfe eines quasi-experimentellen Versuchsplans, wie dem hier verwendeten, sind durchaus gewisse Abschätzungen der Effizienz von Nachschulungsmaßnahmen möglich, wenn auch eine deutliche Skepsis gegenüber einem Versuchsplan dieser Art bleiben muß.

Die verschiedenen Untersuchungsgruppen eines quasi-experimentellen Designs der Begleituntersuchung zu den Nachschulungskursen in Baden-Württemberg sind in Schaubild 2.1 dargestellt. Bei den einzelnen Gruppen sind die Variablen Kursteilnahme, Motivation und Prognose verschieden stark ausgeprägt. Zusätzlich zu den Vergleichsgruppen aus dem Selektionsprozeß bei der Entscheidung über die Kursteilnahme wurde eine Stichprobe aus der Grundgesamtheit sämtlicher erstmals Verurteilter Baden-Württembergs gezogen. Für die Abschätzung der Wirkung der Kursteilnahme werden also mehrere Vergleichsgruppen zur Verfügung stehen, die allerdings recht klein sind (vgl. Schaubild 2.1). So befinden sich unter den 460 Kursteilnehmern, die durch die Begleituntersuchung erfaßt werden, nur sieben Kursabbrecher. Auch die Zahl der ernsthaften Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch und trotz Befürwortung nicht erschienen sind, beträgt nur 33. Insgesamt wurden aus dem Selektionsprozeß vor der Kursteilnahme 98 Personen erfaßt. Da nur die Gruppe der Kursteilnehmer eine ausreichende Größe besitzt, sind die beabsichtigten Vergleiche in bezug auf die Wiederauffälligkeit nicht möglich. Lediglich mit der Stichprobe aus der Grundgesamtheit können Vergleiche angestellt werden, die allerdings nur begrenzte Aussagen über die Kurswirkung zulassen.

2.3 Inhaltliche Konzeption der Nachschulungskurse

In Baden-Württemberg werden seit 1980 von den Technischen Überwachungsvereinen Baden und Stuttgart an den Kursorten Mannheim, Karlsruhe, Freiburg, Singen und Stuttgart Kurse für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer angeboten. Ziel der Kurse ist es, Verhalten und Einstellungen der Teilnehmer so zu beeinflussen, daß sich diese nach dem Genuß von Alkohol nicht mehr an das Steuer eines Kraftfahrzeuges setzen. Die in Baden-Württemberg angebotenen Kurse bedienen sich verhaltenstherapeutischer und gruppenspezifischer Methoden. Verhaltens- und Einstellungsänderun-

gen sollen durch folgende drei Einzelschritte erreicht werden: Information über die Auswirkungen von Alkohol auf das Fahrverhalten, Auseinandersetzung mit Trinksituationen, Erarbeitung von Verhaltensalternativen in Situationen, die möglicherweise zur Wiederholung des problematischen Verhaltens führen. Die Kurse wurden in den Jahren 1980 bis 1982 im Rahmen eines Modellversuchs durchgeführt, der gemeinsam von den beiden Technischen Überwachungsvereinen und dem Justizministerium Stuttgart getragen wurde. Durch den Justizminister wurden die rechtlichen Grundlagen des Modellversuchs geschaffen, wobei den Kursteilnehmern eine Verkürzung der Sperrfrist durch Gerichtsentscheid oder auf dem Gnadenwege um zwei Monate in Aussicht gestellt wird. Die zweimonatige Sperrfristverkürzung stellt einen wichtigen Anreiz für die Kursteilnahme dar.

Der Kursteilnahme geht verpflichtend die Teilnahme an einem Vorgespräch bei der medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle des Technischen Überwachungsvereins voraus. In diesem Vorgespräch wird geklärt, ob nach erfolgreichem Kursbesuch dem Betreffenden voraussichtlich auch die Fahrerlaubnis vorzeitig wiedererteilt werden kann. Hierzu muß der Kursinteressent eine Bescheinigung der Verwaltungsbehörde einholen. Das Vorgespräch dient weiter dazu, "Personen, bei denen ein Schulungserfolg nicht zu erwarten ist, von der Schulung auszuschließen... etwa 10 % bis 15 %. Es sind im überwiegenden Maße Alkoholiker, denen durch eine Schulung dieser Art nicht geholfen werden kann. Bei dieser Gruppe sind in aller Regel bereits erhebliche körperliche Folgeschäden eines Alkoholmißbrauchs festzustellen" (HASE, 1981, 34). Das Vorgespräch soll so geführt werden, daß bereits vor der Kursteilnahme eine Einstellungsänderung eingeleitet wird.

Die Kurse selbst finden in Form gruppenspezifischer Gespräche mit etwa 8 bis 10 Teilnehmern statt. Geleitet werden sie von einem Diplompsychologen mit mehrjähriger diagnostischer Erfahrung und Zusatzausbildung in den entsprechenden therapeutischen Methoden. Der zeitliche Umfang der Kursteilnahme beträgt 4 x 3 Stunden. Die Kosten des Kurses in Höhe von DM 400 sind von den Teilnehmern selbst zu tragen. Fünf Themenkomplexe werden im Laufe der Kurse

behandelt: Die Teilnehmer sollen anhand des eigenen Erlebens sich mit den Gefahren des Alkohols im Straßenverkehr auseinandersetzen und die Wirkungen des Alkohols in schwierigen Verkehrssituationen erkennen. Ein zweites wesentliches Thema sind Abwehrmechanismen, die der Reduzierung der eigenen Verantwortlichkeit für das Verkehrsdelikt dienen. Hier wird insbesondere das sog. "Pechvogelargument" behandelt. Eine weitere Thematik ist die Analyse und Selbstkontrolle des Trinkverhaltens. Den Teilnehmern sollen Informationen und Fähigkeiten vermittelt werden, wie sie die Kontrolle über ihren Alkoholkonsum behalten können, so daß sie eher imstande sind einzuschätzen, ob sie noch fahren können oder nicht. Die Analyse einzelner Aspekte und Umstände von gefährlichen Trinksituationen ist ein vierter Themenkomplex. In der Diskussion alkoholrelevanter Situationen werden die kritischen Momente herausgearbeitet und gleichzeitig Möglichkeiten alternativen Verhaltens hervorgehoben. Der fünfte, besonders handlungsrelevante Themenbereich befaßt sich mit dem Erlernen von Strategien zur Vermeidung gefährlicher Trinksituationen. Hier wird die Methode des Rollenspiels eingesetzt. Detailliertere Darstellungen des in Baden-Württemberg verwendeten Schulungsmodells "Mainz 77" sind zu finden bei KUNKEL, 1980 und HASE, 1981.

Für die Zielgruppe der mehrfach alkoholauffälligen Kraftfahrer mit einer Alkoholproblematik von größerer Bedeutung existieren drei standardisierte Kurskonzepte, deren Erfahrungen in das Kursmodell "Mainz 77" mit eingeflossen sind. Das individualpsychologische Rehabilitationsprogramm für alkoholauffällige Kraftfahrer (IRAK) versucht durch die individualpsychologische Lebensstilanalyse Alkoholauffälligen Motive und Hintergründe ihres Trinkverhaltens verstehbar und erlebbar zu machen. Dieses Modell basiert auf der individualpsychologischen Methode der Analyse von Motiven und der lebensgeschichtlichen Entwicklung. Das Modell des Instituts für Therapieforschung (IFT) bedient sich eines verhaltenstherapeutischen Ansatzes. Das Erlernen von Selbstkontrolltechniken in gefährlichen Situationen ist das Ziel dieses Modells. Ein drittes Konzept, das Modell LEER des TÜV Hannover versucht, ähnlich wie das Modell "Mainz 77", durch Analyse von Trinksituationen, Verstärkung der Selbstkontrolle und Entwicklung von alternativen Verhaltensweisen Fähigkeiten zu vermitteln, künftig die Teilnahme am Straßenverkehr

und den Genuß von Alkohol zu trennen. Es werden sowohl gruppensdynamische als auch verhaltenstherapeutische Methoden verwendet. Als weitere, vor allem in den Vereinigten Staaten verwendete Behandlungsmethoden für alkoholauffällige Kraftfahrer sind zu nennen: Anonyme-Alkoholiker-Gruppen, indirekte medikamentöse Behandlung (Sedativa und Tranquilizer), direkte medikamentöse Behandlung, z.B. Antabus (vgl. Alcohol Safety Action Projects, Vol. II, Chapter 6). Weiter sind verschiedene Formen der Einzel- und Gruppentherapie verwendet worden (vgl. zusammenfassend JOSCELYN et al., 1971). Schließlich wurden auch verschiedene pädagogisch-psychologische Konzepte aus dem Bereich der Verkehrserziehung und Schulung von Fahranfängern auf die Rehabilitation von Alkoholverkehrstältern in modifizierter Form übertragen (vgl. GOLDSTEIN, 1971; KAESTNER, 1968; KLEINKNECHT, 1969).

2.4 Überblick über die Fragestellungen der Untersuchung

Als wesentliche Einflußfaktoren auf die Form, die Teilnahmemotivation, den Teilnehmerkreis und die Wirksamkeit der Nachschulungskurse müssen die Rahmenbedingungen der Schulungskurse angesehen werden. Es wird davon ausgegangen, daß durch die erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs die Eignung des auffälligen Kraftfahrers früher wieder hergestellt wird. Diese Annahme begründet die vorzeitige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. In unserem Verkehrsrecht - anders z.B. in den USA - steht es dem verurteilten alkoholauffälligen Kraftfahrer frei, an einer Nachschulungsmaßnahme teilzunehmen, deren Kosten von ihm selbst zu tragen sind. Die drei Rahmenbedingungen der Nachschulungskurse - Freiwilligkeit, finanzieller und zeitlicher Aufwand bei der Kursteilnahme, vorzeitige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis infolge der Kursteilnahme - bilden wichtige Faktoren, welche das Zustandekommen des Teilnehmerkreises eines Nachschulungskurses beeinflussen. Unter anderen äußeren Rahmenbedingungen würde ein anderer Teilnehmerkreis durch das Kursangebot angesprochen. Dieser wäre sicherlich größer, wenn der Aufwand für die Kursteilnahme verringert würde und gleichzeitig die positiven Konsequenzen - im wesentlichen geht es dabei um die Abkürzung der Sperrfrist - erhöht würden. Die vorliegende Untersuchung hat sich zum Ziel gesetzt, den unter den gegebenen

Rahmenbedingungen zustandekommenen Teilnehmerkreis der Nachschulungskurse aus den ersten drei Jahren des Kursangebots in Baden-Württemberg (1980 bis 1982) zu dokumentieren und zu analysieren.

Die Darstellung der Ergebnisse orientiert sich dabei an dem natürlichen Verfahrensablauf ausgehend vom Alkoholverkehrsdelikt über die gerichtliche Entscheidung bis zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs. Die deskriptive Darstellung situativer Bedingungen und subjektiver Einschätzungen der Trinksituation sowie einzelner Aspekte des Alkoholverkehrsdeliktessoll einen Beitrag leisten zur Erforschung der Konfliktsituation Alkohol und Fahren. Daran anschließend sollen Zusammenhänge zwischen rechtsdogmatisch relevanten Strafzumessungskriterien und der gerichtlichen Entscheidung über die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung untersucht werden.

Die darauffolgenden Abschnitte beschäftigen sich schließlich mit der Auswahl und Selbstselektion der Kursteilnehmer, ihren Merkmalen im Vergleich zur Grundgesamtheit der Alkoholverkehrstäter und der Erwerbstätigen sowie mit den Motiven der Kursteilnahme zum Zeitpunkt des Vorgesprächs. Abgerundet wird die Arbeit durch die Dokumentation der Wiederauffälligkeit in einem Kontrollzeitraum von zweieinhalb Jahren nach der Erstverurteilung.

Im einzelnen lauten die Fragestellungen zu den fünf Themenbereichen:

Alkoholverkehrsdelikt und vorausgehende Trinksituation

Welche Trinkanlässe oder vorausgehende Bedingungen führten bei den Kursteilnehmern zum Alkoholkonsum vor dem Alkoholverkehrsdelikt?

Besteht ein Zusammenhang zwischen den Trinkanlässen vor dem Alkoholverkehrsdelikt und überdauernden Handlungsstilen (Trinkanlaß vor dem Delikt und allgemeine Trinkanlässe bei den Kursteilnehmern, beruflicher Trinkanlaß vor dem Delikt und häufige berufliche

Kraftfahrzeugnutzung, Probleme als Trinkanlaß vor dem Delikt und allgemein problematische Lebenssituation)?

Welcher Zusammenhang besteht zwischen

- Trinkanlaß und Ausmaß der Handlungskontrolle (Vorhersehen von Trinksituation und Trinkmenge),
- Trinkanlaß und Stärke des Alkoholkonsums,
- Trinkanlaß und realistischer Einschätzung der Fahrtüchtigkeit?

Unterscheiden sich die Deliktsstruktur und die Verteilung der Blutalkoholwerte der Kursteilnehmer von der Grundgesamtheit der Alkoholverkehrstäter?

Wie hoch ist die Übereinstimmung zwischen der Schätzung der Blutalkoholkonzentration aufgrund der selbstberichteten Trinkmenge und der tatsächlich gemessenen Blutalkoholkonzentration bei der gerichtsmedizinischen Untersuchung?

Fahrerlaubnisentziehung

Welche Faktoren beeinflussten die richterliche Entscheidung über die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung?

Kursteilnehmerselektion

Welche Unterschiede bestehen zwischen den verschiedenen durch den Selektionsprozeß entstandenen Selektionsgruppen:

1. Kursinteressenten ohne Anmeldung zum Vorgespräch,
2. Kursinteressenten, die trotz Anmeldung zum Vorgespräch nicht erschienen,
3. abgelehnte Kursinteressenten,
4. Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch nicht zum Kurs erschienen,
5. Kursteilnehmer, die unregelmäßig erschienen, und Kursabbrecher (= ohne Erfolg teilgenommen),
6. Kursteilnehmer, die regelmäßig erschienen (= mit Erfolg teilgenommen).

Soziodemographische Merkmale der Kursteilnehmer

In welchen Merkmalen unterscheiden sich die Kursteilnehmer von der Grundgesamtheit der Personen, denen in Verbindung mit einem Trunkenheitsdelikt die Fahrerlaubnis entzogen wurde, und von der Gesamtbevölkerung?

Motive der Kursteilnahme

Welche Motive werden von den Kursteilnehmern als Beweggründe für ihr Kursinteresse genannt, und welche mit der Kraftfahrzeugnutzung verbundenen Faktoren lassen indirekt auf Kursmotive schließen?

In welchem Zusammenhang zueinander stehen die verschiedenen Kursmotive? In welchem Zusammenhang stehen die Kursmotive mit den soziodemographischen Merkmalen, der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs und dem Trinkverhalten?

Welche motivationsrelevanten Unterschiede bestehen zwischen Kursteilnehmern und Personen, die nicht zum Kurs erschienen sind?

Rückfälligkeit

Unterscheiden sich die Rückfälligkeit und der Rückfallverlauf bei Kursteilnehmern und einer Stichprobe aus der Grundgesamtheit der alkoholauffälligen Ersttäter?

Besteht ein Zusammenhang zwischen Rückfälligkeit und Alter?

Eine ausführliche Darstellung von Theorie, Forschungsstand, Fragestellungen und Hypothesen erfolgt in den Kapiteln 3-8. Die Untersuchung hat vor allem deskriptiven und explorativen Charakter, so daß weitgehend auf eine Hypothesenprüfung verzichtet werden muß. Soweit eine theoretische Basis zur Formulierung von Erwartungen vorhanden ist, wurden differenziertere Hypothesen formuliert. Dies gilt vor allem für die Kapitel 3 und 4 (Trinksituation und Alkoholverkehrtsdelikt, Fahrerlaubnisentziehung).

2.5 Variablen der Untersuchung

Den empirischen Arbeiten der Untersuchung liegen die Daten aus dem schon mehrfach erwähnten Vorgespräch sowie eine Nacherhebung zum Rückfallgeschehen zugrunde. Das Vorgespräch dient der Exploration der Person des Kursinteressenten und soll die wesentlichen Fakten für die Entscheidung über die Zulassung zum Nachschulungskurs zusammentragen. Insbesondere wird herausgearbeitet, ob ein gewisses Maß an positiven kursrelevanten Motiven vorhanden ist. Gleichzeitig soll abgeklärt werden, ob der Kursinteressent nach erfolgreicher Teilnahme aller Voraussicht nach auch eine Verkürzung der Sperrfrist erwarten kann. Im letzteren Fall, insbesondere wenn die Teilnahmevoraussetzungen gegeben sind, die Restdauer aber für eine Verkürzung der Sperrfrist nicht mehr lange genug ist, wird der Kursinteressent ausdrücklich auf diesen Umstand hingewiesen.

Zur Erfassung des Rückfallgeschehens wurden Auszüge aus dem Bundeszentralregister angefordert. Eine personenbezogene Anfrage beim Verkehrszentralregister war leider nicht möglich. Die Form des für den Modellversuch verwendeten Erhebungsbogens wurde gemeinsam von den Technischen Überwachungsvereinen Stuttgart und Baden, dem Justizministerium Stuttgart und dem Max-Planck-Institut Freiburg festgelegt. Im wesentlichen wurde auf die bereits von den Technischen Überwachungsvereinen erprobte Form des Interviewleitfadens zurückgegriffen. Zusätzliche Fragen wurden für zwei Themenbereiche eingeführt. Zum einen war es für die Fragestellung der Untersuchung wichtig, den Prozeß der Selektion von Kursinteressenten zwischen dem ersten Informationsgespräch und der endgültigen Kursteilnahme genau zu erfassen. Zu diesem Zweck wurde eine Reihe von Fragen nach Gesprächsabbruchsgründen eingeführt. Der endgültige Fragebogen stellt somit einen Begleitbogen für den Kursteilnehmer dar, in dem der Verlauf des ersten Informationsgesprächs, das Vorgespräch, die Entscheidung über eine Befürwortung der Kursteilnahme und die Daten über die erfolgreiche Kursteilnahme festgehalten werden. Als sinnvolle Ergänzung des ursprünglichen Interviewleitfadens wurde von seiten des Max-Planck-Instituts angeregt, weitere Fragen zur Kursmotivation aufzunehmen. Es wurden daher einige zusätzliche Fragen zur beruflichen und privaten Bedeutung des Kraftfahrzeuggebrauchs gestellt.

Entsprechend der eingangs formulierten Fragestellungen lassen sich vier Variablengruppen voneinander abgrenzen: Selektionsrelevante Merkmale, soziodemographische Merkmale, Kursmotive, Trinkverhalten und Alkoholverkehrsdelikt. Die Variablen der zweiten Fragestellung - Faktoren der Strafzumessung bei der Festsetzung der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs - finden sich unter diesen bereits genannten Variablengruppen, so daß auf eine eigene differenzierte Aufzählung hier verzichtet wird. Hinsichtlich der konkreten Formulierung der Fragen sei auf den Interviewleitfaden im Anhang verwiesen.

2.5.1 Trinkverhalten und Alkoholverkehrsdelikt

Trinkanlaß vor dem Delikt und allgemeine Trinkanlässe

(Frage 43 und Frage 54 des Interviews, vgl. Anhang)

Die Trinkanlässe bzw. die situativen Umstände vor dem Alkoholverkehrsdelikt wurden in offener Form erhoben. Nach Sichtung der ersten 100 Antworten wurden die Kategorien "Private Geselligkeit", "Berufsbedingter Trinkanlaß und berufliche Geselligkeit" sowie "Probleme und Schwierigkeiten als Trinkanlaß" gebildet. Nennungen wie "Trinken ohne besonderen Anlaß" oder "Kein besonderer Anlaß" wurden zusammen mit sonstigen, nicht zuzuordnenden Angaben unter eine Restkategorie eingeordnet. Es war gut möglich, für die Trinkanlässe vor dem Delikt und allgemeine Trinkanlässe, d.h. häufig auftretende Anlässe, das gleiche Kategoriensystem zu verwenden.

Beispiele für die Zuordnung der Antworten zu den drei Kategorien:

Private Geselligkeit als Trinkanlaß

- Fall 1: Lokalbesuch, intensives Gespräch, dabei wurde Alkohol getrunken, wollte Bekannte noch nach Hause bringen.
- Fall 4: Besprechung mit Kollegen angesetzt, aber nicht erschienen. Im Lokal dann getrunken.
- Fall 6: Skatabend - anschließend Hausbar besucht.

- Fall 9: Bundeswehrtreffen, 3 Viertel Wein, nicht viel, gedacht, kommst nach Hause.
- Fall 10: Wirtschaftsbesuch am Sonntag bei schlechtem Wetter.
- Fall 11: War in Disco mit Freundin, an Alkohol nicht gedacht. Hat sich nicht beeinträchtigt gefühlt.
- Fall 14: Hatte Besuch. Bis 13.00 Uhr geschafft. Gedacht, wir trinken zu Hause, und keine Notwendigkeit, zu fahren, gesehen. Nachher mußte er noch nach X. Frau war aber nicht zu Hause.

Berufsbedingter Trinkanlaß und berufliche Geselligkeit

- Fall 3: Weihnachtsfeier der Firma und Außendienstfeier.
- Fall 7: Arbeitskollege hatte anlässlich seiner Hochzeit Bier spendiert. Im Betrieb Bier getrunken.
- Fall 8: Von Geschäftsfreunden eingeladen worden.
- Fall 13: Ende November Kunden in X besucht. Ein Jahresessen. Rotwein und Campari getrunken. Mußte zurück um 17.00 Uhr. Der Kunde bat ihn, ihn zu fahren. Dann bei diesem noch gefeiert.
- Fall 17: Kunde hatte Jubiläum.
- Fall 23: Bauabnahme. Zu mehreren in Wirtschaft. Dachte, er fahre mit Bahn oder einem anderen. Der wollte aber noch nicht gehen und bot ihm sein Kfz an.
- Fall 32: War auf Geschäftsfahrt. Hatte bei Verwandten Brenner montiert. Dabei Wein getrunken.

Probleme und Schwierigkeiten als Trinkanlaß

- Fall 2: Hatte großes Tief, kam in Situation rein vor zwei Jahren: Die Ehefrau verstorben. Stiefsohn und Schwieger-tochter kamen.

Fall 42: Tod der Tante. Verwandtschaftstreffen von 18.00-24.00 Uhr, hatte sich nicht so kontrolliert.

Fall 172: Zwist mit Ehefrau, dann zu Fest in X und Barbesuch.

Fall 174: Kummer und Ärger. Frau drängt auf Scheidung. Einen getrunken in Gaststätte (11.00-3.00 Uhr).

Diese Kategorien wurden auch in einer Untersuchung des EMNID-Instituts verwendet. Gute Vergleichsmöglichkeiten bieten sich hinsichtlich der Häufigkeit von beruflichen Anlässen, weniger gute Vergleichsmöglichkeiten hinsichtlich des Bereiches Probleme und Schwierigkeiten, da solche Trinkanlässe in Meinungsumfragen kaum angesprochen wurden.

Persönliche Situation und Arbeitszufriedenheit (Fr. 34 und Fr. 26)

Als mittelbar für das Trinkverhalten verantwortliche Bedingungen wurden im Rahmen des Vorgesprächs auch die Arbeitszufriedenheit in einer nur schwach differenzierten Form sowie das Ausmaß von Problemen in der persönlichen Situation erfaßt. Folgende Kategorien wurden dabei von den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen verwendet:

Die Arbeitszufriedenheit wurde erfragt nach folgenden Vorgaben:

- positiv
- negativ

Die persönliche Situation (zur Zeit, unabhängig vom Führerscheinverlust) wurde erfragt nach folgenden Vorgaben:

- problematisch
- unproblematisch

Die angeführten beiden Fragen dienten im Rahmen des Vorgesprächs lediglich der Abklärung besonderer Probleme, die die Situation eines Kursinteressenten belasten. Die vorgegebenen Antwortkategorien erscheinen zu wenig differenziert, um ausreichende Aufschlüsse über Arbeitssituation und persönliche Situation zu gewähren. Dies bestätigte sich auch in der Verteilung der Antworten zu dieser Frage, die sich als extrem schief erwies.

Trinkverhalten von Freunden und Arbeitskollegen (Fr. 56)

In einer ebenfalls offenen Form fand eine Exploration des Kursinteressenten zu den Trinkgewohnheiten in seinem sozialen Umfeld statt. Durch die gegenseitige Verständigung der verschiedenen medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen kam jedoch bei dieser Frage eine relativ gleichartige Beantwortung zustande. Für die überwiegende Mehrzahl der Gespräche kann gelten, daß recht übereinstimmend folgende vier Kategorien zur Beschreibung der Antworten von den gesprächsführenden Psychologen verwendet wurden:

- A = Stärkerer Alkoholkonsum bei Freunden und Arbeitskollegen.
- B = Ähnlicher Alkoholkonsum bei Freunden und Arbeitskollegen.
- C = Unterschiedliche, nicht einheitliche Trinkgewohnheiten.
- D = Wenig oder geringerer Alkoholkonsum bei Freunden und Arbeitskollegen.

Mit gewissem Recht lassen sich die verschiedenen Kategorien in der eben aufgeführten Reihenfolge auch als eine Rangreihe der Intensität des Alkoholkonsums von Freunden und Arbeitskollegen ansehen. Die Variable des Trinkverhaltens im sozialen Umfeld läßt sich im weiteren Sinne auch unter dem Begriff der Trinkanlässe einordnen.

Vorhersehbarkeit von Trinkanlaß und Trinkausmaß (Fr. 45 bis Fr. 48)

Zur Exploration von Einstellungen und der Einschätzung der Deliktumstände und des eigenen Verhaltens dienten einige Fragen, so die Einschätzung der Vorhersehbarkeit der Trinksituation und der Fahrtüchtigkeit. Im einzelnen handelt es sich um folgende vier Fragen, die jeweils zu bejahen oder zu verneinen waren:

- Trinkanlaß war vorherzusehen.
- Trinkausmaß war vorherzusehen.
- Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach damaliger Einschätzung.
- Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach heutiger Einschätzung.

Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt und durchschnittlicher Alkoholkonsum (Fr. 44 und Fr. 53)

Sowohl zu dem Alkoholverkehrsdelikt selbst als auch zu den allgemeinen Lebensgewohnheiten wurden detaillierte Angaben über konsumierte Alkoholmengen erhoben. Für die Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt wurde folgende Differenzierung vorgenommen:

Trinkmenge Bier (Zahl oder Gesamtmenge in Liter).

Trinkmenge Wein (Zahl oder Gesamtmenge in Liter).

Trinkmenge Schnaps (Zahl).

Trinkmenge Sonstiges.

Die Genauigkeit der Daten wird durch verschiedene Faktoren eingeschränkt. Einmal bedeutet die lange zeitliche Distanz eine Schranke für die Erinnerungsfähigkeit oder Erinnerungsgenauigkeit des Probanden. Zum anderen ergaben sich aus dem Erhebungsmodus durch den TÜV selbst gewisse Ungenauigkeiten. Schließlich sind sicherlich auch Tendenzen der Verharmlosung oder Unterschätzung des Alkoholkonsums bei einer Befragung der Probanden in Kauf zu nehmen. Alles in allem jedoch erschien es als lohnenswert, aus den gegebenen Antworten einen Wert für die Menge des konsumierten Alkohols vor dem Alkoholverkehrsdelikt in Gramm zu errechnen. Dazu wurden zunächst alle Probanden, die bei "Trinkmenge Sonstiges" eine Angabe gemacht hatten, als unbrauchbar ausgeschieden. Glücklicherweise ist dies eine nicht zu große Zahl (165). Die Berechnung der Alkoholmenge selbst erfolgte sodann nach folgender Formel:

$$\text{Alkohol in Gramm} = \text{Trinkmenge Bier (Gläser)} \times 20 + \text{Trinkmenge Wein (Viertel)} \times 20 + \text{Trinkmenge Schnaps (Zahl)} \times 8$$

Für die durchschnittliche Trinkmenge pro Tag, also zur Erhebung der allgemeinen Trinkgewohnheiten, wurde eine solche differenzierte Berechnung einer Alkoholmenge als nicht sinnvoll angesehen. Die verwendeten Kategorien des TÜV wurden, soweit sinnvoll, in grobere Kategorien zusammengefaßt, so daß sich folgende Kategorien ergaben:

A = Unregelmäßiger Alkoholkonsum, z. Zt. kein Alkoholkonsum.

B = Ein Glas Bier oder ein Viertel Wein täglich.

C = Mehr als ein Glas Bier oder mehr als ein Viertel Wein täglich.

Körpergewicht (Fr. 55)

Zur Beurteilung der Alkoholverträglichkeit und der körperlichen Bedingungen der Alkoholwirkung in den einzelnen Fällen wurde während des Vorgesprächs die genaue Angabe des Körpergewichts erhoben. Da üblicherweise die Trinkmenge auf das Körpergewicht bezogen wird, erschien es im Rahmen der vorliegenden Untersuchung als notwendig, auch dieses Datum für eine Auswertung zu verwenden.

Deliktart (Fr. 50)

Bei der Beschreibung der Tatumstände und der Tatfolgen wurde auf die von der medizinisch-psychologischen Untersuchung verwendeten Kategorien Bezug genommen. Hierbei erweist sich als ein gewisser Mangel, insbesondere für eine spätere Rückfalluntersuchung, daß die exakte juristische Definition nicht festgehalten wurde. Stattdessen wurden folgende Kategorien verwendet:

A = Reine Trunkenheitsfahrt.

B = Straßenverkehrsgefährdung ohne Unfall.

C = Straßenverkehrsgefährdung mit Fremdsachschaden.

D = Straßenverkehrsgefährdung mit Fremdkörperverletzungen.

E = Straßenverkehrsgefährdung mit Unfallflucht.

Die eigenständige Zuordnung zu diesen Kategorien im Rahmen der medizinisch-psychologischen Untersuchung dürfte sich jedoch weitgehend, wenn auch nicht ganz vollständig, mit den jeweiligen Paragraphen im Gerichtsentscheid decken, so daß nur geringe Bedenken gegen die verwendeten Kategorien bestehen. Zumindest sind jedoch Vergleichsmöglichkeiten mit den entsprechenden Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes zu den Fahrerlaubnisentziehungen möglich.

Anlaß der Verfolgung des Alkoholverkehrsdelikts (Fr. 51)

Für die Art der Verfolgung und Entdeckung des Deliktes wurden vier Möglichkeiten vorgegeben:

A = Anzeige Privater.

B = Polizeiliche Routinekontrolle.

C = Auffälliges Fahren in polizeilicher Beobachtung.

D = Sonstiges.

2.5.2 Selektionsrelevante Merkmale

Phase des Selektionsprozesses (Fr. 14, 15, 18, 23, 25, 60, 62, 67)

Zur Kennzeichnung der verschiedenen Gruppen im Rahmen des Selektionsprozesses wurde eine sechskategoriale nominalskalierte Variable gebildet. Nach der zeitlichen Reihenfolge des Ausscheidens aus dem Selektionsprozeß ergeben sich folgende Gruppen:

1 = Kursinteressenten, die keinen Termin für ein Vorgespräch vereinbarten.

2 = Kursinteressenten, die einen Termin für ein Vorgespräch vereinbarten, aber nicht erschienen.

3 = Kursinteressenten, die am Vorgespräch teilnahmen, bei denen jedoch die Teilnahme am Kurs nicht befürwortet wurde.

4 = Kursinteressenten, die am Vorgespräch teilnahmen, aber trotz Befürwortung der Kursteilnahme nicht zum Kurs erschienen.

5 = Kursteilnehmer ohne Erfolg (unregelmäßiges oder unpünktliches Erscheinen).

6 = Kursteilnehmer mit Erfolg (unbeanstandete Kursteilnahme).

Gesprächstermin (Fr. 14)

Eine saisonale Komponente der Kursteilnahme wird mit der Variablen Monat bzw. Quartal des Gesprächstermins erfaßt. Hierzu wurden die Gesprächstermine in vier Kategorien zusammengefaßt, unabhängig von dem Jahr der Kursteilnahme bzw. des Kontaktgesprächs. Eine Zusammenfassung dieser Variablen nach Quartalen wurde deshalb

vorgenommen, weil bei der Gruppengröße in den verschiedenen Phasen des Selektionsprozesses sinnvolle Vergleiche sonst nicht möglich wären. Die Variable Gesprächstermin wird also in folgenden Ausprägungen verwendet:

- 1 = erste Kontaktaufnahme in den Monaten Januar, Februar oder März
- 2 = erste Kontaktaufnahme in den Monaten April, Mai oder Juni
- 3 = erste Kontaktaufnahme in den Monaten Juli, August oder September
- 4 = erste Kontaktaufnahme in den Monaten Oktober, November oder Dezember

Ausschlußgründe (Fr. 10, 12, 13, 24, 61)

Bei dem Vorgespräch wurde in offener Form der Grund für den Ausschluß bzw. die Nichtbefürwortung der Kursteilnahme festgehalten. Außerdem wurden bei dem ersten Kontaktgespräch eine Reihe von Fragen zu kursausschließenden Aspekten gestellt, bei deren Zutreffen das Gespräch abgebrochen wurde.

Während des ersten Kontaktgesprächs wurden folgende Ausschlußgründe erfragt:

- A = Vorliegen eines weiteren Alkoholverkehrsdelikts innerhalb der letzten zehn Jahre.
- B = Bedenken der Führerscheinstelle gegen die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach Ablauf der (abgekürzten) Sperrfrist.

Nach Beendigung des Vorgesprächs konnten darüber hinaus folgende Ausschlußgründe zu einer Ablehnung der Kursteilnahme führen:

- C = Zu hoher Blutalkoholgehalt.
- D = Hinweis auf eine Alkoholabhängigkeit durch das Ergebnis der medizinischen Untersuchung.
- E = Bedenken des gesprächsführenden Psychologen aufgrund von Anzeichen mangelnder Motivation oder Problemeinsicht des Probanden während des Vorgesprächs.

Blutalkoholkonzentration (Fr. 11)

Während des ersten Kontaktgesprächs wurde regelmäßig auch der durch die medizinische Untersuchung festgestellte Blutalkoholgehalt zur Tatzeit erfragt. Diese Information liegt, ähnlich wie die Dauer des Entzugs und das Alter, für fast alle Kursinteressenten vor - gleichgültig, ob sie weiter einen Gesprächstermin vereinbarten oder nicht. Eine Gruppe weiterer Variablen, insbesondere im Bereich der soziodemographischen Merkmale, der Motivation und des Trinkverhaltens, wurde ausschließlich für die Probanden erhoben, die zum Vorgespräch erschienen sind (3. bis 6. Phase des Selektionsprozesses).

Bei dem Blutalkoholwert handelt es sich um eine sehr zuverlässig erfaßte Variable, die deshalb für die Auswertung und Beschreibung von Unterschieden der verschiedenen Gruppen im Rahmen des Selektionsprozesses wichtig ist. Die Variable Blutalkoholwert wurde bei verschiedenen Berechnungen sowohl in kontinuierlicher Form (Genauigkeit: zwei Stellen hinter dem Komma) als auch in einer vierkategorialen Form mit folgender Abstufung verwendet, so daß sich annäherungsweise eine Einteilung in vier Quartile ergibt:

- 1 = 0,00 bis 1,39 Promille (20,2 % aller Kursinteressenten und -teilnehmer)
- 2 = 1,40 bis 1,69 Promille (27,8 % aller Kursinteressenten und -teilnehmer)
- 3 = 1,70 bis 1,99 Promille (27,2 % aller Kursinteressenten und -teilnehmer)
- 4 = 2,00 Promille und mehr (24,8 % aller Kursinteressenten und -teilnehmer)

Dauer des Fahrerlaubnientzugs (Fr. 9)

Für die Dauer des Fahrerlaubnientzugs muß beachtet werden, daß sich die Gesamtentzugsdauer aus zwei Zeitintervallen zusammensetzt. Unmittelbar nach dem Trunkenheitsdelikt wird die Fahrerlaubnis von der Polizei bis zum Gerichtsentscheid vorläufig entzogen. In dem Gerichtsentscheid wird endgültig unter Anrechnung der vorläufigen

Entziehung die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs festgesetzt. Durch die Protokollierung in den Gesprächen mit den Kursinteressenten wurden sowohl die Daten des Alkoholverkehrsdelikts, des Gerichtsentscheidendes als auch der vom Gericht festgesetzten Dauer des Fahrerlaubnisentzugs festgehalten. Es müssen somit zwei Werte für die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs unterschieden werden: Die Gesamtdauer des Fahrerlaubnisentzugs (= vorläufige Entziehung + Dauer nach Gerichtsentscheid) und die Dauer der Entziehung nach dem Gerichtsentscheid. In der Regel ist davon auszugehen, daß die vorläufige Entziehung bei dem Gerichtsentscheid verrechnet wurde. Wurde jedoch von einem Verurteilten ein Widerspruch eingelegt oder hat sich das Verfahren aus sonstigen Gründen verzögert, dürfte eine so berechnete Dauer des Gesamtentzugs problematisch sein. Es wurde daher in den Auswertungsschritten zweigleisig verfahren, indem jeweils beide Werte für die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs in die Berechnungen einbezogen wurden. Im Durchschnitt besteht zwischen der Gesamtdauer des Fahrerlaubnisentzugs und der Dauer nach Gerichtsentscheid eine Differenz von zwei Monaten (vgl. Tabelle 4.1).

Vorhandensein einer ausreichenden Restdauer für die Kursteilnahme (Fr. 10)

Bei dem ersten Kontaktgespräch, das gleichzeitig auch zur Information der Kursinteressenten hinsichtlich der Möglichkeit der Teilnahme in dem konkreten Einzelfall dienen sollte, wurde besprochen, ob ein Kursinteressent bei eventueller Teilnahme auch in den Genuß der zu erwartenden Sperrfristabkürzung von zwei Monaten kommen könne. Um mögliche spätere Enttäuschungen von vornherein auszuschließen, wurde der Kursinteressent genau darüber informiert, welche Möglichkeiten einer Sperrfristabkürzung in seinem konkreten Fall bestehen. Das Vorhandensein einer ausreichenden Restdauer von mindestens zwei Monaten wurde zwar nicht offiziell als notwendige Kursvoraussetzung betrachtet, führte jedoch in der Praxis i.d.R. dazu, daß Kursinteressenten auf eine Kursteilnahme verzichteten. Das Vorhandensein einer ausreichenden Restdauer wurde in dem ersten Kontaktgespräch in drei Kategorien erfaßt:

A = Restdauer der Fahrerlaubnissentziehung läßt eine Kursteilnahme zu.

B = Restdauer der Fahrerlaubnissentziehung ist zu kurz.

C = Restdauer der Fahrerlaubnissentziehung ist zu lang.

Alter (Fr. 5)

Das Alter ist eine der bereits genannten wichtigen Variablen zur Beschreibung der Selektionsgruppen. Diese Variable wurde sowohl kontinuierlich verwendet als auch in folgende Kategorien zusammengefaßt:

1 = 20 bis 29 Jahre

2 = 30 bis 39 Jahre

3 = 40 bis 49 Jahre

4 = 50 bis 59 Jahre

5 = 60 Jahre und älter

2.5.3 Soziodemographische Merkmale

Von sämtlichen im Rahmen der Gespräche erhobenen Merkmalen, die den sozialen Status erfassen und die Probanden im Hinblick auf demographische Merkmale charakterisieren, wurden die im folgenden aufgeführten Merkmale für die Auswertung verwendet. Die Auswahl der verwendeten Variablen orientiert sich vor allem daran, ob entsprechende Vergleichsmöglichkeiten mit der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnissentziehungen und der Gesamtbevölkerung bestehen.

Alter (Fr. 5)

Auf diese Variable wurde bereits im vorherigen Abschnitt zum Selektionsprozeß hingewiesen. Ihre besondere Bedeutung für die Auswertung besteht darin, daß hierzu Informationen auch für die beiden Gruppen vorliegen, die nicht zu einem Vorgespräch erschienen sind.

Dauer des Führerscheinbesitzes (Fr. 38)

Geschlecht (Fr. 4)

Familienstand (Fr. 26)

In dem Interviewleitfaden waren neben den üblichen Kategorien auch folgende vorgesehen: verlobt, eheähnliches Verhältnis, getrennt lebend. Die beiden Kategorien "verlobt" und "eheähnliches Verhältnis" wurden dem Begriff ledig zugeschlagen. "Getrennt lebend" und "verheiratet" wurden ebenfalls zusammengefaßt. Somit ergeben sich bei der Auswertung folgende Kategorien:

A = ledig

B = verheiratet

C = geschieden

D = verwitwet

Schulbildung (Fr. 29 und Fr. 30)

Bei der Variablen Schulbildung wird ausschließlich der höchste schulische Abschluß berücksichtigt. Die Probanden ohne schulischen Abschluß wurden unter die Kategorie "Hauptschule" subsumiert. Im wesentlichen handelt es sich jedoch bei den Personen mit Besuch der Hauptschule allein um solche, die diese auch abgeschlossen haben. Die Variable Schulbildung wird in folgender Rangfolge als ordinalskalierte Variable verwendet:

1 = Hauptschule

2 = mittlerer Abschluß und/oder Fachhochschulabschluß

3 = Abitur und/oder Hochschulabschluß

Ausgeübter Beruf (Fr. 32)

Die Angaben über die Berufstätigkeit bzw. den ausgeübten Beruf wurden nach der internationalen Standardklassifikation der Berufsbezeichnungen verschlüsselt. Bei dieser Berufsklassifikation werden ca. 1.000 Berufsbezeichnungen in folgende Obergruppen eingeteilt:

- 00 = Wissenschaftler, technische und verwandte Fachkräfte
 - 02 = Leitende Tätigkeiten im öffentlichen Dienst und in der
Wirtschaft
 - 03 = Bürokräfte und verwandte Berufe
 - 04 = Handelsberufe
 - 05 = Dienstleistungsberufe
 - 06 = Berufe des Pflanzenbaues, der Tier-, Forst- und Fischwirt-
schaft sowie der Jagd
 - 07 = Gütererzeugende und verwandte Berufstätigkeiten, Bedienung
von Transportmitteln und Handlangertätigkeiten
- (Schönbach 1979, International Labour Office 1969)

Die einzelnen Kategorien der ISCO lassen sich problemlos in die deutsche Standardklassifikation der Berufe (Bundesanstalt für Arbeit 1981) übersetzen, so daß Vergleiche mit den Daten der statistischen Ämter in der Bundesrepublik möglich sind.

Berufsprestige (Fr. 32)

Mit Hilfe der Zuordnung der Berufsbezeichnungen zu einem Indikator des beruflichen Status bzw. des Berufsprestige lassen sich die einzelnen Berufe in einer Rangreihe anordnen. Die von uns verwendete standardisierte internationale Berufsprestigeskala basiert wie ähnliche Skalen auf folgendem Verfahren: "Ein Bevölkerungssample wird gebeten, eine Menge von Berufsbezeichnungen hinsichtlich ihres Prestiges oder sozialen Ansehens zu beurteilen oder in eine Rangreihe zu bringen. Aus diesen Beurteilungen werden pro Beruf die arithmetischen Mittel (oder andere Maße der Durchschnittsbildung) berechnet, und diese Mittelwerte dienen dann als Indikatoren des relativen Prestiges der beurteilten Berufe" (TREIMAN, 1979, S. 137).

Stellung im Beruf (Fr. 33)

Die Variable Stellung im Beruf ist von großer Bedeutung im Rahmen der vorliegenden Untersuchung, sowohl im Hinblick auf die Motive zur Kursteilnahme als auch im Hinblick auf die Auswirkungen des Fahrerlaubnisentzugs. Die Möglichkeiten zur Kursteilnahme während der Arbeitszeit hängen in starkem Maß von der Flexibilität der

Arbeitszeitgestaltung ab. Diese Überlegungen sprechen dafür, die einzelnen Kategorien der Variablen Stellung im Beruf nach dem Grad der Flexibilität des Beschäftigungsverhältnisses bzw. dem Grad der Abhängigkeit des Beschäftigungsverhältnisses in eine Rangfolge zu bringen. Der Grad der Flexibilität bzw. Unabhängigkeit im Beruf ist am stärksten ausgeprägt bei Selbständigen und in etwas geringerem Maße bei leitenden Angestellten. Das geringste Ausmaß an Unabhängigkeit und Flexibilität dürfte bei Beamten und Arbeitern gegeben sein.

- 1 = Beamter
- 2 = Arbeiter
- 3 = Angestellter
- 4 = Leitender Angestellter
- 5 = Selbständiger

2.5.4 Motive der Kursteilnahme

Direkte Kursmotive (Fr. 59)

Im Rahmen des Vorgesprächs wurden die Kursinteressenten in offener Form nach ihren Motiven für die Kursteilnahme gefragt. Da diese Erfassung der Kursmotivation eher explorativen Charakter hatte, ist es nicht ausgeschlossen, daß zwischen den Untersuchungsstellen an den verschiedenen Kursorten Abweichungen in der Art der Motivationserfassung bestehen. Die Antworten der Probanden wurden bei der Auswertung sieben verschiedenen Kategorien zugewiesen:

- A = Abkürzung der Dauer des Fahrerlaubnisentzugs.
- B = Bereitschaft zur Verhaltensänderung (Wiederholungsgefahr und Rückfall vermeiden lernen).
- C = Reduzierung beruflicher Nachteile (wieder am alten Arbeitsplatz arbeiten können; mehr Beweglichkeit im Beruf; finanzielle Belastungen durch den Führerscheinentzug reduzieren).
- D = Reduzierung von Einschränkungen im privaten Bereich (mehr Beweglichkeit im privaten Bereich; Abhängigkeit von anderen Personen bei Fahrten und Reisen verringern).
- E = Empfehlung durch andere Personen.

F = Verbesserung des eigenen Befindens (Selbstzweifel und Niedergeschlagenheit infolge des Gerichtsverfahrens und der Fahrerlaubniserziehung abbauen).

G = Sonstige Gründe

Nutzung des Kraftfahrzeugs (Fr. 41a)

Mit einer dreistufigen ordinalskalierten Variablen wurde das Ausmaß der beruflichen bzw. privaten Nutzung des Kraftfahrzeuges erfaßt. Diese und die folgenden Variablen werden dem Bereich Kursmotivation zugeordnet, da die Kursteilnahme zu einem beträchtlichen Teil von dem beruflichen Gebrauch und den damit verbundenen Nachteilen der Fahrerlaubniserziehung stimuliert wird. Folgende Abstufungen wurden verwendet:

1 = eher private Nutzung des Kraftfahrzeuges

2 = etwa 50 : 50 private zu geschäftliche oder berufliche Nutzung des Kraftfahrzeuges

3 = eher geschäftliche oder berufliche Nutzung des Kraftfahrzeuges

Nutzung des Kraftfahrzeugs für die tägliche Fahrt zur Arbeit (Fr. 41b)

Im Bereich der beruflichen Nutzung des Kraftfahrzeuges wurde weiter erhoben, ob das Fahrzeug für die tägliche Fahrt zur Arbeit benötigt wurde und wie groß die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz war.

Notwendigkeit des Kraftfahrzeugs als Voraussetzung für die Ausübung der bisherigen Berufstätigkeit (Fr. 41d)

Zusätzlich zu dem Gebrauch des Kraftfahrzeuges vor der Entziehung der Fahrerlaubnis wurde erfragt, inwieweit das Kraftfahrzeug bzw. der Führerschein eine Bedingung oder Voraussetzung für die Ausübung der bisherigen Berufstätigkeit darstellte. Diese Frage hat die Funktion, in stärkerem Maße noch als Fr. 41a (Nutzung des Kraftfahrzeuges) den existentiellen Druck zu erfassen, der von beruflicher Seite auf einen Kursinteressenten durch die Entziehung der Fahrerlaubnis ausgeübt wird.

Nutzung des Kraftfahrzeugs zur Ausübung von Freizeitinteressen (Fr. 41f)

Das Gewicht des privaten Bereiches für die Motivation an der Kursteilnahme wird durch die Frage nach der Notwendigkeit der Fahrerlaubnis für die Ausübung von Freizeitinteressen teilweise abgedeckt.

Nachteile durch den Verlust der Fahrerlaubnis (Fr. 42)

Ähnlich wie bei der Kursmotivation wurde zu den Auswirkungen des Fahrerlaubnisentzugs eine kurze Exploration durchgeführt. Die offenen Antworten auf die Frage zu den Nachteilen der Fahrerlaubnisentziehung umfassen sowohl den beruflichen als auch den privaten Bereich. Eine Auswertung dieser Antworten wurde nach folgenden Kategorien vorgenommen:

A = Wechsel bzw. Verlust des Arbeitsplatzes oder durch den Verlust des Arbeitsplatzes notwendig gewordener Wohnungswechsel.

B = Einschränkung der beruflichen Beweglichkeit.

C = Finanzielle Nachteile.

D = Nicht näher bezeichnete oder sonstige berufliche Nachteile.

E = Nachteile bei der Freizeitgestaltung.

F = Verhältnis zu Familie und zu Freunden beeinträchtigt.

G = Abhängigkeit von anderen, Belastung anderer durch Inanspruchnahme als Fahrer oder in anderer Form.

H = Einschränkung der Beweglichkeit allgemein.

I = Negative Reaktion der sozialen Umwelt.

J = Negative Auswirkung des Führerscheinentzugs oder der Strafe auf das eigene Befinden.

K = Nicht näher bezeichnete oder sonstige private Nachteile.

Für die Auswertung erwies sich diese Differenzierung als zu fein. Deshalb wurden im wesentlichen die beiden Kategorien **Berufliche Nachteile** (A bis D) und **Private Nachteile** (E bis K) verwendet.

2.5.5 Rückfallgeschehen

Das Rückfallgeschehen wurde durch eine Anfrage beim Bundeszentralregister im Mai 1985 erfaßt. Bei der Auswertung wurde das Intervall zwischen Erstverurteilung und Wiederauffälligkeit als Variable verwendet. Eine Differenzierung der Rückfalltaten geschah nach folgenden Kategorien:

- erneute Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr
- andere strafrechtliche Auffälligkeit im Straßenverkehr
- Rückfälligkeit im Bereich allgemeiner Kriminalität

2.6 Reliabilität und Validität der Erhebungsmethode

In der vorliegenden empirischen Untersuchung wurden zwei Erhebungsmethoden verwendet:

- Das Interview bzw. die Befragung zur Erfassung der soziodemographischen Merkmale, der Kursmotivation, des Trinkverhaltens und anderer verkehrspsychologisch relevanter Merkmale
- Die Auswertung von Unterlagen des Bundeszentralregisters zur Erfassung der Rückfälligkeit.

Bei beiden Erhebungsmethoden treten unterschiedliche methodische Probleme auf, deren Einfluß auf Reliabilität und Validität der verwendeten Forschungsmethode im folgenden abgeschätzt werden soll.

2.6.1 Vorgespräch

Folgende Fehlerquellen sind bei der Befragungsmethode in Betracht zu ziehen (FRIEDRICHS, 1973, 207-223):

- Frageformulierung
- Frageanordnung
- Interviewer
- Befragter
- Auswertung

In die Frageformulierung und Frageanordnung ging das Erfahrungswissen und die theoretische Kompetenz der Mitarbeiter der Medizi-

nisch-Psychologischen Institute der beteiligten TÜVs ein, so daß hier eine Minimierung möglicher Fehlerquellen mit Berechtigung angenommen werden kann. Eine mangelnde Skalenqualität der Antwortbefragung liegt wegen der schiefen Verteilung bei einzelnen Variablen vor. Dies gilt für folgende Merkmale:

- Vorhersehbarkeit des Trinkausmaßes (11,4% Zustimmungen)
- Fahrtüchtigkeit bei der Tat in damaliger Sicht (18,0% Verneinungen)
- Führerschein benötigt zur Ausübung von Freizeitaktivitäten (19,8% Verneinungen)
- Arbeitszufriedenheit
- Persönliche Situation problematisch

Die offene Befragung zur Motivation der Kursteilnehmer führte nach der inhaltsanalytischen Auswertung zu einer großen Häufigkeit bei der am meisten protokollierten Kategorie "Kursteilnahme mit dem Ziel der Sperrfristverkürzung" (80,2%). Hier spielte vermutlich Protokollierung und Interviewerverhalten eine Rolle, da die zweithäufigste Kategorie "Kursteilnahme mit dem Ziel einer Verhaltensänderung" im Kursort Freiburg bei mehr als 50% der Befragten protokolliert wurden, während in den übrigen Kursorten diese Kategorie bei weniger als 10% der Befragten erfaßt wurde.

Die schiefen Verteilungen bei den genannten Variablen sind ein Hinweis, daß die Antwortskalierung der Verbesserung bedarf.

Das Verhalten des Interviewers wird durch eine Reihe von Merkmalen geprägt wie Persönlichkeit, Information, Erfahrung sozialer Hintergrund. Ebenso sind seine Erwartungen, Einstellungen und Wahrnehmungen - allgemeinere und solche, die mit der Interviewthematik zu tun haben - verhaltenswirksam. Er ist geneigt, bei offenen Fragen bestimmte Antwortteile eher festzuhalten. Er beeinflusst durch sein Frageverhalten die Antworten des Befragten (CANNELL & KAHN, 1968).

Symmetrisch ist das Antwortverhalten des Befragten ebenso von seinen eigenen Merkmalen und Eigenschaften sowie von den mehr

situations- und gegenstandsbezogenen Wahrnehmungen, Erwartungen und Einstellungen abhängig.

Im Interaktionsprozeß zwischen Interviewer und Befragtem läuft eine Kette von Verhaltensweisen ab:

Der Befragte nimmt über verbale und nonverbale Kommunikationskanäle Merkmale, Erwartungen und Einstellungen des Interviewers wahr. Diese wahrgenommenen und zugeschriebenen Aspekte rufen bei ihm auf eine Frage des Interviewers, welche zusammen mit dessen nonverbalem Verhalten auf den Befragten als Stimulus wirkt, eine bestimmte Antwort hervor. Auf die Antwort des Befragten erfolgt wiederum eine Reaktion des Interviewers, welche bewertende Aspekte enthalten kann oder als Bewertung wahrgenommen werden kann.

Das Verhalten des Interviewers ist am besten durch eine Selektion geeigneter Personen und durch Schulung zu optimieren. Bei dem hier ausgewerteten Interview müßten diese Möglichkeiten eigentlich optimal genutzt sein, da die Interviews von berufserfahrenen Psychologen der Medizinisch-Psychologischen Institute durchgeführt werden. Es finden regelmäßige Treffen der Mitarbeiter aus verschiedenen Regionen der beteiligten TÜVs statt, die dem Erfahrungsaustausch und der Schulung dienen und auch zu einer Vereinheitlichung der methodischen Vorgehensweise bei Begutachtung und Schulung führen. Gleichwohl gibt es durch die Auswertung der Interviews aus der vorliegenden Untersuchung Hinweise, daß zwischen den verschiedenen Instituten, was hier gleichbedeutend mit Kursorten ist, unterschiedliche Befragungs- oder Protokollierungsstile bei einzelnen Interviewfragen praktiziert wurden.

So ergab die Auswertung der offenen Fragen zu den Nachteilen der Kursteilnahme, zum allgemeinen Trinkverhalten und zu den Kursmotiven, daß bei den Interviews in Freiburg eine differenziertere Erfassung von Antworten erfolgt. Bei der Frage nach den Nachteilen durch den Verlust der Fahrerlaubnis (Frage 42) wurden in Freiburg wesentlich mehr sonstige Nennungen registriert, während sich in den übrigen Kursorten das Antwortspektrum auf die

typischerweise häufig auftretenden Antworten konzentriert. Bei der Erfassung des durchschnittlichen Alkoholkonsums durch Frage 53 wurde in Freiburg die unspezifische Kategorie "Unregelmäßiger Alkoholkonsum, z.Zt. kein Alkoholkonsum" nur in 8,2% der Antworten festgehalten, dagegen in den anderen Kursorten in mindestens einem Drittel der Antworten. Schließlich zeigt Frage 59 zu den Kursmotiven, daß in Freiburg eine etwas andere Art der Befragung und Protokollierung praktiziert wurde, die zu einer differenzierteren Erfassung der Motivation führte. In Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim dominiert das Motiv "Kursteilnahme mit dem Ziel der Sperrfristverkürzung" außerordentlich stark. Eine differenziertere Befragung hätte vermutlich zu einer anderen Verteilung geführt, die sich den Antworten in Freiburg angenähert hätte.

Ganz generell ist bei vielen Fragen für die Freiburger Kursteilnehmer eine von den übrigen Kursorten abweichende Verteilung festzustellen. Das gilt auch für die Rückfallquote, die in Freiburg mit 3,2% gegenüber 5,0% in den anderen Kursorten auffallend niedriger ist. Die Kursteilnehmer in Freiburg haben im Mittel eine höhere Schulbildung und nützen das Kraftfahrzeug weniger stark beruflich. Hierzu paßt die stärkere Motivierung auf das inhaltliche Kursziel einer Verhaltens- und Einstellungsänderung. Die niedrigere Rückfallquote bestätigt, daß es sich bei den Freiburger Kursteilnehmern tatsächlich um einen Personenkreis mit geringerer Rückfallgefährdung und größerer Veränderungsbereitschaft handelt. So wird zusammenfassend der Schluß gezogen, daß Unterschiede in den Verteilungen der Antworten im Kursort Freiburg im Vergleich zu den übrigen Kursorten auf ein Zusammenwirken von Unterschieden in der tatsächlichen Merkmalsverteilung und differenzierteren Protokollierungs- und Befragungsstils der Psychologen in Freiburg zurückzuführen sind. Insgesamt dürfte sich das etwas anders geartete Interviewerverhalten in Freiburg wegen des geringen Anteils von 15% an der Gesamtstichprobe nur wenig auswirken. Im überwiegenden Interviewerverhalten ist allerdings eine Fehlerquelle im Kontrast zu Freiburg insofern zu erkennen, daß Merkmale weniger differenziert erfaßt wurden als möglich und die Schiefe von Verteilungen durch das Interviewerverhalten

verstärkt wurde.

Eine Fehlerquelle auf seiten der Interviewer liegt weiter darin, daß im Vorgespräch bereits eine Motivation des Befragten zur Veränderung seines Verhaltens und seiner Einstellungen angestrebt wird. Das Interview soll bereits Schulungscharakter haben. Dies führt dazu, daß dem Befragten Erwartungen und Einstellungen kommuniziert werden und ein sozialer Druck auf ihn ausgeübt wird, weil von seinem Antwortverhalten die Möglichkeit der für ihn mit Vorteilen verbundenen Kursteilnahme abhängt. Diese Fehlerquelle muß aufgrund der Konzeption der Schulungskurse und des Vorgesprächs in Kauf genommen werden.

Auf seiten des Befragten sind als Fehlerquellen folgende Möglichkeiten zu bedenken:

- Anderes Verständnis der Fragen als konzeptionell intendiert
- Begrenzte Erinnerungsfähigkeit
- Einschränkungen der Ausdrucksfähigkeit
- Antwortverhalten im Sinne vermuteter oder wahrgenommener Erwartungen (soziale Erwünschtheit).

FRIEDRICHS vertritt die Auffassung, daß es problematisch sei, "von dem Befragten als Fehlerquelle zu sprechen ..., da er streng genommen ja in ein reaktives Verhalten gedrängt wird" (FRIEDRICHS, 1973, 219). Dies gilt für unser Interview auch in der Form, daß Antwortverhalten im Sinne sozialer Erwünschtheit durch das setting der Nachschulungskurse und die juristische Sanktion provoziert wird. Die größten Verfälschungstendenzen sind bei Fragen zum Trinkverhalten, zur Kursmotivation und zur Einsicht in eigenes Fehlverhalten zu erwarten.

Ein Hinweis auf Veränderungen der Einschätzungen unter dem Einfluß der Interaktion zwischen befragtem Probanden und seinem Interaktionspartner ergibt sich aus den Verschiebungen bei den Antworten zur Einschätzung der eigenen Fahrtüchtigkeit: Die Antworten zur Selbsteinschätzung zum Zeitpunkt des Interviews drücken häufiger eine Verneinung der Fahrtüchtigkeit aus als

zum Zeitpunkt des Alkoholverkehrsdelikts. Eine Veränderung der Korrelation zwischen Selbsteinschätzung und Blutalkoholkonzentration ist am stärksten bei den Befragten, die in einer geselligen Situation tranken. Dies könnte damit zu erklären sein, daß bei diesen Probanden der stärkste Kontrast zwischen Erwartungen in der Trinksituation und in der Interviewsituation auftrat, womit sich der Effekt von social desirability im Interview demonstrieren würde (vgl. ausführlich 3.4.2).

Bei der Diagnose von Alkoholproblemen und Alkoholabhängigkeit ist die zuverlässige Erfassung des Alkoholkonsums eines der schwierigsten Probleme (ausführlich dazu ARMOR & POLICH 1982; POLICH 1982; SOBELL & SOBELL 1975). Exemplarisch ist eine Abschätzung der Validität und Zuverlässigkeit der Erhebungsmethode durch Vergleich der Angaben über das Trinkverhalten und die gemessenen Blutalkoholkonzentration möglich.

Die einfachste und am meisten verwandte Methode der Erfassung des Alkoholkonsums ist die Befragung des Probanden mit Hilfe standardisierter Interviewtechniken. Dieser Zugang zum Trinkverhalten über die Selbstauskunft birgt das Problem der Verfälschbarkeit in sich, was meist aufgrund der Ökonomie des Erhebungsaufwandes in Kauf genommen wird. Ein zweites Problem liegt in der Schwierigkeit, Unregelmäßigkeiten des Trinkverhaltens angemessen zu erfassen und zu bewerten. Die Bemühungen um die Entwicklung valider und zuverlässiger Verfahren haben zwei Typen von Erhebungsinstrumenten hervorgebracht (zusammenfassende Darstellung bei ANTONS & SCHULZ 1976):

- Die Erfassung des totalen Alkoholkonsums über einen bestimmten Zeitraum bzw. der typischen an einem Tag konsumierten Menge (Quantity-Frequency-Technique, vgl. MULFORD & MILLER 1963).
- Die Erfassung der Häufigkeit (Zahl der Tage in einem bestimmten Zeitraum) starken Alkoholkonsums (Quantity-Variability-Technique, vgl. CAHALAN, CISIN & CROSSLEY 1969).

Erfahrungen im Bereich der Alkoholismusforschung und -behandlung sowie im gerichtsmedizinischen Bereich zeigen, daß Abhängige und noch stärker Alkoholverkehrstäter dazu neigen, ihren Alkoholkonsum

zu unterschätzen oder bewußt zu untertreiben (FINE & SCOLES 1976, zu verschiedenen Verfälschungseinflüssen vgl. ANTONS & SCHULZ 1976, 72 ff.). Trotz der Reliabilitätsprobleme der Selbstbericht-Methode gibt es wenige Versuche, objektive Methoden zur Erfassung des Alkoholkonsums wie die Messung der Blutalkoholkonzentration einzusetzen. Es ist aber durchaus denkbar, daß sich mit der Entwicklung einfacherer Meßmethoden manches ändern wird.

Für die Zielgruppe der Alkoholverkehrstäter wurde von FINE u.a. 1978 eine Untersuchung zum Zusammenhang zwischen Blutalkoholkonzentration und selbstberichtetem Trinkverhalten (Q-F-Technik) unternommen. Sie fanden eine signifikante, aber niedrige Korrelation zwischen den beiden Verfahren von .11 bzw. .15. Bei der Bewertung dieses Ergebnisses muß allerdings bedacht werden, daß durch die Blutalkoholkonzentration ein aktueller Zustand erfaßt wird, während der Q-F-Index die durchschnittliche Trinkmenge repräsentiert.

Die Frage der Validität und Reliabilität verschiedener Methoden zur Erfassung des Alkoholkonsums unter Berücksichtigung von Einflüssen der Erhebungssituation verdient besonderes Augenmerk der Forschung.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit ist ein Beitrag zu dieser Thematik durch Vergleich von selbstberichteten Werten über den aktuellen (Situation vor dem Alkoholverkehrsdelikt) und den durchschnittlichen Alkoholkonsum mit der Blutalkoholkonzentration möglich.

Bei der Auswertung der Daten wurde folgendermaßen vorgegangen: Es wurden diejenigen Kursteilnehmer ausgewählt, die genaue Angaben über die Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt (N= 151) bzw. über ihre durchschnittliche Trinkmenge machten (N= 185). Für beide Gruppen wurden dann die Zusammenhänge der genannten Variablen mit der Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit ermittelt.

Die Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt wurde nach der Formel im Abschnitt 2.3.1 in g Alkohol umgerechnet. Sodann wurde mit Hilfe der WIDMARK-Formel die aufgrund der Alkoholmenge und

des Körpergewichts eines Probanden zu erwartende Blutalkoholkonzentration berechnet.

Zur Beschreibung des Verlaufs der Resorption einer genossenen Alkoholmenge im menschlichen Körper mit Hilfe einer mathematischen Formel wurden verschiedene Ansätze unternommen (vgl. FORSTER & JOACHIM 1975; SCHLEYER 1965). Die bewährteste mathematische Gleichung ist die Formel von WIDMARK 1932:

$$A = c_0 \cdot p \cdot r$$

$$c_0 = c_t + \beta_t$$

A = Genossene Alkoholmenge in g

p = Körpergewicht in kg

r = Resorptionskonstante (0,5-0,7)

c_0 = Blutalkoholkonzentration in ‰ zum Zeitpunkt des Alkoholgenusses

c_t = Blutalkoholkonzentration in ‰ zum Zeitpunkt nach dem Alkoholgenuß

β_t = Resorptionsgeschwindigkeit bzw. Abfall der Blutalkoholkonzentration zwischen dem Alkoholgenuß und dem Zeitpunkt t (β_{60} = 0,15)

WIDMARK beschränkt seine Formel auf Blutalkoholwerte bis 1,12 Promille und nennt als weitere Voraussetzung für deren Gültigkeit Nüchternheit vor dem Alkoholgenuß. Für die Resorptionskonstante r wird im allgemeinen der Wert 0,7 angenommen, welcher sich in verschiedenen Untersuchungen als Mittelwert ergab (FREUDENBERG & MALLACH 1966; ZINK & WENDLER 1978). Größere Abweichungen von dem Mittelwert 0,7 für r ergeben sich bei Über- und Untergewichtigen (JOACHIM & SCHULTE 1983). Bei Frauen wurden Werte im Bereich von 0,5 ermittelt. Empirische Untersuchungen ergaben ferner, daß der stündliche Abfall der Blutalkoholkonzentration im Bereich von 0,15 liegt - jedenfalls hat sich dieser Wert als praktikabel erwiesen (FREUDENBERG & MALLACH, 1966; SCHLEYER 1965).

Aus dem Vergleich von theoretisch zu erwartender und empirisch gemessener Blutalkoholkonzentration wurden folgende Personen ausge-

nommen:

- Personen mit einem Blutalkoholwert über 2,5 Promille wurden aus der Berechnung ausgeschlossen. Damit wird der Gültigkeitsbereich der WIDMARK-Formel ohnehin schon beträchtlich überschritten.
- Personen, die nach ihren Angaben mehr als 3,0 Gramm Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht zu sich genommen hatten, wurden ebenfalls aus der Berechnung ausgeschlossen, da dieser überdurchschnittlich hohe Wert möglicherweise auf einen Erhebungsfehler zurückgehen könnte bzw. außergewöhnliche Umstände des Alkoholgenusses beinhaltet (überdurchschnittlich lange Dauer des Alkoholgenusses).

Die Zuverlässigkeit der Daten wird eingeschränkt durch die Ungenauigkeiten infolge des zeitlichen Abstands zwischen dem Tag des Alkoholverkehrsdelikt und dem Interview in der medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle. Im Durchschnitt sind bei den Befragten etwa vier Monate zwischen diesen Zeitpunkten vergangen. Auf der anderen Seite dürfte die Genauigkeit der Erinnerung an die Vorgänge am Tag der Tat größer sein als bei einer Zeitdifferenz von vier Monaten, wenn es sich um ein weniger herausragendes Ereignis handelt. Ein Problem für die Anwendbarkeit der WIDMARK-Formel stellt das Fehlen einer Information über den Abstand des Trinkzeitpunkts und der Blutprobe dar. Weiter sind die Zeiträume, in denen der Alkohol konsumiert wurde, bei den Befragten sicherlich sehr unterschiedlich. Ebenso dürfte in den meisten Fällen eine bereits genannte Bedingung der WIDMARK-Formel - die Nüchternheit vor dem Alkoholgenuß - nicht erfüllt sein, da die meisten Trunkenheitsdelikte in den Abendstunden verübt werden. Ein weiterer Einfluß, der die Anwendung der WIDMARK-Formel in Frage stellt, ist das Fehlen von Informationen über spezifische Resorptionsbedingungen (Übergewicht u.ä.).

Aufgrund der genannten Fehlereinflüsse muß von vorneherein mit einer relativ großen Fehlervarianz in der Beziehung Blutalkoholgehalt und Alkoholmenge gerechnet werden. Die Ausgangsfrage bezieht sich allerdings auch weniger auf die Genauigkeit einer Vorhersage der Alkoholmenge aus dem festgestellten Blutalkoholwert, sondern eher darauf, ob Hinweise auf eine systematische Übertreibung oder

Untertreibung bei der Angabe zum Alkoholgenuß vorliegen.

Grundsätzlich sind folgende zwei Möglichkeiten denkbar:

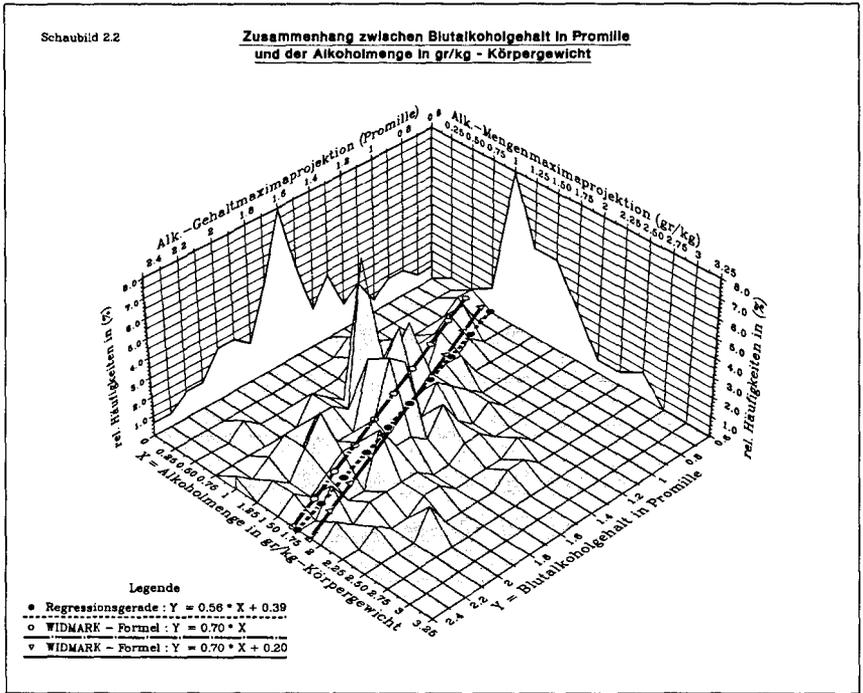
- a) Die Gerade aufgrund der WIDMARK-Formel und die Regressionsgerade verlaufen parallel. Wenn die Regressionsgerade in einem höheren Wertebereich bezogen auf die Alkoholmenge liegt, dann würde dies bedeuten, daß die Befragten ihre Alkoholmenge in der Erinnerung eher übertreiben bzw. systematische Verfälschungstendenzen in dieser Richtung vorliegen. Wenn die Regressionsgerade in dem niedrigeren Wertebereich liegt, dann würde dies bedeuten, daß die Befragten ihren Alkoholkonsum eher untertreiben.
- b) Die Steigungen der beiden Geraden verlaufen unterschiedlich. Dies würde bedeuten, daß systematische Fehlereinflüsse bei Probanden mit niedrigerem Blutalkoholwert eine andere Wirkung haben als bei Probanden mit einem höheren Blutalkoholwert. Es ist wahrscheinlicher, daß Probanden mit einem höheren Blutalkoholwert ihren Alkoholkonsum eher untertreiben, während Probanden mit einem niedrigeren Blutalkoholwert eher realistisch antworten dürften.

Die Alkoholmenge wurde für 151 Personen berechnet, deren Blutalkoholwert unter 2,5 Promille liegt und die außerdem nicht mehr als 3,0 g Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht zu sich genommen hatten. Es wurden folgende, bereits in Abschnitt 2.3.1 angeführte Formel verwendet:

Alkohol in Gramm = Trinkmenge Bier (Gläser) x 20 + Trinkmenge Wein (Viertel) x 20 + Trinkmenge Schnaps (Zahl) x 8

Schaubild 2.2

**Zusammenhang zwischen Blutalkoholgehalt in Promille
und der Alkoholmenge in gr/kg - Körpergewicht**



Die Produkt-Moment-Korrelation zwischen Trinkmenge (bezogen auf das Körpergewicht) und Blutalkoholkonzentration beträgt .44 ($p = .001$). Schaubild 2.2 zeigt die bivariate Verteilung von Blutalkoholwerten und Alkoholmengen für die genannte Personengruppe. Die Höhe der Umhüllungsfläche der Verteilung entspricht jeweils den Häufigkeiten für ein Wertepaar (Blutalkoholgehalt, Alkoholmenge). Die meisten Probanden liegen um das Wertepaar (1,0 g Alkohol, 1,6 Promille). Hier liegt bei dem Verteilungsgebirge ein stark herausragender Häufigkeitsgipfel vor. 12 Probanden (7,7 %) liegen bei dem genannten Wert - nach entsprechender Rundung der Rohwerte.

Schaubild 2.2 enthält ferner eine Gerade, die den Zusammenhang zwischen Blutalkoholgehalt und Alkoholmenge nach der WIDMARK-Formel ohne die β -Konstante ausdrückt. Eine zweite Gerade stellt die empirische Schätzung des Zusammenhangs zwischen den beiden Variablen aufgrund der Regressionsanalyse dar. Eine dritte, mit

Dreiecken gekennzeichnete Gerade wurde nach der WIDMARK-Formel unter Berücksichtigung der Zeitdifferenz zwischen Blutentnahme und Trinkzeitpunkt ermittelt. Es wurde eine Zeitdifferenz von zwei Stunden geschätzt. Die letzteren beiden Geraden liegen sehr nahe beieinander und kreuzen sich in der Nähe des Zentrums der Verteilung. Die Steigung der Regressionsgeraden beträgt 0,56 im Vergleich zu dem Wert 0,7 bei der WIDMARK-Formel. Die Abweichung eines Wertes auf der Regressionsgeraden von dem theoretisch errechneten Wert nach der WIDMARK-Formel beträgt bei einem Blutalkoholwert von 2,5 Promille nur 0,2 g Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht. Dies ist die höchste Abweichung im Wertebereich unseres Schaubildes. Die Abweichungen der beiden Geraden voneinander in dem überwiegenden Wertebereich ist deutlich niedriger.

Dieses Ergebnis bedeutet, daß die Angaben der Kursteilnehmer über ihre Trinkmenge im Mittel als sehr zuverlässig eingeschätzt werden müssen. Es zeigen sich keine systematischen Verzerrungstrends etwa in der Richtung, daß die Probanden generell ihre Trinkmenge niedriger angeben, oder daß eine Teilgruppe unter- oder übertreiben würde. Die einzelnen Werte der Kursteilnehmer weichen allerdings beträchtlich von der zu erwartenden Verteilung ab, die durch die Regressionsgerade oder die WIDMARK-Formel ausgedrückt wird. Dies ist auch nicht anders zu erwarten, da, wie eingangs aufgeführt, eine Reihe von unsystematischen Fehlereinflüssen vorliegt (Erinnerungsgenauigkeit, Nahrungsaufnahme vor dem Alkoholgenuß in unterschiedlichem Maße, interindividuelle Unterschiede in Resorptionsfaktor und Resorptionsgeschwindigkeit).

Der Zusammenhang zwischen der Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit und der durchschnittlichen Trinkmenge (Trinkgewohnheiten) fällt deutlich schwächer aus. Die Korrelation zwischen den beiden Variablen wurde getrennt für die Biertrinker ($r = .14$, $p = .05$, $N = 152$) und für die Weintrinker ($r = .15$, n.s., $N = 33$) berechnet. Da es sich um die Beziehung zwischen einer situativen und einer überdauernden Variablen handelt, ist es nicht verwunderlich, daß die Höhe des Koeffizienten deutlich niedriger als für die aktuelle Trinkmenge ($r = .44$) ist. In der Größenordnung ist das Ergebnis hier mit den Werten der Untersuchung von FINE u.a. 1978

vergleichbar ($r = .11$ bzw. $.15$).

2.6.2 Rückfälligkeit

Zur Erhebung des Rückfallgeschehens wurden Auskünfte aus dem Bundeszentralregister eingeholt. Aus methodischer Sicht kann dieses Erhebungsverfahren am ehesten als nichtreaktives Verfahren oder als Sekundäranalyse bereits vorhandener Datensammlung angesehen werden. Der Vorteil dieser Vorgehensweisen ist, daß die Probanden nicht direkt angesprochen werden müssen, daß auf vorhandenes Datenmaterial zurückgegriffen werden kann und daß dadurch der Erhebungsaufwand begrenzt bleiben kann. Nichtreaktive Verfahren sind unaufdringlich. Sie berühren weder die persönliche Sphäre der Probanden direkt noch sind sie den sonst zu beachtenden Verfälschungstendenzen ausgesetzt.

Die Erfassung des Effizienzkriteriums Fahren unter Alkoholeinfluß durch Daten der Strafverfolgungsbehörden hat allerdings den Nachteil, daß nur ein geringer Teil des relevanten Verhaltens erfaßt wird. Es ergibt sich eine sehr schiefe Verteilung. Beim Zustandekommen der Untersuchungsvariablen spielen Zufallsprozesse und schwer kontrollierbare Fehlerquellen eine Rolle. Verfälschungstendenzen sind aber auch bei anderen Methoden, die das Fahrverhalten unter Alkoholeinfluß erfassen sollen, von Bedeutung, da das untersuchte Verhalten starken Sanktionsdrohungen unterliegt. Die Verwendung von Bundeszentralregisterauszügen stellt einen möglichen und vertretbaren Kompromiß zwischen den geschilderten Vor- und Nachteilen dar.

2.7 Zusammenfassung

Die in Baden-Württemberg seit 1980 von den Technischen Überwachungsvereinen Baden und Stuttgart angebotenen Nachschulungskurse für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer, zu denen das Max-Planck-Institut die Begleituntersuchung übernommen hat, orientieren sich an dem Schulungsmodell "Mainz 77" unter besonderer Berücksichtigung gruppenspezifischer Elemente und Einflüsse. Durch den Justizminister des Landes Baden-Württemberg wurden die rechtlichen Grundlagen des Modellversuchs geschaffen, wozu insbesondere eine

i. d. R. zweimonatige Sperrfristabkürzung durch Gerichtsentscheid oder auf dem Gnadenweg gehört. Auswahl und erste Motivierung der Teilnehmer zur Verhaltensänderung finden in einem Vorgespräch statt, das die wichtigsten Voraussetzungen für eine sinnvolle Kursteilnahme überprüfen und ungeeignete Personen ausschließen soll. Die Kurse selbst werden von Diplompsychologen mit einer speziellen Zusatzausbildung geleitet, finden in Gruppen mit etwa 8 bis 10 Teilnehmern statt und erstrecken sich über vier Nachmittage mit jeweils drei Stunden Dauer. Schwerpunkt der Kurse sind fünf Themenkomplexe: Auseinandersetzung mit relevanten Situationen, Abwehrmechanismen, Selbstkontrolle, Analyse gefährlicher Situationen, Aufbau von Handlungsalternativen. Im Rahmen einer Evaluationsuntersuchung verdienen jedoch nicht nur das Kursmodell im engeren Sinne Beachtung, sondern auch die Rahmenbedingungen der Kursteilnahme. Unter den Faktoren, die das Entscheidungsverhalten der Kursinteressenten über eine tatsächliche Teilnahme beeinflussen, sind folgende Punkte hervorzuheben: In welchem Maße ist die Freiwilligkeit der Teilnahme gegeben, welcher finanzielle und zeitliche Aufwand kommt auf einen Kursteilnehmer zu und welche Vorteile - hier vor allem die vorzeitige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis - sind mit der Kursteilnahme verbunden? Die vorliegende Untersuchung beschäftigt sich insbesondere mit der Frage des Zustandekommens des Teilnehmerkreises, den spezifischen Merkmalen der Gruppe der Kursteilnehmer im Vergleich zur Grundgesamtheit und den Motiven der Kursteilnahme. Über die Fragestellung der Nachschulungsthematik im engeren Sinne hinaus sollen schließlich das Trinkverhalten, situative Bedingungen und subjektive Einschätzungen der Trinksituation, die zum Alkoholverkehrsdelikt führten, untersucht werden. Eine weitere Fragestellung der Untersuchung bezieht sich auf die richterliche Entscheidung bei der Festsetzung der Dauer der Fahrerlaubnis. Eine Nacherhebung zum Rückfallgeschehen rundet die Arbeit ab.

Die empirische Grundlage der Untersuchung bilden die Daten aus dem Vorgespräch. Diese gliedern sich in fünf Variablengruppen:

- Trinkverhalten und Alkoholverkehrsdelikt (Trinkanlässe, persönliche Situation und Arbeitszufriedenheit, Trinkverhalten von Freunden und Arbeitskollegen, subjektive Einschätzung der

Situation vor und während des Alkoholverkehrsdelikts, Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt und durchschnittlicher Alkoholkonsum, Körpergewicht, Deliktart, Anlaß der Verfolgung des Alkoholverkehrsdelikts).

- Selektionsrelevante Merkmale (Phase des Ausscheidens aus dem Selektionsprozeß, Gesprächstermin, Ausschlußgründe, Blutalkoholgehalt, Dauer des Fahrerlaubniszugs, Vorhandensein einer ausreichenden Restdauer für die Kursteilnahme, Alter).
- Soziodemographische Merkmale (Alter, Dauer des Führerscheinebesitzes, Geschlecht, Familienstand, Schulbildung, ausgeübter Beruf, Berufsprestige, Stellung im Beruf).
- Motive der Kursteilnahme (direkte Kursmotive, berufliche vs. private Nutzung des Kraftfahrzeugs, Nachteile durch den Verlust der Fahrerlaubnis).
- Rückfallgeschehen (Intervall zwischen Erstverurteilung und Rückfalltat, Art der Wiederauffälligkeit).

Die Fehlerquellen bei der Erhebungsmethode Interview wurden dargestellt. Für einzelne Fragen zeigte sich bei der Auswertung eine ungünstige Antwortskalierung durch die schiefe Verteilung. Zwischen Freiburg und den übrigen Kursorten bestehen Unterschiede in der Differenziertheit der Antwortprotokollierung. Exemplarisch konnte am Beispiel der Antworten über die Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt gezeigt werden, daß den Angaben eine befriedigende Validität zukommt, was für die Validität anderer weniger sensibler Variablen spricht.

Die Erhebung der Rückfälligkeit über Bundeszentralregisterauszüge ist eine nichtreaktive und ökonomische Methode. Ihr Nachteil besteht vor allem in dem Ausblenden eines großen Dunkelfeldes und infolgedessen in einer schiefen Verteilung. Aber auch andere Methoden, das Verhalten der Probanden direkter zu erfassen, werden mit großen Schwierigkeiten konfrontiert, insbesondere der Verfälschung durch soziale Erwünschtheit, da das Zielverhalten einer moralischen und juristischen Sanktionierung unterliegt.

3. ALKOHOLVERKEHRSDELIKT UND VORAUSGEHENDE TRINKSITUATION

Thema dieses Abschnittes sind situative Bedingungen und Verhalten der alkoholauffälligen Kraftfahrer unserer Untersuchungsstichprobe vor dem Antritt der Trunkenheitsfahrt, die zu einer Verurteilung führte. Dem empirischen Teil wird zunächst ein Literaturüberblick zur Problematik Alkohol und Fahren vorangestellt. Im Anschluß daran werden die empirischen Ergebnisse zu den situativen Bedingungen, zu Situationsbewertung und Selbstkontrolle sowie zum Trinkverhalten dargestellt.

Was ist der Gegenstand theoretischer Erklärungsmodelle zum Thema Alkohol und Fahren? Geht es um die Frage, warum jemand vor einer zu erwartenden Fahrt mit dem Kraftfahrzeug Alkohol im erheblichen Ausmaß konsumiert? Oder sollte man eher nach Erklärungen dafür suchen, warum jemand sich trotz und nach Alkoholgenuß dafür entscheidet, selbst noch ein Kraftfahrzeug zu steuern? Mit den beiden Fragen sind verschiedene Aspekte des Problemverhaltens angesprochen: Es handelt sich einmal um einen Handlungsablauf mit einer kognitiven Planungs- und Steuerungskomponente. Der Prozeß der Handlungsplanung umfaßt die Situation des Alkoholkonsums, die Notwendigkeit oder Möglichkeit der anschließenden Kraftfahrzeugnutzung, die Bewertung der verschiedenen Handlungsalternativen sowie die kurz- und langfristigen Konsequenzen. Normabweichendes Verhalten ist aus dieser Sicht als eine Störung in dem Prozeß der Handlungsplanung und Handlungskontrolle zu betrachten. Während in der ersten Frage also eher die Aspekte der Planung und Kontrolle zum Ausdruck kommen, wird in der zweiten Frage stärker die Entscheidungs- und Konfliktsituation Alkohol und Fahren betont. Im Vordergrund steht hier, welche Variablen die Wahl einer Handlungsalternative aufgrund der gegebenen Entscheidungs- und Konfliktsituation unter den gegebenen Randbedingungen erklären. Bei der Analyse der Handlungsplanung und der Handlungskontrolle wird gefragt, inwieweit jemand über Verhaltensmöglichkeiten verfügt, gefährdende Trinkanlässe und schwierige Entscheidungssituationen zu vermeiden, und inwieweit die Planung einer Handlungssequenz das Erkennen gefährdender Einflüsse einschließt.

Die vorhandenen theoretischen Modelle zur Erklärung des Fahrens unter Alkoholeinfluß lassen sich ohne große Vereinfachung folgenden zwei Grundkonzeptionen zuweisen:

- handlungs- und entscheidungstheoretischer Ansatz,
- verhaltens- und lernpsychologischer Ansatz.

Der persönlichkeits-theoretische Ansatz hat in den letzten Jahren für die empirische Forschung zur Alkoholverkehrsdelinquenz im Vergleich zu den beiden genannten Modellen an Bedeutung verloren. Stattdessen hat sich die Forschung mehr der Analyse situationsspezifischer Aspekte und der differenzierten Erfassung von Handlungsstilen zugewendet.

3.1 Theoretische Modelle zur Erklärung der Alkoholverkehrsdelinquenz

3.1.1 Handlungs- und entscheidungstheoretischer Ansatz

Mit dem Begriff des Handelns werden zielgerichtete, geplante, absichtsvolle, in Zweck-Mittel-Relationen eingebettete Verhaltensweisen bezeichnet. Grundlegend ist die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Handlungsalternativen abwägen zu können, was mit der Bewertung der verschiedenen Möglichkeiten einhergeht und in den Entscheidungsprozeß einmündet. WERBIK 1978 hält das Vorliegen einer Entscheidungsmöglichkeit zwischen mindestens zwei Handlungsalternativen aus der Sicht des Betroffenen für das konstituierende Merkmal einer Handlung. Unter Handlungstheorien sind Theorien zu verstehen, die das Verhalten von Individuen unter besonderer Berücksichtigung der Intention oder des subjektiven Sinns einer Handlung beschreiben, erklären oder vorhersagen. Entscheidungstheorien sind "theoretische Modelle, die sich darauf beziehen, daß ein Handelnder ('actor') eine gegebene Situation, die durch bestimmte Merkmale beschrieben ist, durch Wahl einer bestimmten Verhaltensmöglichkeit in der Weise in eine andere Situation transformiert, daß er eine bestimmte rationale Entscheidungsregel ('Maxime') befolgt, die sich ihrerseits auf Bewertungen der einzelnen Verhaltensmöglichkeiten gemäß dem Wertsystem des actors stützt" (WERBIK 1978, 64). Die Situation nach dem Alkoholgenuß

beinhaltet für den Kraftfahrer in vereinfachender Sichtweise die Alternative zwischen den zwei Handlungsmöglichkeiten Benutzung des Kraftfahrzeuges oder Verwendung eines anderen Fortbewegungsmittels. Insofern handelt es sich um eine Entscheidungssituation, wobei allerdings außer acht gelassen wird, daß schon früher Vorentscheidungen getroffen worden sind, z.B. wieviel Alkohol konsumiert wurde, ob das Kraftfahrzeug zur Anfahrt benutzt wurde, welcher Ort zum Alkoholgenuß aufgesucht wurde. Diese Vorentscheidungen tragen zur konkreten Gestalt der letzten Entscheidung vor der Benutzung des Kraftfahrzeuges bei. Verschiedene Autoren sprechen allgemein von dem Konflikt "Alkohol und Fahren" und meinen damit die genannte Wahlmöglichkeit des alkoholisierten Kraftfahrers (HUGUENIN 1979, KRETSCHMER & RIEDIGER 1979).

KARSTEDT-HENKE 1979 hat im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen aus der Perspektive eines entscheidungstheoretischen Ansatzes ein Variablengerüst zum Thema Alkohol und Fahren zusammengestellt. Anhand dieses theoretischen Modells wurde die vorhandene Literatur gesichtet und strukturiert. Für die Verwendung eines entscheidungstheoretischen Ansatzes spricht nach KARSTEDT-HENKE, daß Alkoholverkehrtsdelinquenz ein recht weit verbreitetes delinquentes Verhalten mit einem großen Dunkelfeld ist und tiefergehende Störungen des Verhaltens und der Persönlichkeit für diese Art von Delinquenz vergleichsweise geringe Bedeutung haben. Ein weiteres Argument für die Verwendung eines Entscheidungsmodells läßt sich daraus ableiten, daß das Handeln eines alkoholauffälligen Kraftfahrers sehr stark durch die angenehmen und unangenehmen Folgen der Trunkenheitsfahrt und der zur Diskussion stehenden Alternativen gesteuert wird. KARSTEDT-HENKE lehnt sich bei ihrem theoretischen Modell an die Konzepte von VROOM 1964 und KRAAK 1976 an. Die Wahl einer Handlungsalternative hängt danach ab von der positiven oder negativen Valenz der Handlungsfolgen, der subjektiven Wichtigkeit der Handlungsfolgen und der Eintretenswahrscheinlichkeit abhängig von der gewählten Handlungsalternative. In Anlehnung an die Modelle von KRAAK und VROOM unterscheidet KARSTEDT-HENKE drei Variablenklassen: primäre Variablen, die direkt auf das Problemlösungsverhalten einwirken, sekundäre Variablen mit einer indirekten Wirkung und tertiäre Variablen,

worunter demographische Variablen, die Unterteilung in verschiedene Handlungsbereiche und Lebenskontexte verstanden werden. Zu den primären Variablen gehören die Bewertungen der möglichen Handlungsfolgen, insbesondere der Sanktionen des abweichenden Verhaltens, die Einschätzung der Fahrfähigkeiten und der Grad der Normabweichung. Zu den sekundären Variablen werden Variablen der Entscheidungssituation, des Trinkverhaltens, der Trinkmotive, des Fahrverhaltens und der Fahrmotive gerechnet. Die sekundären Variablen sind damit als solche anzusehen, die das Trinkverhalten und das Fahrverhalten allgemein, unabhängig von einer möglichen Konfliktsituation Alkohol und Fahren, beeinflussen.

HUGUENIN 1979 sieht Werte und Einstellungen als relevante Variablen des Entscheidungsverhaltens in der Konfliktsituation Alkohol und Fahren an. Werte haben aus seiner Position eine zentrale Bedeutung im Entscheidungsprozeß, weil sie wiederum die situations- und objektspezifischen Einstellungen und Bewertungen determinieren und einen stärker überdauernden Charakter besitzen. Zusätzlich zur Ziel- und Wertbezogenheit einer Handlung betont HUGUENIN, daß jede Handlung dann zu einem Anpassungsprozeß gehört, wenn eine Störung des Person-Umwelt-Gleichgewichts vorliegt, d.h. wenn ein Individuum ein Ziel nicht auf die geplante Weise erreichen kann. Ein solches Anpassungsproblem liegt nach HUGUENIN in der Konfliktsituation Alkohol und Fahren vor. Obwohl HUGUENIN in seinem Konzept auf die situationsspezifischen Kognitionen und Bewertungen Bezug nimmt, welchen er eine Bedeutung für das Fahr- und Trinkverhalten zuschreibt, wendet er sich in seinem empirischen Teil vor allem den überdauernden Werten zu. Auf empirischer Ebene scheint somit der handlungstheoretische Charakter des Modells etwas unvollständig repräsentiert, so daß der Leser sich leicht dazu veranlaßt sieht, den Ansatz von HUGUENIN eher der Einstellungstheorie zuzuordnen.

KRETSCHMER & RIEDIGER 1979 lassen sich bei ihrem Forschungsvorhaben zum Problembereich Alkohol und Fahren ebenfalls von einem handlungstheoretischen Grundansatz leiten. Ihnen geht es weniger um die Erklärung, sondern eher um die Deskription von relevanten Determinanten der Konfliktsituation und des Problemlösungsverhal-

tens. Gegenstand ihrer empirischen Untersuchung im Rahmen einer Repräsentativbefragung zur zuletzt erlebten Trinksituation sind situationsbezogene Aspekte (Situationsmerkmale und "mit der Konfliktlösung in Beziehung stehende Faktoren"), das allgemeine Trink- und Fahrverhalten sowie relevante Einstellungsdimensionen.

3.1.2 Verhaltens- und lernpsychologischer Ansatz

Die Verhaltenstherapie hat besonders im letzten Jahrzehnt wichtige Erkenntnisse zur Erklärung und zur Behandlung von exzessivem und unkontrolliertem Alkoholkonsum beigetragen. Stärker als von anderen therapeutischen Richtungen wird der Einfluß vorausgehender und auslösender situativer Bedingungen betont. Hierzu gehören die kulturell oder subkulturell bedingten Trinksitten, das Modellverhalten von Bezugspersonen und Referenzgruppen sowie die Bedeutung situativer Bedingungen i.e.S. (Trinkgewohnheiten und Trinkanlässe zu Hause, gesellige Trinkanlässe). In einer Untersuchung von MARLATT 1978 erwiesen sich als die häufigsten Situationen, die zu einem Alkoholkonsum nach Abstinenz führten, gesellige Anlässe, in denen sich die Befragten einem sozialen Druck zum Trinken ausgesetzt fühlten, und Situationen, in denen die Probanden aufgrund von Problemen, Ärger und Schwierigkeiten zum Alkohol griffen. Ein weiteres Verdienst des verhaltenstherapeutischen Konzeptes ist die Analyse der Verstärkungsprozesse, die zur Steigerung oder zur Aufrechterhaltung des Alkoholkonsums führen. In letzter Zeit haben sich Methoden zur Förderung von Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle des Alkoholkonsums als besonders wirksam erwiesen, wodurch eine intensive Diskussion über Behandlungsziele bei der Alkoholismustherapie (Abstinenz vs. kontrolliertes Trinken) angeregt wurde (MILLER 1983, SOBELL & SOBELL 1973, KRAEMER 1980).

Auch im Bereich der Schulung und therapeutischen Behandlung von Alkoholverkehrsdelinquenten haben verhaltens- und lernpsychologisch orientierte Schulungskonzepte in letzter Zeit eine zunehmende Bedeutung gewonnen. Diesen Konzeptionen sind folgende lernpsychologische Grundannahmen gemeinsam:

- Das Fehlen von negativen Konsequenzen nach dem Fahren unter Alkoholeinfluß aufgrund der hohen Dunkelziffer (Nichtentdecktwerden) führt zur Verstärkung des normabweichenden Verhaltens.

- Alkoholauffällige Kraftfahrer haben nur ein lückenhaftes oder fehlerhaftes Wissen über die Wirkung von Alkohol auf das Entscheidungsverhalten in der Konfliktsituation Alkohol und Fahren und auf das Fahrverhalten (Wissensdefizit).
- Bei alkoholauffälligen Kraftfahrern sind Selbstbeobachtung, adäquate Wahrnehmung von Hinweisreizen auf gefährliche Situationen und die Selbstkontrolle des Alkoholkonsums nicht angemessen entwickelt (Selbstkontrolldefizit).
- Alkoholauffällige Kraftfahrer verfügen über zu wenige Verhaltens-techniken zur Vermeidung und Bewältigung gefährlicher Situationen (Verhaltensdefizit).

3.2 Neuere empirische Untersuchungen zur Ätiologie der Alkohol-verkehrsdelinquenz

3.2.1 Experimentelle Arbeiten

HUGUENIN 1979 führte eine feldexperimentelle Untersuchung durch zum Einfluß von Werten auf die Entscheidung von Kraftfahrern, ob sie vor einer geplanten Fahrt Alkohol zu sich nehmen sollten. Es wurden u.a. folgende drei Gruppen verglichen:

- Gruppe 1 von Personen, die das Trinkangebot akzeptierten,
- Gruppe 2 von Personen, die sich nach anfänglichem Weigern doch zum Trinken verleiten ließen,
- Gruppe 3 von Personen, die das Trinkangebot ablehnten.

Die Reaktion der Gruppe 2 wird vom Autor als "inkonsistent" bezeichnet, da die verbale Äußerung und das Verhalten nicht übereinstimmen. Es wird daraus geschlossen, daß bei dieser Gruppe ein stärkerer Entscheidungskonflikt auftrat, was sich durch die längere Reaktionszeit bei Gruppe 2 im Vergleich zu Gruppe 3 bestätigt. Von einem echten Experiment kann bei der Untersuchung sicher nicht gesprochen werden, da keine Bedingungen kontrolliert wurden. Die Auswertung besteht eher in nachträglichen Vergleichen der Werte und Einstellungen bei den verschiedenen Gruppen. Die Tatsache, daß Gruppe 3 der Nichttrinker die Werte "Prestige, Respekt, Bewunderung erlangen" und "unabhängig und selbstsicher sein" höher gewichtet als die beiden anderen Gruppen, den Wert "sich anpassen, nicht negativ auffallen" dagegen niedriger gewich-

tet, läßt sich wohl am ehesten damit interpretieren, daß diese Personen aufgrund ihrer Einstellungen sich weniger von dem sozialen Druck beeinflussen ließen. Die Schlußfolgerung des Autors: "Ob das Trinkangebot akzeptiert wird oder nicht, hängt stark von sozialen Faktoren ab. Aufklärungskampagnen sollten sich daher nicht nur an den trinkenden Lenker richten, sondern auch an die eventuell dazu beeinflussenden Personen, damit diese keinen Gruppendruck ausüben" (HUGUENIN 1979, 16). Schließlich wurde bei den Trinkern noch die Personen mit einer überdurchschnittlichen und einer unterdurchschnittlichen Trinkmenge verglichen. Es zeigte sich, daß Personen, die folgenden Werten ein hohes Gewicht beimessen, mehr trinken: "fähig und kompetent sein", "Macht besitzen", "möglichst den eigenen Vorteil erlangen", "die Technik des Autos beherrschen". Offensichtlich spielt für die starken Trinker das Machtmotiv eine größere Rolle. Man ist versucht, aus diesem Ergebnis die Schlußfolgerung abzuleiten, daß es sich bei den stärkeren Trinkern um Personen handelt, die sich nach dem Genuß von Alkohol als stärker und fähiger erleben. Dagegen zeigen die mäßigeren Trinker eine Präferenz für Werte, die eher für Selbstbesonnenheit sprechen: "reife sexuelle und geistige Liebe", "Selbstachtung und Selbsteinschätzung". Hinsichtlich geeigneter Maßnahmen zur psychologischen Beeinflussung von Alkoholverkehrstätern, die sich als Geselligkeitstrinker einordnen lassen, ergibt sich aus der Untersuchung der Hinweis, daß für diesen Probandenkreis Maßnahmen zur Steigerung des Selbstwertgefühls und des Selbstbehauptungsverhaltens angezeigt erscheinen.

Die experimentell angelegte Studie von BROWN 1980 zu zwei verschiedenen Schulungsmethoden für alkoholauffällige Kraftfahrer erscheint auch unter dem Gesichtspunkt der Ätiologie interessant. Es wurden 60 männliche Trunkenheitstäter nach Zufall auf drei verschiedene Gruppen aufgeteilt: Die Probanden der Selbstkontrollgruppe erhielten ein Bio-Feedbacktraining zur Kontrolle des Blutalkoholwertes und nahmen an Übungen und Hausaufgaben zum kontrollierten Trinken teil (fünf dreistündige Sitzungen). Die Probanden der konventionellen Schulungsgruppe besuchten Vorträge, Filme und Gruppengespräche zu Problemen von Alkohol und Fahren, Alkohol und Gesundheit, und beschäftigten sich mit Strategien zur

Veränderung des Trinkverhaltens sowie zur Vermeidung von künftigen Alkoholverkehrsdelikten (fünf dreistündige Sitzungen). Für die Kontrollgruppe war kein Programm vorgesehen. Die Untersuchung ist besonders deswegen hervorzuheben, weil zwei verschiedene Behandlungsansätze miteinander verglichen werden, weil außerdem zur Erfassung des Behandlungserfolges Aufzeichnungen und Angaben der Probanden über das Trinkverhalten ebenso wie Interviews mit Bezugspersonen verwendet wurden. Das Selbstkontrollprogramm zeigte sich in den verschiedenen Indikatoren eindeutig als überlegen. Beispielsweise reduzierte sich die Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten in einem Jahresquartal von einem Ausgangswert zwischen 10 und 20 nach 12 Monaten bei der Kontrollgruppe auf 5,55, bei der konventionellen Schulungsgruppe auf 7,65 und bei der Selbstkontrollgruppe auf 0,90. BROWN interpretiert dieses Ergebnis u.a. damit, daß die Probanden im Selbstkontrolltraining ihr Trinkverhalten veränderten und daß daraus eine Veränderung des Fahrverhaltens erfolgte. Aus der Untersuchung ergeben sich somit zwei Hinweise. Ein wesentliches Defizit bei den Alkoholverkehrstätern stellt die mangelnde Fähigkeit zur Selbstkontrolle des Trinkverhaltens dar. Weiterhin deutet die Untersuchung darauf hin, daß direkte Veränderungen des Trinkverhaltens effizienter sind als Versuche der Verhaltensbeeinflussung ohne Veränderung des Trinkverhaltens.

3.2.2 Gruppenvergleiche

BUIKHUISEN 1971 verglich zwei Gruppen: Trunkenheitsdelinquenten, die in zwei niederländischen Anstalten inhaftiert waren, und eine Stichprobe von Einwohnern aus einer mittelgroßen Stadt der Niederlande, deren Zusammensetzung nach Alter, Beruf und Geschlecht vergleichbar war. Es ergaben sich keine Unterschiede hinsichtlich Intelligenz, psychosomatischen Beschwerden und Rigidität. Die Trunkenheitstäter hatten höhere Werte in Neurotizismus, Extraversion, Impulsivität, Risikobereitschaft, Neigung zum Generalisieren und niedrigere Werte in den Skalen Verantwortungsgefühl, soziale Anpassung und Selbstkontrolle des California Personality Inventory.

Eine ähnlich angelegte Untersuchung wurde 10 Jahre später in den USA von SELZER, VINOKUR und WILSON 1977 durchgeführt. Es wurden

drei Gruppen verglichen: 306 männliche Trunkenheitstäter, die an einem Rehabilitationsprogramm teilnahmen, 289 stationäre und ambulante alkoholabhängige Patienten und als Kontrollgruppe 269 unauffällige Kraftfahrer. Als allgemeine Tendenz zeigte sich, daß die alkoholauffälligen Kraftfahrer in vielen Dimensionen sich nicht von der Gruppe der Unauffälligen unterschieden, in den übrigen etwa zwischen der Gruppe der Alkoholiker und der Unauffälligen lagen. Vorsicht gegenüber den Daten ist allerdings deswegen geboten, weil die alkoholauffälligen Kraftfahrer in der Skala zur sozialen Erwünschtheit deutlich höhere Werte als die anderen beiden Gruppen aufwiesen. Im Trinkverhalten nahmen die alkoholauffälligen Kraftfahrer eine mittlere Position ein, was Trinkmenge, Trinkmotive und Erleben von Alkoholwirkungen betrifft. Keine Unterschiede zwischen den unauffälligen Kraftfahrern und den alkoholauffälligen Kraftfahrern bestanden im Erleben der familiären Beziehungen und des Arbeitsplatzes. Ebenso lagen die Trunkenheitstäter in den meisten verwendeten Persönlichkeitsvariablen, einschließlich Selbstkontrolle, relativ nahe bei den unauffälligen Kraftfahrern. Ein deutlicher Unterschied zwischen Trunkenheitstätern und Unauffälligen ergab sich hinsichtlich des Verantwortungsbewußtseins. Besonders betont wird von den Autoren die Tatsache, daß 40 % bis 50 % der Trunkenheitstäter aufgrund der Werte im Michigan Alkoholismus Screening Test als alkoholabhängig zu bezeichnen sind.

POCOCK & LANDAUER 1980 untersuchten im Rahmen von Arbeiten zur Wirkung von Abschreckung durch Strafe die Frage, inwieweit alkoholauffällige Kraftfahrer ihr Delikt als weniger schwerwiegend beurteilen als unauffällige Personen. Ihre Vermutung bestätigte sich: Im Hinblick auf dieses spezielle Delikt ergaben sich signifikante Unterschiede zwischen den Vergleichsgruppen, nicht jedoch hinsichtlich der übrigen 20 bewerteten Straftaten. Die Autoren zweifeln aufgrund dieses Ergebnisses daran, daß Strafen geeignet sind, die Rückfälligkeit von alkoholauffälligen Kraftfahrern entscheidend zu vermindern. Es scheint so, daß Strafverfolgung und Verurteilung eher Abwehrmechanismen verstärken als daß sie die "Moral" des Straftäters verbessern.

3.2.3 Korrelationsstatistische Untersuchungen

NORSTRÖM 1981 untersuchte Ursachen von Alkoholverkehrsdelinquenz mit einem besonderen Interesse für die Wirkung der Abschreckung durch Strafe und Strafverfolgung. Er führte einen Vergleich verschiedener Regionen in Schweden und eine schriftliche Befragung von Kraftfahrern durch. In beiden Teilstudien wurden theoretische Modelle formuliert und mit Hilfe der Pfadanalyse überprüft. In seinem Erklärungsmodell geht NORSTRÖM davon aus, daß die Benutzung des Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluß um so häufiger auftritt, je häufiger und je mehr getrunken wird, je häufiger jemand am Straßenverkehr teilnimmt, je geringer das Wissen über Alkoholwirkung ausgeprägt ist, je niedriger jemand das Entdeckungsrisiko einschätzt und je weniger sich jemand an Werte und Normen der Gesellschaft im Bereich Alkohol und Fahren gebunden fühlt. Zusätzlich wurden soziodemographische Variablen (Alter, Geschlecht, Familienstand) und Urbanisierungsgrad in die Analyse mit aufgenommen, da diese Faktoren sich in früheren Untersuchungen als Prädiktoren von Fahren unter Alkoholeinfluß erwiesen haben, auch wenn bei manchen dieser Variablen nicht klar ist, ob es sich hier um einen Effekt des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer oder der Tätigkeit der Verfolgungsbehörden handelt.

Bei der ökologischen Analyse von 27 Regionen in Schweden zeigte sich, daß Alkoholkonsum und Urbanisierungsgrad den stärksten Effekt auf die Häufigkeit von Trunkenheitsdelikten hatten. Subjektives und objektives Verfolgungsrisiko hatten so gut wie keinen Einfluß auf die Häufigkeit von Trunkenheitsdelikten, die Häufigkeit der Verkehrsteilnahme einen eher geringen Einfluß. Bei dem Einfluß des Urbanisierungsgrads läßt sich nicht eindeutig sagen, ob dieser mit den regionalen Unterschieden im Dunkelfeld oder regionalen Unterschieden in den Trinkgewohnheiten zu erklären ist. Der Autor meint, daß sich gewichtigere Argumente für die erste Interpretation finden lassen.

In der Auswertung der Fragebogenaktion bestätigte sich im wesentlichen der dominierende Einfluß des Alkoholkonsums und die untergeordnete Bedeutung der Häufigkeit der Verkehrsteilnahme. Einen zusätzlichen Erklärungswert in diesem Modell lieferte die

Variable. Normbindung. Diese Variable hatte einen etwa gleich großen Einfluß auf die Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten wie die Menge des Alkoholkonsums.

Eine ähnlich angelegte Untersuchung über die Beziehung zwischen Alkoholkonsum, Persönlichkeitsvariablen und selbstberichteten Trunkenheitsfahrten wurde von IRGENS-JENSEN 1975 unternommen. Zwischen den verschiedenen Indikatoren des Trinkverhaltens und den selbstberichteten Trunkenheitsfahrten ergaben sich Korrelationen mit einem mittleren Wert von etwa .60 (N= 320). Unter den Persönlichkeitsvariablen erwiesen sich der Neurotizismusindex als bedeutungslos für die Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten, ein signifikantes Gewicht hatte der verwendete Psychopathie-Index. Weiterhin bestanden signifikante Zusammenhänge zwischen selbstberichteter Delinquenz allgemein und dem Konsum von Tabak und Zigaretten. In einer Regressionsanalyse zeigte sich weiter, daß die Menge des Alkoholkonsums den dominierenden Erklärungswert für die Häufigkeit selbstberichteter Trunkenheitsfahrten hat.

Zusammenfassend seien drei zentrale Ergebnisse der empirischen Arbeiten hervorgehoben.

- Die Intensität des Alkoholkonsums erwies sich in mehreren Untersuchungen als der entscheidende Prädiktor der Alkoholverkehrsdelinquenz bzw. der Häufigkeit selbstberichteter Trunkenheitsfahrten (SELZER u.a. 1977, NORSTRÖM 1981, IRGENS-JENSEN 1975). Das beispielhaft angelegte Behandlungsexperiment mit Alkoholverkehrstätern von BROWN 1980 bestätigt auf der therapeutischen Ebene, daß die Reduktion des Alkoholkonsums mit dem Ziel des kontrollierten Trinkens eine wirksame Schulungsform für Alkoholverkehrstäter ist.
- Sozialer Druck spielt eine große Rolle, wenn Autofahrer trotz einer geplanten Fahrt zum Alkohol greifen. Besonders beeinflussbar sind Personen, die Autofahren als Steigerung des Selbstwertgefühls erleben und die generell angepaßtes und unauffälliges Verhalten für besonders wichtig halten (HUGUENIN 1979).
- Angepaßte Selbstdarstellung (SELZER u.a. 1977) und Verharmlosung der Alkoholverkehrsdelinquenz (POCOCK & LANDAUER 1980) bei verurteilten Alkoholverkehrstätern sprechen für verstärkt

ausgeprägte Abwehrhaltungen und Verleugnungstendenzen zumindest nach der Verurteilung. Übereinstimmend konnten BUIKHUISEN 1969 und SELZER u.a. 1977 außerdem eine schwächer ausgeprägte Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung nachweisen. Offen muß gegenwärtig bleiben, ob die Neigung zu Abwehr und Verleugnung als ätiologischer Faktor zu betrachten ist oder ob es sich hier um eine Selbstschutzmaßnahme zur Reduktion von Schuldgefühlen nach der polizeilichen Verfolgung und gerichtlichen Verurteilung handelt.

3.3 Fragestellung

Der empirische Teil zum Alkoholverkehrsdelikt und zur vorausgehenden Trinksituation bei den Kursteilnehmern orientiert sich an der theoretischen Konzeption des verhaltens- und lernpsychologischen Ansatzes.

Das vorliegende Datenmaterial bietet Möglichkeiten, die vorangehenden Bedingungen oder Trinkanlässe und die Selbst- oder Handlungskontrolle im Handlungsablauf Trinkanlaß-Alkoholkonsum-Kraftfahrzeugnutzung näher zu untersuchen.

Der erste Auswertungsschritt stellt die Deskription der Trinkanlässe vor dem Alkoholverkehrsdelikt unter folgenden zwei Fragestellungen dar:

Welche Trinkanlässe oder vorausgehenden Bedingungen führten bei den Kursteilnehmern zum Alkoholkonsum vor dem Alkoholverkehrsdelikt?

Besteht ein Zusammenhang zwischen den Trinkanlässen vor dem Alkoholverkehrsdelikt und überdauernden Handlungsstilen (Trinkanlaß vor dem Delikt und allgemeine Trinkanlässe, beruflicher Trinkanlaß vor dem Delikt und häufige berufliche Kraftfahrzeugnutzung, Probleme als Trinkanlaß vor dem Delikt und allgemein problematische Lebenssituation).

Im zweiten Schritt beschäftigt sich die Auswertung mit dem Zusammenhang zwischen Trinkanlaß und dem Prozeß der Handlungs- und Selbstkontrolle des Trink- und des Fahrverhaltens. Zur

ausschnittshaften Beschreibung des Handlungsablaufs stehen sowohl kognitive Variablen der Handlungskontrolle (Vorhersehen und Vorplanen des Alkoholkonsums, realistische Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit) als auch Variablen des Trinkverhaltens (selbstberichtete Trinkmenge, Blutalkoholkonzentration) zur Verfügung. Es werden folgende Fragen gestellt:

Welcher Zusammenhang besteht zwischen

- Trinkanlaß und Ausmaß der Handlungskontrolle (Vorhersehen von Trinksituation und Trinkmenge),
- Trinkanlaß und Stärke des Alkoholkonsums,
- Trinkanlaß und Einschätzung der Fahrtüchtigkeit?

Mit der Art des Trinkanlasses variieren die Stärke sozialer Beeinflussung und die Möglichkeit der Handlungsplanung. Das Ausmaß sozialen Drucks ist am stärksten in beruflichen und geselligen Trinksituationen, die Möglichkeit der Vorausplanung am geringsten in Stress-, Problem- und Belastungssituationen. Die Selbst- und Handlungskontrolle in der Trinksituation wird daher in allen drei Situationen durch die beiden genannten Faktoren beeinträchtigt. Unterschiede dürften jedoch bezüglich der beiden Indikatoren der Handlungskontrolle, Vorhersehen von Trinkanlaß und Vorhersehen von Trinkausmaß, zu erwarten sein. Der Trinkanlaß dürfte am ehesten in geselligen Trinksituationen und weniger in beruflichen und stressverursachten Trinkanlässen vorherzusehen sein. Für die Vorhersehbarkeit des Trinkausmaßes wird dagegen kein Unterschied in den drei Trinksituationen erwartet, da die Kontrolle über die Trinkmenge in der geselligen Trinksituation durch den sozialen Einfluß zusätzlich erschwert wird.

Für die Probanden, die in einer Problemsituation getrunken haben, ist ein stärkerer Verlust der Handlungskontrolle wahrscheinlicher als für die Probanden, bei denen in der Trinksituation soziale Beeinflussung zu einem stärkeren Alkoholkonsum führte. Trinken in Stresssituationen ist vor allem auf das Erlebnis der Spannungsreduktion durch Alkoholkonsum ausgerichtet. Personen, die vornehmlich in Problemsituationen trinken, gehören außerdem zu einem stärker gefährdeten Kreis von Alkoholkonsumenten (Problemtrinker). Hierzu

ANTONS & SCHULZ: "Stark Trinkende nennen signifikant häufiger Motive der Aggressionsunterdrückung bzw. der Frustrationsbewältigung" (ANTONS & SCHULZ 1976, 98).

Es wird dehalb erwartet, daß der Alkoholkonsum von Kursteilnehmern, die in einer Problem- und Belastungssituation getrunken haben, höher ist als bei Probanden in geselligen und beruflichen Trinkanlässen.

Die Analyse der Deliktsstruktur und der Verteilung der Blutalkoholwerte bei den Kursteilnehmern und bei der Vergleichsgruppe sämtlicher Alkoholverkehrstäter rückt die Selektionsproblematik ins Blickfeld. Auf Selektionsprozesse bei der Verfolgung und Registrierung von Alkoholverkehrsdelikten wird zusammen mit der Analyse des Kursteilnehmerselektionsprozesses in den Kapiteln 5. und 6. ausführlich eingegangen. Die Merkmale der Kursteilnehmer hinsichtlich Deliktsart, Anlaß der Verfolgung und Blutalkoholkonzentration sollen jedoch schon in diesem Abschnitt beschrieben werden, und zwar unter folgender Fragestellung: Unterscheiden sich die Deliktsstruktur und die Verteilung der Blutalkoholwerte der Kursteilnehmer von der Grundgesamtheit der Alkoholverkehrstäter?

Wie in Kapitel 5. ausführlicher erörtert wird, ist aufgrund des Auswahlverfahrens durch den TÜV und durch die Selbstselektion der Kursteilnehmer zu erwarten, daß die Kursteilnehmer eine weniger stark belastete Gruppe im Vergleich zur Gesamtpopulation der erstmals alkoholauffälligen Krafffahrer darstellen.

In einem Exkurs soll schließlich die Zuverlässigkeit der Angaben der Kursteilnehmer über die Trinkmenge kritisch hinterfragt werden. Eine Möglichkeit der Überprüfung bietet sich durch Vergleich und Zusammenhangsberechnung von tatsächlicher Blutalkoholkonzentration und aus der Trinkmenge abgeleiteter Blutalkoholkonzentration. Hierbei wird das als WIDMARK-Formel bekannte Berechnungsverfahren (vgl. FORSTER & JOACHIM 1975, 74 ff.) verwendet.

3.4 Ergebnisse

3.4.1 Vorausgehende Bedingungen

Unter den Situationen, die dem Alkoholverkehrsdelikt vorhergingen, überwiegen private und nichtberufliche Situationen (von 71,3 % der Teilnehmer genannt). Eine berufliche Situation als Anlaß für den Alkoholkonsum vor der Tat wird von etwa einem Viertel der Kursteilnehmer angegeben. Probleme und Schwierigkeiten, Ärger oder Frustrationen nennen 12,8 % der Kursteilnehmer als auslösendes Ereignis (vgl. Tabelle 3.1). Bei einer Reihe von Fällen waren mehrere Anlässe im Spiel. So kam es des öfteren vor, daß Schwierigkeiten im Beruf oder am Arbeitsplatz vermehrtes Trinkverhalten des Kursteilnehmers ausgelöst hatten, was in der Auswertung der Angaben sowohl als beruflicher Anlaß als auch als Trinkanlaß Probleme gewertet wurde. Die Überschneidungen sind jedoch insgesamt gesehen nicht sehr groß. Die meisten von den Teilnehmern genannten Anlässe für den Alkoholkonsum vor der Tat ließen sich relativ eindeutig einer der drei aufgeführten Kategorien zuordnen.

Tabelle 3.1: Trinkanlässe bei Kursteilnehmern und einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe

Trinkanlaß vor der Tat ¹⁾	Kursteilnehmer		repräsentative Stichprobe ³⁾ (Männer) Trinkort bei Bierkonsum ²⁾
	Trinkanlässe ²⁾ vor dem Delikt	allgemeine ²⁾ Trinkanlässe	
private Geselligkeit	328 (71,3% 61,3%)	345 (76,3% 51,7%)	67 % zu Hause 4 % bei Bekannten 28 % in der Gaststätte
beruflicher Anlaß	110 (23,9% 20,6%)	59 (13,1% 8,8%)	13 % am Arbeitsplatz
Probleme und Schwierigkeiten	59 (12,8% 11,0%)	3 (0,7% 0,4%)	- ₄₎
ohne besonderen Anlaß	16 (3,5% 3,0%)	233 (51,5% 34,9%)	- ₄₎
sonstiger Anlaß	22 (4,8% 4,1%)	27 (6,0% 4,0%)	- ₄₎
	535	667	

- 1) Jeweils qualitative Erfassung der Trinkanlässe im Interview.
- 2) Mehrfachnennungen möglich - 1. Prozentangabe bezogen auf die Zahl der Fälle, 2. Prozentangabe bezogen auf die Zahl der Antworten.
- 3) Quelle: EMNID-Institut, Einkaufs- und Verbrauchsgewohnheiten bei Bier, Bielefeld 1969.
- 4) Nicht erhoben.

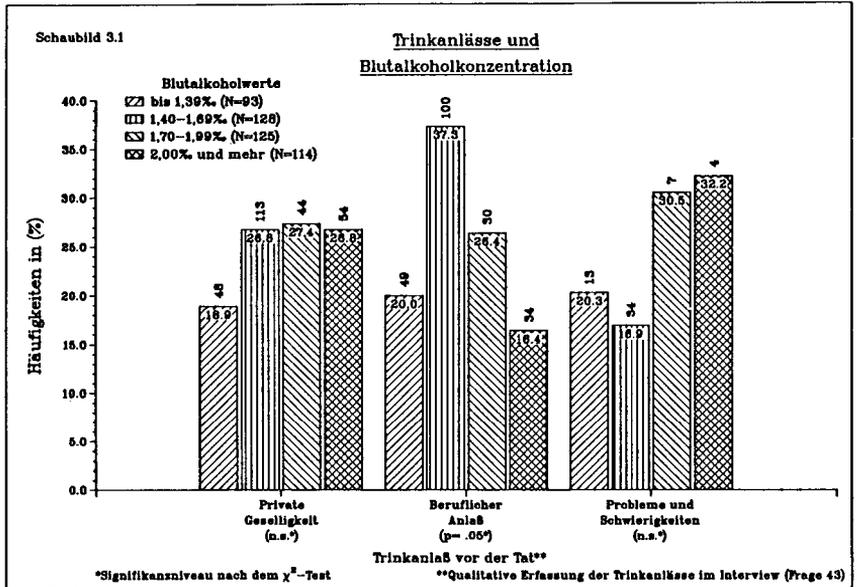
Die Kursteilnehmer wurden im Vorgespräch nicht nur zu den Trinkanlässen vor der Tat, sondern auch zu ihren allgemeinen Trinkgewohnheiten befragt. Zu der Frage nach den allgemeinen Trinkanlässen nannten 76,3 % der Kursteilnehmer private Geselligkeit. Am zweithäufigsten wurde Alkoholkonsum ohne näher hervorzuhebenden Anlaß angeführt (51,5 % der Kursteilnehmer). Alle weiteren, näher zu spezifizierenden Trinkanlässe stehen im Vergleich zu diesen beiden Nennungen stark im Hintergrund. So werden weiterhin auch berufliche Situationen als Trinkanlässe genannt, aber nur von 13,1 % der Kursteilnehmer. Sonstige Nennungen sind mit 6,0 % noch seltener. Probleme und Schwierigkeiten als Trinkanlässe allgemeiner Art werden lediglich von drei Kursteilnehmern angeführt. Es ist jedoch nicht schwer zu erklären, warum der Trinkanlaß Probleme in den Angaben von 12,8 % der Kursteilnehmer zu der Vorgeschichte des Alkoholverkehrsdeliktcs auftaucht, jedoch als allgemeiner Trinkanlaß so gut wie nicht genannt wird. Trinken aufgrund von Problemen und Schwierigkeiten enthält eine negative Bewertung und läßt schnell an einen Gewohnheitstrinker denken. Dieser Eindruck wurde sicherlich von den meisten Kursteilnehmern vermieden, da bei ihnen ein starkes Interesse an einer Kursteilnahme bestand. Insgesamt dürfte mit der unterschiedlichen Bewertung von Trinkanlässen auch zu erklären sein, warum private Geselligkeit bei dem konkreten Trinkanlaß vor der Tat und bei allgemeinen Trinkanlässen etwa gleich häufig auftaucht, während berufliche Trinkanlässe nur halb so oft von den Kursteilnehmern bei der Frage nach allgemeinen Trinkanlässen genannt wurden und weiterhin Probleme und Schwierigkeiten als häufiger wiederkehrende Trinkanlässe so gut wie nicht erwähnt wurden.

Aus einer EMNID-Untersuchung zu Einkaufs- und Verbrauchsgewohnheiten beim Bierkonsum stehen interessante Vergleichsdaten zu den Trinkanlässen der Kursteilnehmer zur Verfügung. In der EMNID-Untersuchung aus dem Jahre 1969, bei der 1.491 Personen befragt wurden, wurden sowohl Trinkorte als auch Trinkanlässe erfragt. Bei den Fragen zum hauptsächlichlichen Trinkort bei Bierkonsum nannten die befragten männlichen Personen überwiegend den Trinkort "zu Hause" (67 %). Am zweithäufigsten wurde "in Gaststätten bzw. Lokalen" angegeben (28 %). Diese beiden Kategorien dürften in etwa

den Trinkanlässen "Private Geselligkeit" und "Trinken ohne Anlaß" bei den Kursteilnehmern entsprechen. Die Antworten der Kursteilnehmer und die Daten der EMNID-Untersuchung weichen nicht sehr stark voneinander ab, wenn man bedenkt, daß bei den Antworten der Kursteilnehmer in größerem Umfang Mehrfachnennungen gegeben wurden. Aufgrund der unterschiedlichen Kategorien sind die Daten ganz grundsätzlich nur bedingt vergleichbar. Eine interessante Übereinstimmung zwischen den Angaben der Kursteilnehmer zu den allgemeinen Trinkanlässen und der EMNID-Untersuchung ergibt sich aus den beruflichen Trinkanlässen. 13 % der vom EMNID-Institut befragten Männer geben an, hauptsächlich während der Arbeitszeit bzw. in den Arbeitspausen Bier zu konsumieren. 12 % der Kursteilnehmer nennen als allgemeinen Trinkanlaß berufliche Umstände. Hinsichtlich des Alkoholkonsums in Verbindung mit der Berufsausübung scheinen zwischen den Angaben der Kursteilnehmer und den Daten der EMNID-Repräsentativbefragung gute Übereinstimmungen vorzuliegen. Keine gravierenden Abweichungen zumindest ergeben sich bei den in der vorliegenden Untersuchung als "private Geselligkeit" bezeichneten Trinkanlässen. Es wurde noch eine Reihe weiterer Repräsentativbefragungen der Bevölkerung zu Trinkanlässen durchgeführt, die jedoch aufgrund des verwendeten Kategoriensystems schwer mit der vorliegenden Untersuchung zu den Nachschulungskursen vergleichbar sind.

Die situativen Bedingungen des Trinkverhaltens vor dem Alkoholverkehrsdelikt sind nicht unwichtig für die Intensität des Trinkverhaltens. Dies folgt aus der Tatsache, daß die Stärke des Alkoholkonsums vor der Tat offensichtlich in Zusammenhang steht mit der Art des Trinkanlasses (vgl. Schaubild 3.1). Wenn nämlich Probleme und Schwierigkeiten allein oder in Verbindung mit anderen Anlässen zu Alkoholkonsum vor der Tat führten, wurde auch durchschnittlich mehr Alkohol konsumiert, wie sich an der Verteilung der Blutalkoholwerte ablesen läßt. Kursteilnehmer, die anläßlich eines geselligen Zusammenseins Alkohol zu sich nahmen, hatten einen durchschnittlich niedrigeren Blutalkoholwert als Kursteilnehmer, die aufgrund einer Problemsituation zum Alkohol griffen. Am niedrigsten war jedoch der Alkoholspiegel bei den Kursteilnehmern, die einen beruflich bedingten Trinkanlaß nennen. Die Verteilungen dieser drei

Gruppen im Vergleich liefern einen deutlichen Hinweis darauf, daß Kursteilnehmer, bei denen Probleme und Schwierigkeiten zum Alkoholgenuß führten, zu einer stärker belasteten Gruppe gehören.



Zwischen den allgemeinen Trinkanlässen der Kursteilnehmer und dem Blutalkoholgehalt zur Zeit der Tat ergab sich kein Zusammenhang. Ähnlich wie bereits oben ausgeführt, liegt hierzu der Schluß nahe, daß bei der Frage nach allgemeinen Trinkanlässen von den Kursteilnehmern eher oberflächliche und sozial erwünschte Antworten gegeben wurden. Bei der Frage nach den Trinkanlässen vor dem Alkoholverkehrsdelikt handelte es sich dagegen um konkrete Informationen, die bei der Auswertung mit den gleichen Kategorien wie die allgemeinen Trinkanlässe zusammengefaßt wurden. Für die bessere

Qualität der Frage nach den konkreten Trinkanlässen spricht zum einen, daß bei den konkreten Trinkanlässen nichtssagende Antworten wie "Trinken ohne besonderen Anlaß" entfallen, und zum anderen, daß die Häufigkeit der Kategorien "beruflicher Anlaß" und "Probleme und Schwierigkeiten" größere Lebensnähe und Unverfälschtheit vermuten läßt.

Es wurde weiter die Frage gestellt, ob zwischen dem konkreten Trinkanlaß vor dem Alkoholverkehrsdelikt und allgemeinen Trinkanlässen bei den befragten Kursteilnehmern ein Zusammenhang besteht.

Probleme und Schwierigkeiten als häufiger Trinkanlaß werden von überhaupt nur drei Kursteilnehmern (0,7 %) genannt, so daß eine Überprüfung des systematischen Zusammenhangs zwischen konkretem Trinkanlaß vor dem Alkoholverkehrsdelikt und allgemeinen Trinkanlässen im Bereich Probleme und Schwierigkeiten nicht möglich ist.

Tabelle 3.2: Zusammenhang zwischen allgemeinen Trinkanlässen und Trinkanlässen vor dem Alkoholverkehrsdelikt²⁾

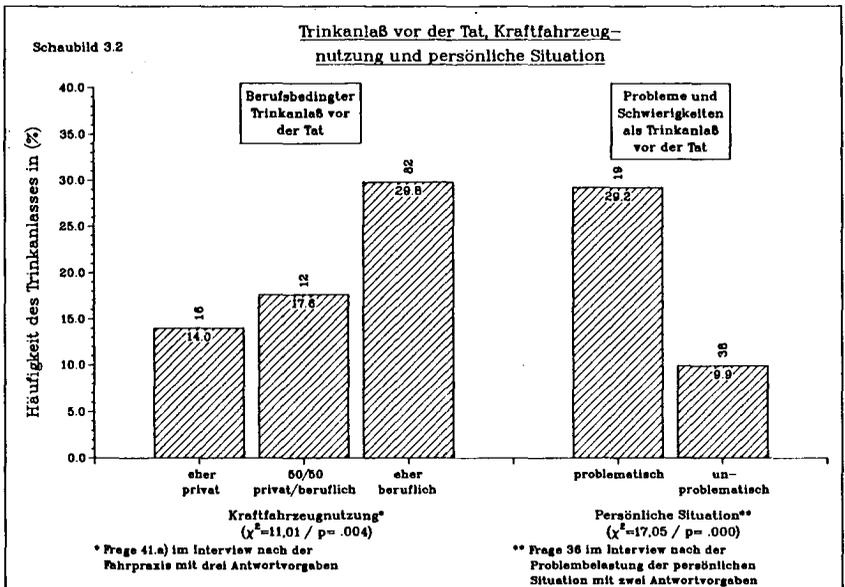
Trinkanlaß vor der Tat	private Geselligkeit	beruflicher Anlaß	Probleme und Schwie- rigkeiten	kein beson- derer Anlaß	sonstiger Anlaß	
private Geselligkeit	256 ¹⁾	42	2	167	17	325 ²⁾ (71,9 %)
beruflicher Anlaß	83	22 ¹⁾	0	56	6	108 (23,9 %)
Probleme und Schwierigkeiten	42	5	1	30	5	57 (12,6 %)
kein besonderer Anlaß und sonstiger Anlaß	19 ¹⁾	7	0	19	9	38 (8,4 %)
	345 (76,3 %)	59 (13,1 %)	3 (0,7 %)	233 (51,5 %)	27 (6,0 %)	452 (100,0 %)

1) In dieser Zeile liegt ein signifikanter Zusammenhang zwischen den jeweiligen Spalten- und Zeilenvariablen vor.

2) Prozentwerte und Summen basieren auf der Zahl der entsprechend antwortenden Personen (N= 452) und nicht auf der Zahl der Antworten. Mehrfachnennungen möglich (vgl. Tab. 17).

Tabelle 3.2 zeigt eine Kreuztabellierung von allgemeinen Trinkanlässen und Trinkanlässen vor dem Alkoholverkehrsdelikt. Zu beachten ist bei dieser Tabelle, daß bei den einzelnen Antworten Mehrfachnennungen möglich sind. Die Tabelle wurde allerdings auf der Basis der Zahl entsprechend antwortender Personen und nicht auf der Basis der Zahl von entsprechenden Antworten erstellt. Aus diesem Grunde sind die Spalten- und Zeilensummen höher als die Gesamtsumme der Personen, für die Antworten zu den beiden Fragen vorliegen (425 antwortende Personen, 8 Personen mit fehlenden Antworten in einer der beiden Fragen). Eine Reihe von Personen haben also Antworten zu verschiedenen Kategorien gegeben. So mag beispielsweise der Fall auftreten, daß bei einem Probanden ein beruflicher Trinkanlaß verbunden mit berufsbedingten Problemen und Schwierigkeiten zu dem Trinkverhalten geführt haben. Aus diesem Grunde unterscheiden sich die Summen der einzelnen Werte in den Zeilen bzw. Spalten, die im einzelnen auf der Zahl der gegebenen Antworten basieren, von den Randsummen, die auf den Personenzahlen basieren. Die Prüfung der Signifikanz von Zusammenhängen zwischen den einzelnen Antworten ist nur für je zwei einzelne Variablen möglich und nicht für die gesamte Tabelle. Eine solche getrennte Signifikanzprüfung wurde vorgenommen und führte zu dem Ergebnis, daß bei drei Variablenbeziehungen überzufällige systematische Trends feststellbar sind. Wie zu erwarten war, besteht hinsichtlich beruflichen Trinkanlässen und Trinkanlaß Geselligkeit eine signifikante Beziehung zwischen gleichzeitigem allgemeinem Trinkanlaß und konkretem Trinkanlaß vor der Tat. Eine weitere Beziehung besteht zwischen dem konkreten Trinkanlaß vor der Tat "private Geselligkeit" und den allgemeinen Trinkanlässen "kein besonderer Anlaß und sonstiger Anlaß". Hier geht der Zusammenhang in die Richtung, daß Probanden, die bei dem konkreten Trinkanlaß vor der Tat keinen besonderen Anlaß oder einen sonstigen, in der Auswertung nicht näher differenzierten Anlaß angeben, wesentlich seltener als zu erwarten wäre, den allgemeinen Trinkanlaß "private Geselligkeit" anführen. Dieses Ergebnis bedeutet wohl, daß bei einem sehr kleinen Personenkreis (16 bzw. 22 Probanden) irgendwelche Besonderheiten, die zu dem Trinkverhalten führten, vorliegen. Insgesamt wird die Erwartung bestätigt, daß eine deutliche Beziehung zwischen den situativen Bedingungen, die dem Trinkverhalten vor dem Alkoholverkehrsdelikt vorangehen, und allgemeinen Auslösern und Bedingungen für Alkoholkonsum besteht.

Es zeigte sich weiter, daß die Trinkanlässe vor dem Alkoholverkehrsdelikt nicht zufällig sind, sondern durch die allgemeine Lebenssituation und die Berufstätigkeit mitbedingt werden. Berufliche Trinkanlässe vor der Tat traten bei Kursteilnehmern, die das Kraftfahrzeug überwiegend beruflich nutzten, doppelt so häufig auf (vgl. Schaubild 3.2). Ähnlich führten Probleme und Schwierigkeiten wesentlich häufiger bei den Probanden zur Trinksituation, die ihre persönliche Situation als problematisch bezeichneten (ebenfalls Tabelle 3.4).



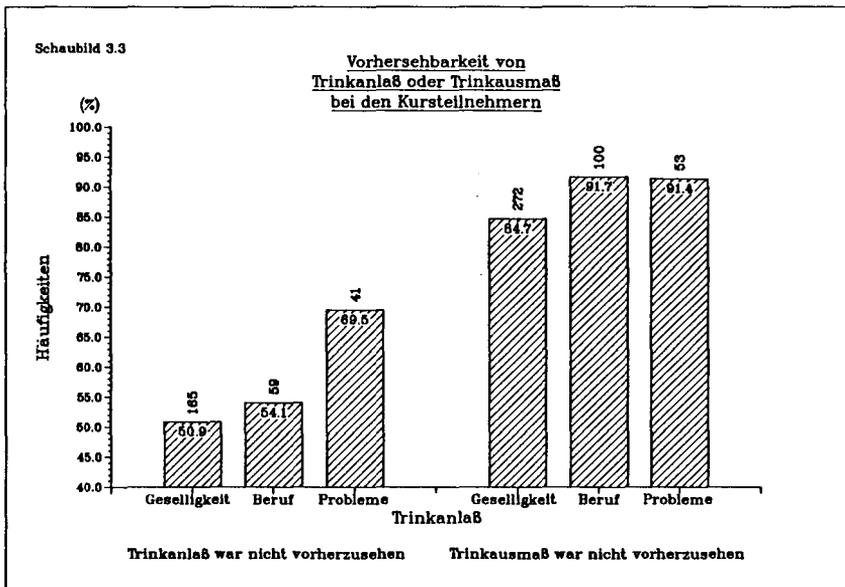
3.4.2 Handlungskontrolle und Selbsteinschätzung

Im Bereich der Handlungsplanung und -kontrolle wurde ein Indikator für das Ausmaß an Kontrolle über den Handlungsablauf durch die Frage nach der Vorhersehbarkeit von Trinkanlaß und Trinkausmaß erhoben. Die Kursteilnehmer wurden im Vorgespräch danach gefragt, ob sie vor der Tat Trinkanlaß und Trinkausmaß vorhergesehen hätten.

Von allen Kursteilnehmern sahen 204 (55 %) den Trinkanlaß und 60 (87 %) das Trinkausmaß nicht vorher.

Kursteilnehmer, die in geselligen Situationen oder im Beruf Alkohol konsumierten, zeigten sich signifikant weniger (52,0 % : 69,5 %) vom Trinkanlaß überrascht als solche, die nach Problemen und Schwierigkeiten getrunken hatten ($\chi^2 = 6,79$, $p = .03$).

In geselligen Trinkanlässen war das Trinkausmaß signifikant ($\chi^2 = 4,33$, $p = .04$) häufiger (15,3 % : 8,4 %) vorherzusehen als in den beiden anderen Situationen.

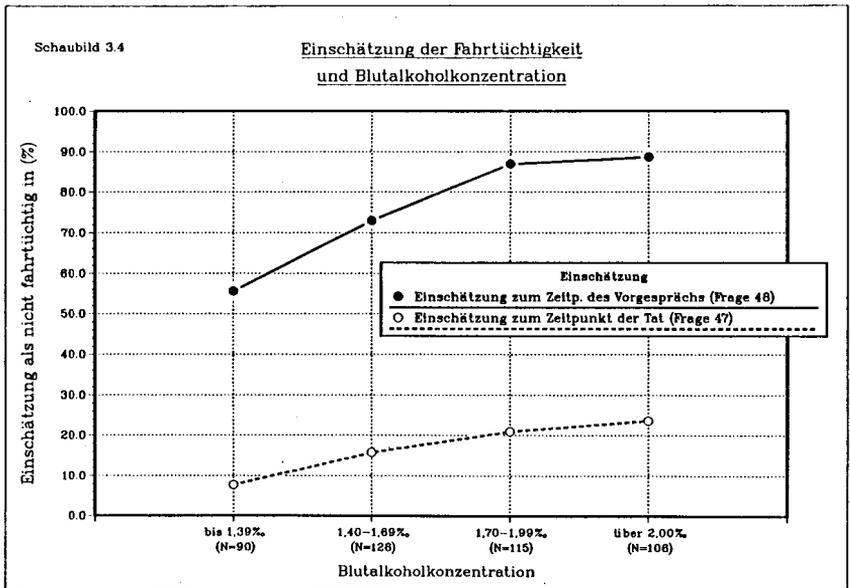


Der Trinkanlaß hat also einen deutlichen Einfluß darauf, ob die Handlungsabläufe vor dem Alkoholverkehrsdelikt aus der Sicht der Kursteilnehmer kontrollierbar und vorhersehbar waren oder nicht. Schaubild 3.3 läßt folgende systematische Tendenz erkennen: Gesellige Trinkanlässe wurden am ehesten vorhergesehen, berufliche Trinkanlässe in etwas geringerem Maße. Die Unterschiede zwischen diesen Anlässen sind nicht signifikant. Von dem Trinkanlaß überrascht betrachten sich vor allem die Kursteilnehmer, die infolge von Problemen und Schwierigkeiten zum Alkohol griffen. Man fragt sich bei der Betrachtung des Schaubildes 3.3 warum die 159 Kursteilnehmer, die einen geselligen Trinkanlaß vorhersahen - dies sind immerhin die Hälfte der Probanden, die einen geselligen Trinkanlaß nennen -, dann trotzdem ihren Pkw benützten. Die Antwort auf diese Frage geben die Kursteilnehmer in ihrer Einschätzung des Trinkausmaßes. Weniger als 20 % der befragten Kursteilnehmer sind im Vorgespräch der Meinung, daß sie auch das Trinkausmaß vorhersehen konnten. Offensichtlich erklären die Kursteilnehmer, die auf einen geselligen Trinkanlaß vorbereitet waren, die Verwendung des Kraftfahrzeuges bei der Fahrt danach mit ihrer Unkenntnis, Fehleinschätzung oder mangelnden Kontrollierbarkeit des Trinkausmaßes.

Berufliche Trinkanlässe nehmen hinsichtlich der Handlungskontrolle eine mittlere Position ein. In der Vorhersehbarkeit des Trinkanlasses sind sie den geselligen Trinkanlässen ähnlich. Ein geringeres Maß an Kontrolle über das Trinkausmaß zeigt aber andererseits, daß bei Alkoholkonsum im Rahmen der Berufsausübung die Gefahr des Kontrollverlusts stärker ist als bei geselligen Anlässen.

Etwas anders stellt sich das Verhalten der Kursteilnehmer dar, die sich durch Probleme und Schwierigkeiten zum Trinken veranlaßt sahen. Im Vergleich zu den anderen Kursteilnehmern schätzten sie das Ausmaß der eigenen Kontrolle über die Trinksituation vor dem Alkoholverkehrsdelikt deutlich geringer ein und beurteilten sich häufiger (69,5 %) als von dem Trinkanlaß überrascht. Dazu kommt, daß sie auch das Ausmaß des Alkoholkonsums weniger im Griff hatten als die Kursteilnehmer in der geselligen Trinksituation.

Die Ergebnisse zur Bedeutung des Trinkanlasses gestatten zumindest eine Schlußfolgerung: Bei geselligen Trinkanlässen kommt es häufiger zu einer Überschätzung der eigenen Fähigkeit, die Intensität des Alkoholkonsums unter den gegebenen situativen Bedingungen kontrollieren zu können. Nimmt jemand unter dem Einfluß von Problemen und Schwierigkeiten Alkohol zu sich, wird er dagegen eher von der Situation insgesamt überrollt, d.h. der Verlust der Kontrolle über das eigene Verhalten ist umfassender als in Situationen des geselligen Trinkens. Für die beiden Situationen sollten Strategien zur Steigerung der Selbstkontrolle daher unterschiedlich akzentuiert werden. Für den geselligen Trinkanlaß gilt es, die Gefahr der Selbstüberschätzung hinsichtlich der Selbstkontrolle der Trinkmenge bewußt zu machen. Für die Situation des Trinkens unter Stressbedingungen und unter dem Einfluß von Problemen und Schwierigkeiten gilt es, die Tatsache eines umfassenderen Kontrollverlusts und dessen Auswirkungen zu verdeutlichen.



Die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat und zum Zeitpunkt des Vorgesprächs unterscheidet sich beträchtlich (vgl. Schaubild 3.4). 353 Kursteilnehmer (82,3 % der Antworten) fühlten sich zur Zeit des Alkoholverkehrsdeliktcs fahrtüchtig, während nur 101 Kursteilnehmer (23,1 % der Antworten) auch bei dem Vorgespräch die Meinung vertraten, sie wären damals fahrtüchtig gewesen. Für die unterschiedliche Einschätzung der Fahrtüchtigkeit zu den beiden Zeitpunkten spielt sicherlich der psychologische Druck im Rahmen des Vorgesprächs eine Rolle. Trotzdem aber ist es erstaunlich, daß immer noch etwa ein Viertel der Kursteilnehmer ihre Meinung beibehält, sie wären zur Zeit des Alkoholverkehrsdeliktcs fahrtüchtig gewesen. Wie Schaubild 3.4 zeigt, besteht ein Zusammenhang zwischen der Einschätzung der Fahrtüchtigkeit und dem Blutalkoholgehalt, d.h. also der Intensität des Alkoholkonsums. Dieser Zusammenhang gilt für die Einschätzung zu beiden Zeitpunkten. Die Probanden mit einem geringeren Blutalkoholgehalt schätzen sich jeweils in größerer Zahl als noch fahrtüchtig ein. So gaben 83 von 90 Kursteilnehmern mit einem Blutalkoholgehalt bis 1,4 Promille an, sich damals fahrtüchtig gefühlt zu haben. Fast die Hälfte von ihnen ist auch zum Zeitpunkt des Vorgesprächs der Meinung, fahrtüchtig gewesen zu sein. Von den Kursteilnehmern mit einem Blutalkoholwert über 2,0 Promille (101) waren zum Zeitpunkt der Tat etwa drei Viertel der Meinung, noch fahrtüchtig zu sein. Diese Meinung vertraten bei dem Vorgespräch lediglich noch 11,3 % der Kursteilnehmer mit einem Blutalkoholwert über 2,0 Promille. Der Zusammenhang zwischen Einschätzung der Fahrtüchtigkeit und dem Blutalkoholwert ist also für beide Zeitpunkte deutlich sichtbar. Man kann außerdem sagen, daß der Meinungsumschwung bei den Probanden mit einem höheren Blutalkoholwert stärker ist als bei denjenigen mit einem niedrigeren.

Es wurde weiter geprüft, inwieweit bei den befragten Kursteilnehmern die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit mit einem objektiven Maß für die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch den Alkoholkonsum, nämlich der Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit, korreliert.

Tabelle 3.3: Zusammenhang zwischen tatsächlicher Trunkenheit und Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit abhängig vom Trinkanlaß

Trinkanlaß vor der Tat	Punkt-biserialer Korrelationskoeffizient									
	Blutalkoholkonzentration ¹⁾ - Fahrtüchtigkeit damals ²⁾					Blutalkoholkonzentration - ³⁾ Fahrtüchtigkeit Vorgespräch				
	K u r s o r t e					K u r s o r t e				
	Stutt- gart	Freiburg	Karls- ruhe	Mann- heim	Gesamt	Stutt- gart	Freiburg	Karls- ruhe	Mann- heim	Gesamt
private Geselligkeit	.17 N= 143	.10 N= 55	.04 N= 49	.11 N= 55	.10 N= 323	.32 N= 140	.23 N= 55	.32 N= 48	.42 N= 64	.31 N= 328
beruflicher Anlaß	.30 N= 49	-.12 N= 12	.18 N= 23	.44 N= 25	.26 N= 113	.29 N= 49	entfällt N= 10	.35 N= 22	.52 N= 26	.31 N= 113
Probleme und Schwierigkeiten	.43 N= 31	entfällt N < 10	entfällt N < 10	.09 N= 12	.32 N= 59	.37 N= 31	entfällt N= 10	entfällt N= 10	.48 N= 15	.38 N= 61
alle Trinkanlässe	.22 N= 210	.18 N= 65	.05 N= 70	.20 N= 83	.16 N= 454	.31 N= 208	.20 N= 65	.27 N= 68	.45 N= 95	.30 N= 462

1) Gerichtsmedizinischer Untersuchungsbefund.

2) Frage 47 im Vorgespräch "Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach damaliger Einschätzung... ()ja ()nein".

3) Frage 48 im Vorgespräch "Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach heutiger Einschätzung... ()ja ()nein".

Im Vorgespräch war danach gefragt worden, wie der Kursteilnehmer/-interessent seine Fahrtüchtigkeit zur Tatzeit zum damaligen Zeitpunkt eingeschätzt hatte. Für den beruflichen Trinkanlaß und den Trinkanlaß Probleme und Schwierigkeiten ergibt sich immerhin ein Korrelationskoeffizient von .26 bzw. .31 (Tabelle 3.3). Die Höhe dieser Korrelationskoeffizienten bedeutet, daß ein mäßiger Zusammenhang zwischen der tatsächlichen Alkoholbelastung und der Selbsteinschätzung besteht, daß aber ein wesentlich größerer Anteil der Selbsteinschätzung auf andere, hier unbekannte Faktoren zurückgeht. Der Korrelationskoeffizient für den Trinkanlaß Geselligkeit ist mit .10 signifikant niedriger. Die Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit hat also in dieser Trinksituation kaum etwas mit der objektiven Alkoholbelastung zu tun.

Die Korrelationen zwischen Blutalkoholkonzentration und Einschätzung der Fahrtüchtigkeit wurden auch für die modifizierte Frage: "Wie schätzen Sie heute (zum Zeitpunkt des Vorgesprächs) Ihre damalige Fahrtüchtigkeit ein?" berechnet. Hier ergeben sich etwas höhere Korrelationen - für die Gesamtstichprobe in der Höhe von .30 (vgl. Tabelle 3.3). Der Trinkanlaß hat keine Bedeutung für die Höhe der

Korrelation. Zu beachten ist insbesondere, daß für den Trinkanlaß Geselligkeit zwei signifikant voneinander verschiedene Korrelationskoeffizienten gefunden wurden: Eine nahe bei Null liegende Korrelation (.10), wenn die damalige Selbsteinschätzung verwendet wurde, und eine mäßige Korrelation (.31), wenn die rückblickende und vermutlich selbstkritischere Selbsteinschätzung zum Zeitpunkt des Vorgesprächs gewählt wurde.

Wie läßt sich dieses Ergebnis interpretieren? Der soziale Einfluß in der geselligen Trinksituation bewegt insbesondere Personen mit einem hohen Blutalkoholwert dazu, das Ausmaß ihrer Fahrtüchtigkeit zu überschätzen. Die Kursteilnehmer, bei denen dem Alkoholverkehrsdelikt eine gesellige Trinksituation vorherging, neigten unabhängig von dem Trinkausmaß dazu, sich selbst als fahrtüchtig einzuschätzen und gegenüber ihren Freunden und Bekannten darzustellen. In der Interviewsituation beim TÜV ist der soziale Einfluß eher gegensätzlich. Im Rahmen dieses Settings ist nicht mehr die Trinkfestigkeit eine positiv bewertete Eigenschaft, sondern die sensible und realistische Einschätzung der Alkoholwirkung. Die Veränderung des sozialen Einflusses zwischen Trinksituation und Interviewsituation ist aufgrund der Ergebnisse für den geselligen Trinkanlaß am stärksten. Einschränkend muß beachtet werden, daß keine zwei Erhebungen zu den genannten Zeitpunkten vorgenommen wurden, sondern daß die Einschätzung für die Trinksituation retrospektiv erhoben wurde. Es sollte daher eine entsprechend vorsichtige Interpretation des Ergebnisses vorgenommen werden. Die vorgelegten Variablenbeziehungen sind als ein erster Hinweis auf Beziehungen zwischen der Einschätzung der Fahrtüchtigkeit und dem sozialen Kontext zu werten.

Ein signifikanter Unterschied der Korrelationskoeffizienten liegt vor bei dem Vergleich der Gruppe der Probanden, die nach ihren Angaben täglich regelmäßig mehr als 1 Glas Bier oder 1/4 Wein trinken, mit den beiden anderen Gruppen, die regelmäßig weniger Alkohol konsumieren oder gar nicht bzw. unregelmäßig Alkohol zu sich nehmen (Tabelle 3.4). Bei den Probanden mit dem geringeren Alkoholkonsum besteht also eine deutlichere Beziehung zwischen der Blutalkoholkonzentration und der Einschätzung der Fahrtüchtigkeit.

Der Korrelationskoeffizient von .16 bzw. .25 ist zwar nicht besonders hoch, was bedeutet, daß der Zusammenhang zwischen Alkoholkonsum und Selbsteinschätzung nur niedrig ist. Hingegen konnte bei der Gruppe der stärkeren Alkoholkonsumenten festgestellt werden, daß deren Urteil über ihre Fahrtüchtigkeit in überhaupt keinem Zusammenhang zum Alkoholkonsum bzw. zur Blutalkoholkonzentration steht. Ähnlich wie bei den Ergebnissen zum Einfluß der Trinksituation auf die Selbsteinschätzung finden wir auch bei der Bedeutung des durchschnittlichen Alkoholkonsums eine Veränderung zwischen der Einschätzung zu den beiden verschiedenen Zeitpunkten, zum Zeitpunkt des Alkoholverkehrdelikts und zum Zeitpunkt des Vorgesprächs. Die Korrelationskoeffizienten sind für die Einschätzung zum Zeitpunkt des Vorgesprächs bei zwei Gruppen des durchschnittlichen Alkoholkonsums deutlich höher.

Tabelle 3.4: Zusammenhang zwischen tatsächlicher Trunkenheit und Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit abhängig vom selbstberichteten durchschnittlichen Alkoholkonsum

durchschnittlicher Alkoholkonsum	Punkt-biserialer Korrelationskoeffizient									
	Blutalkoholkonzentration ¹⁾ - Fahrtüchtigkeit damals ²⁾					Blutalkoholkonzentration - ³⁾ Fahrtüchtigkeit Vorgespräch				
	Kursorte					Kursorte				
	Stutt- gart	Freiburg	Karls- ruhe	Mann- heim	Gesamt	Stutt- gart	Freiburg	Karls- ruhe	Mann- heim	Gesamt
zur Zeit überhaupt kein Alkoholkonsum oder unregelmäßiger Alkoholkonsum	.22 N= 91	entfällt N < 10	.08 N= 35	.16 N= 42	.16 N= 180	.33 N= 91	entfällt N < 10	.19 N= 35	.38 N= 50	.32 N= 188
1 Bier täglich oder 1 Viertel Wein täglich	.24 N= 32	.32 N= 28	-.20 N= 15	.54 N= 15	.25 N= 96	.23 N= 31	.35 N= 28	.14 N= 14	.63 N= 16	.29 N= 95
mehr als 1 Bier oder 1 Viertel Wein täglich	-.02 N= 37	.06 N= 15	entfällt N < 10	.15 N= 21	-.01 N= 97	.09 N= 37	-.16 N= 15	.41 N= 14	.50 N= 23	.17 N= 98
Insgesamt	.22 N= 210	.18 N= 65	.05 N= 70	.20 N= 83	.16 N= 454	.31 N= 208	.20 N= 65	.27 N= 68	.45 N= 95	.30 N= 462

1) Gerichtsmedizinischer Untersuchungsbefund.

2) Frage 47 im Vorgespräch: "Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach damaliger Einschätzung... ()ja ()nein".

3) Frage 48 im Vorgespräch: "Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach heutiger Einschätzung... ()ja ()nein".

Bei den Korrelationen in Tabelle 3.3 und 3.4 liegen nur niedrige bis mittlere Stärken der Koeffizienten vor. Dies dürfte zum Teil auf eine Reihe bekannter korrelationsmindernder Fehler zurückzuführen sein. Die beiden Variablen zur Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit sind sehr schief verteilt. Bei der Erhebung des durchschnittlichen Alkoholkonsums gibt es Hinweise auf ein undifferenzierteres Interviewerverhalten in verschiedenen Kursorten (vgl. 2.6). Bei einer Aufgliederung nach Kursorten traten teilweise deutlich höhere Korrelationen auf.

Die dargestellten Ergebnisse zur Einschätzung der Fahrtüchtigkeit werden folgendermaßen interpretiert:

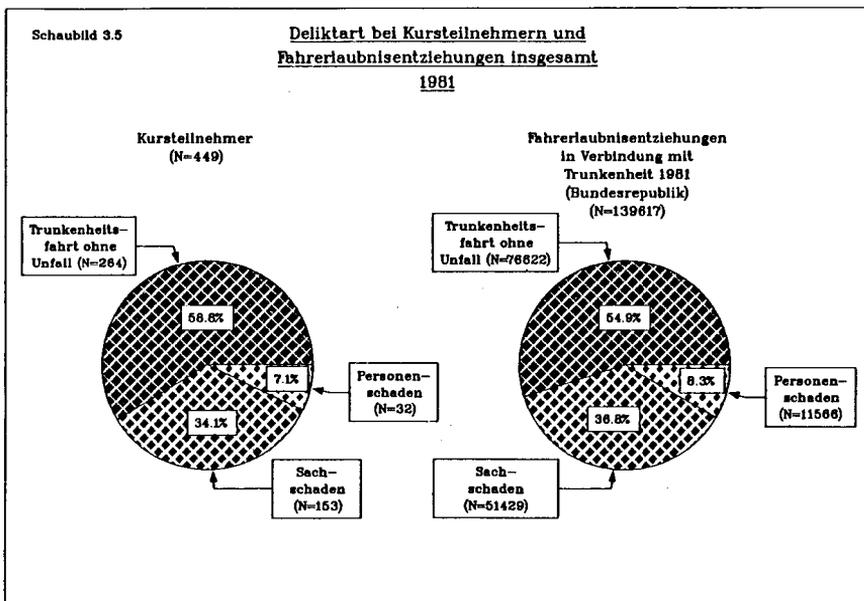
- In der geselligen Trinksituation ist die Fähigkeit zu einer Selbsteinschätzung der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch die konsumierte Alkoholmenge geringer als in anderen Trinksituationen. Dies deckt sich mit den bereits dargestellten feldexperimentellen Ergebnissen von HUGUENIN, 1979, daß Beeinflussung durch sozialen Druck eine wichtige Rolle spielt, wenn Autofahrer vor einer geplanten Fahrt Alkohol zu sich nehmen (vgl. 3.2.1). Die Hypothese der Beeinflussung durch sozialen Druck wird weiter erhärtet durch die Tatsache, daß der Korrelationskoeffizient zwischen dem subjektiven und objektiven Indikator der Fahrtüchtigkeit höher ist für die Einschätzung zum Zeitpunkt des Vorgesprächs. Hier besteht ein andersartiger sozialer Druck, unter dem die genannte Teilgruppe zu einer ähnlichen Einschätzung wie die anderen beiden Gruppen kommt.

- Gewöhnung an einen höheren Alkoholkonsum wirkt sich ebenfalls ungünstig auf die Fähigkeit der Einschätzung der Alkoholwirkung aus. Zwischen der Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit zum Zeitpunkt des Alkoholverkehrsdelikts und der medizinisch ermittelten Blutalkoholkonzentration bestand bei der Gruppe mit einem regelmäßigen Alkoholkonsum von mehr als 1 Bier oder mehr als 1/4 Wein täglich überhaupt kein Zusammenhang. Für die Selbsteinschätzung auf die Frage "Wie beurteilen Sie Ihre damalige Fahrtüchtigkeit heute (zum Zeitpunkt des Vorgesprächs)?" ergibt sich bei der Gruppe der stärkeren Alkoholkonsumenten zwar eine höhere Korrelation. Diese ist aber immer noch niedriger als bei den anderen beiden Gruppen mit geringerem regelmäßigem Alkoholkonsum. Dies könnte bedeuten, daß die Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit bei gewohnheitsmäßig stärkeren Alkoholkonsumenten schwerer beeinflussbar ist.

3.4.3 Alkoholverkehrsdelikt

Bei der Mehrzahl der Kursteilnehmer (58,8 %) lag eine Trunkenheitsfahrt ohne Unfall vor. Bei den übrigen Kursteilnehmern führte ein Unfall zur polizeilichen Verfolgung. 31,1 % der Kursteilnehmer

verursachten dabei nur einen Sachschaden, 7,1 % einen Personenschaden, der i.d.R. auch mit einem Sachschaden verbunden war. Die Verteilung dieser drei verschiedenen Deliktstypen stimmt recht gut mit der Verteilung bei den Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit 1981 überein (vgl. Schaubild 3.5). Bei 6,2 % der Kursteilnehmer lag auch eine Unfallflucht vor. Dies bedeutet nur eine geringfügige, statistisch nicht signifikante Abweichung von dem Anteil in der Vergleichsgruppe der Fahrerlaubnisentziehungen, bei der Unfallflucht in 8,2 % der Fälle auftrat.



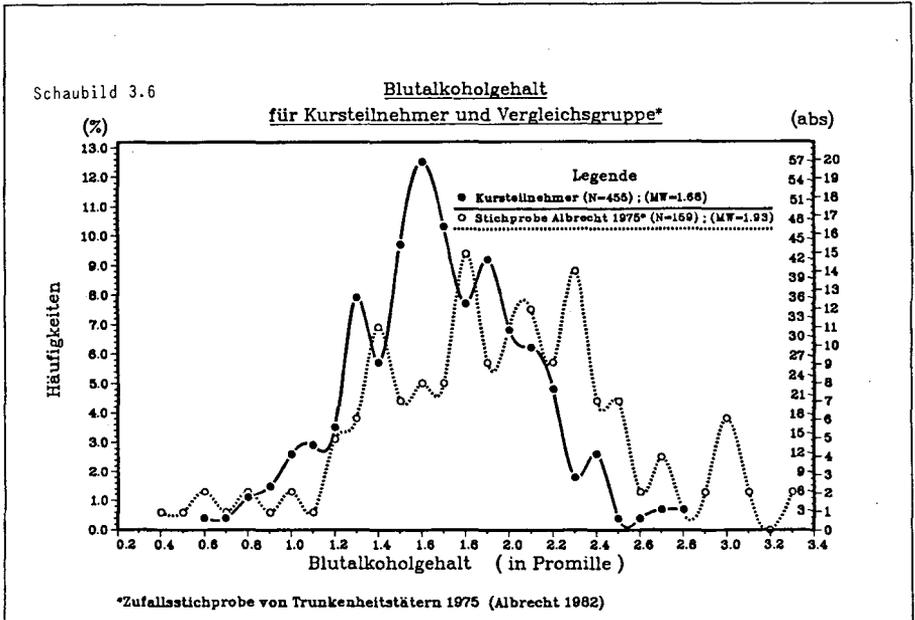
Für die kleine Gruppe der 28 Kursteilnehmer mit einer Unfallflucht ist die deutliche Abweichung bei den Blutalkoholwerten hervorzuheben. 67,9 % dieser Gruppe hatten einen Blutalkoholwert von weniger als 1,7 Promille, während bei den Kursteilnehmern insgesamt 48,3 %

der Probanden einen niedrigeren Blutalkoholwert als 1,7 Promille aufwiesen. Es sind verschiedene Gründe denkbar dafür, daß bei den Kursteilnehmern, die ein Alkoholverkehrsdelikt in Verbindung mit Unfallflucht begangen haben, im Durchschnitt ein niedrigerer Blutalkoholwert auftritt. Es fragt sich zunächst, wie bei Unfallbeteiligten, die sich der Feststellung ihrer Personalien entziehen, in zuverlässiger Art und Weise der Blutalkoholgehalt feststellbar ist. Zumindest dürfte im allgemeinen der zeitliche Abstand zwischen der Tat und der Blutprobe größer sein als bei Alkoholverkehrsdelikten ohne Unfallflucht. Die zeitliche Verschiebung der Blutprobe könnte durchaus zu einer systematischen Unterschätzung des Blutalkoholwertes führen. Verantwortlich für die niedrigeren Blutalkoholwerte bei den Kursteilnehmern mit einer Unfallflucht könnte aber auch ein Selektionseffekt sein.

Zwischen der Schwere hinsichtlich der Deliktsfolgen (Personenschaden, Sachschaden) und dem Blutalkoholgehalt besteht bei den Kursteilnehmern kein Zusammenhang. Es spricht daher aufgrund der vorliegenden Daten nichts für die Annahme, daß in der Alkoholbelastung zwischen Personen, die durch einen Unfall auffällig geworden sind, und Personen, bei denen die Trunkenheit im Straßenverkehr anlässlich einer Polizeikontrolle festgestellt wurde, ein systematischer Unterschied besteht. Ein Unterschied in dieser Richtung könnte sich daraus ergeben, daß bei Polizeikontrollen vornehmlich Autofahrer mit einer stärkeren Alkoholbelastung angehalten werden, während bei einer Unfallbeteiligung die Trunkenheit in vielen Fällen einen sekundären Faktor für die Feststellung des Blutalkoholwertes darstellt. Durch Polizeikontrollen würden somit hauptsächlich stärker alkoholbelastete Kraftfahrer erfaßt, während bei Anzeigen im Rahmen einer Unfallbeteiligung sowohl weniger als auch stärker belastete Kraftfahrer polizeilich festgehalten würden. Tendenzen in dieser Richtung bestätigen sich jedoch nicht aus den Untersuchungsergebnissen sowohl zur Verteilung verschiedener Deliktskategorien (reine Trunkenheitsfahrt, Straßenverkehrsgefährdung mit Sachschaden oder mit Personenschaden) als auch hinsichtlich verschiedener Formen der Verfolgung (Anzeige oder polizeiliche Kontrolle). 52,2 % der Kursteilnehmer wurden von der Polizei registriert infolge einer Kontrolle, z.T. Routine, z.T. veranlaßt durch Beobachtung des

auffälligen Fahrers. Bei den restlichen 47,8 % der Kursteilnehmer führte eine Anzeige oder die Registrierung in Zusammenhang mit der Unfallaufnahme zur Einleitung eines Strafverfahrens. Die Verteilung bei diesen verschiedenen Formen bzw. Anlässen der Strafverfolgung deckt sich in etwa mit der Häufigkeit von reinen Trunkenheitsfahrten im Vergleich zu Unfällen.

Ein Hinweis auf die Teilnehmerselektion ergibt sich durch den Vergleich der Verteilungen der Blutalkoholwerte bei Kursteilnehmern und einer Stichprobe von erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern, die von ALBRECHT 1975 gezogen wurde (vgl. dazu ALBRECHT 1982). Mittelwert und Verteilungsgipfel sind bei den Kursteilnehmern um 0,3 Promille nach links verschoben (Schaubild 3.6). Am auffälligsten sind die Unterschiede zwischen den beiden Gruppen im oberen Bereich. Etwa 10 % der Personen aus der Stichprobe von ALBRECHT liegen über 2,8 Promille, während der Verteilungsbereich bei den Kursteilnehmern hier seinen Maximalwert hat.



3.5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Die zentrale Fragestellung des empirischen Teils in diesem Abschnitt bezog sich auf die situativen Bedingungen (= Trinkanlässe) der Trinksituation vor dem Alkoholverkehrsdelikt und die Bedeutung der Trinkanlässe für Trinkverhalten und Handlungskontrolle. Die Häufigkeit der aufgetretenen Trinkanlässe zeigte große Ähnlichkeit mit den Angaben einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe zu Gelegenheiten des Alkoholkonsums. Es lagen signifikante Zusammenhänge vor zwischen den Trinkanlässen vor dem Delikt und allgemeinen Lebensgewohnheiten der Untersuchungsstichprobe. Diese beiden Ergebnisse sprechen dafür, daß es sich bei den untersuchten Trinkanlässen nicht um singuläre oder zufällige Ereignisse, sondern um recht typische Situationen des Alkoholkonsums handelt.

Tabelle 3.5: Überblick über die Ergebnisse im Prozeß der Handlungskontrolle abhängig von den vorausgehenden Bedingungen der Trinksituation

situative Bedingungen	Trinkanlaß wurde vorhergesehen (%-Anteil Zustimmung)	Trinkausmaß wurde vorhergesehen (%-Anteil Zustimmung)	Korrelation Blutalkoholkonzentration - Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit zum damaligen Zeitpunkt
geselliger Trinkanlaß	49,1 %	15,3 %	.10
beruflicher Trinkanlaß	45,9 %	8,3 %	.26
Probleme und Schwierigkeiten	30,5 %	8,6 %	.32

Die Ergebnisse zum Zusammenhang zwischen Trinkanlässen und dem Handlungsablauf vor dem Alkoholverkehrsdelikt sind in Tabelle 3.5 zusammengefaßt. Trinken bei geselligen Anlässen ist durch stärkere Handlungskontrolle gekennzeichnet, was das Trinkverhalten an sich betrifft. Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle bezüglich des Kraftfahrzeuggebrauchs sind jedoch in dieser Trinksituation stärker beeinträchtigt. Umgekehrt verhält es sich bei beruflichen und belastungsbedingten Trinkanlässen. Hier ist der Verlust der Handlungskontrolle in der Trinksituation stärker, besonders bei

Personen, die nach dem Auftreten von Problemen und Schwierigkeiten tranken, während die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit realistischer ist. Bei dieser zusammenfassenden Betrachtung der Ergebnisse scheint sich die früher aufgestellte Annahme zu bestätigen, daß bei geselligen Anlässen die Möglichkeit der Vorplanung des Handlungsablaufs größer ist, während der soziale Einfluß den realistischen Blick bei der Entscheidung, ob die Fahrtüchtigkeit noch gegeben ist, versperrt. In den beiden anderen Situationen verloren die befragten Kursteilnehmer zunächst deutlich stärker die Kontrolle in der Trinksituation, hatten dann aber eher noch ein Gefühl dafür, daß ihre Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war.

Die Ergebnisse bestätigen, daß die situativen Bedingungen vor einer Trunkenheitsfahrt einen Einfluß auf die Handlungssequenzen und die Kontrolle des Handlungsablaufs haben. Die Forschung sollte sich daher vermehrt mit der Frage beschäftigen, wie sich Kraftfahrer unter verschiedenen Bedingungen, die zum Alkoholkonsum führen, verhalten. Eine Beschränkung der vorliegenden Arbeit besteht darin, daß nicht sicher geklärt werden kann, ob sich die Probanden in den verschiedenen Trinkanlässen auch in anderen Variablen systematisch unterscheiden. Es ist durchaus möglich, daß die Personen, die Probleme und Schwierigkeiten als Trinkanlaß nannten, zu einer Gruppe mit durchschnittlich stärkerem Alkoholkonsum gehören. Zur Absicherung der Ergebnis wäre ein experimentelles Design notwendig, in dem Probanden zufällig auf verschiedene Bedingungen zugeteilt werden.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis besteht darin, daß Personen mit stärkeren Trinkgewohnheiten ihre Fahrtüchtigkeit weniger gut einschätzen konnten als zeitweise abstinenten oder unregelmäßig trinkende Personen. Dies bestätigt die häufig vertretene These, daß Trinkgewohnte sich bei höherem Alkoholkonsum oft mehr zutrauen – ob zu Recht, wie häufig behauptet, kann hier nicht beurteilt werden.

Die Ergebnisse zur Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit sollten auch bei der Konzeption von Schulungskursen für alkoholauffällige Kraftfahrer beachtet werden. Die Ergebnisse zeigen, daß die

Fähigkeit zu realistischer Selbsteinschätzung gefördert werden sollte. Die Fehleinschätzung erwies sich als abhängig vom sozialen Kontext und von den Trinkgewohnheiten. In den Nachschulungskursen sollten die Teilnehmer die Fehlerquellen erkennen und in künftigen Konfliktsituationen berücksichtigen lernen.

In der Deliktsstruktur unterscheiden sich die Kursteilnehmer nicht von der Vergleichsgruppe sämtlicher Trunkenheitstäter des Jahres 1981. Bezüglich der Blutalkoholkonzentration liegt ein signifikanter Unterschied zu einer Vergleichsgruppe von 159 Ersttätern des Jahres 1975 vor (ALBRECHT 1982). Letzteres ist durch den Selektionsvorgang bei der Auswahl der Kursteilnehmer zu erklären (vgl. Schaubild 6.1). Auf die Deliktsstruktur der Kursteilnehmer hat der Selektionsprozeß offensichtlich keinen Einfluß.

4. DIE ANWENDUNG VON STRAFZUMESSUNGSKRITERIEN BEI DER RICHTERLICHEN ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE DAUER DER FAHRERLAUBNIS-ENTZIEHUNG

4.1 Die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung in der rechtspolitischen Diskussion der letzten 20 Jahre

Die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr ist - rechtsdogmatisch gesehen - keine Strafe, sondern eine Maßregel der Besserung und Sicherung. Es wird jedoch häufig darauf hingewiesen, daß die Fahrerlaubnisentziehung in der Strafrechtspraxis ähnlich wie eine Strafe angewendet wird. In der vermuteten Wirkung auf den alkoholauffälligen Kraftfahrer wird die Fahrerlaubnisentziehung häufig sogar höher eingeschätzt als die bei Trunkenheitsdelikten üblicherweise verhängten eigentlichen Strafen (HIMMELREICH, 1977; KOCH, 1977; BERZ, 1980; MOLLENKOTT, 1980; MENKEN 1978; SCHERER, 1980).

SCHÖCH, 1973 betrachtet das Verhältnis von Maßregel und Strafe als ein in verschiedener Hinsicht ungeklärtes Problem. Die Wechselwirkung zwischen den beiden Sanktionsformen sieht er als ein "für die Praxis wichtiges Problem" an, das bisher vernachlässigt wurde. Aus seiner Sicht geht es "einmal um die Frage, inwieweit eine Maßregel Funktionen der Strafe übernehmen kann (und zwar nicht nur auf der Präventionsebene, sondern auch auf der Repressionsebene unter dem Gesichtspunkt der praktischen Strafwirkung), zum anderen darum, bis zu welchem Grad die Strafe die Aufgaben der Maßregel übernehmen und ersetzen kann" (SCHÖCH, 1973, S. 4).

Auf die häufig vertretene Auffassung, "daß die Entziehung der Fahrerlaubnis geeignet sei, spezial- und sogar generalpräventive Strafzwecke zu übernehmen" (SCHÖCH, 1973, S. 5), wird auch von KAISER hingewiesen. Nach seiner Auffassung wird man der Strafzumessungspraxis und der Frage der Wirksamkeit verschiedener Sanktionsformen im Bereich der Verkehrsdelinquenz nur dann voll gerecht, wenn dabei auch die Fahrerlaubnisentziehung gewürdigt werde, "weil die nach der gesetzlichen Systematik in den Hintergrund gedrängte Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis oder neuerdings das als Nebenstrafe ausgestaltete Fahrverbot für

die Bewährung der Verkehrstäter in der Regel nachhaltiger wirken und von größerer Bedeutung sein wird 'als die (Haupt-)Strafe' (KAISER, 1970, S. 407). Neben der Geld- und Freiheitsstrafe billigt KAISER vor allem der Fahrerlaubnisentziehung eine generalpräventive Wirkung zu, eine Auffassung, die von vielen Autoren geteilt wird:

"Nur ein Sanktionskomplex könnte trotz seiner primär spezialpräventiven Motivierung auch von generalpräventiver Wirkung sein, nämlich Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot. Sanktionen dieser Art werden, wie viele Sachkenner zu berichten wissen, von aktuellen und potentiellen Verkehrstätern am stärksten 'gefürchtet' ... immerhin verdient festgehalten zu werden, daß selbst diejenigen Autoren, welche die Generalprävention als vage, unsicher und 'Maßregel fremd' verwerfen möchten, die Entziehung der Fahrerlaubnis für das 'wirksamste Mittel der Justiz bei Verkehrsdelikten' ansehen" (KAISER, 1970, S. 412 f.).

Ein beherrschendes Thema der rechtspolitischen Diskussion in den sechziger Jahren war die Uneinheitlichkeit der Strafzumessungspraxis (RIVE, 1961; TRÖNDLE, 1966; JANISZEWSKI, 1968; MIDDENDORFF, 1965; MIDDENDORFF, 1968; MIDDENDORFF, 1971; TRÖNDLE, 1971; SEIB, 1971; KRUSE, 1971; KAISER, 1972; SCHULTZ, 1977). Große Unterschiede zwischen den Bundesländern bestanden insbesondere bei der Strafaussetzung zur Bewährung.

Kritische Stimmen wiesen darauf hin, daß durch die unterschiedliche Strafzumessungspraxis dem Ansehen der Justiz in der Öffentlichkeit geschadet werde. Die Uneinheitlichkeit lasse Zweifel an der Gleichbehandlung der Verurteilten aufkommen. TRÖNDLE, 1966 beschreibt als Ursache dieses Zustandes die "kriminalpolitisch völlig unzulängliche gesetzliche Regelung" bis 1965. Die folgenlose Trunkenheit im Straßenverkehr konnte bis dahin nur mit Haft bis zu sechs Wochen oder mit einer Geldstrafe bis zu DM 150 geahndet werden. Dies "leistete somit der ungunstigen Entwicklung einer bezirksweise konträren Rechtsprechung nachgerade Vorschub" (TRÖNDLE, 1966, S. 467), womit TRÖNDLE vor allem auf die Strafaussetzung zur Bewährung anspricht. Insbesondere die Verände-

rungen im Bereich der Geldstrafe und die Intensivierung der Diskussion um die Strafzumessung führten zu einer Vereinheitlichung der Sanktionspraxis, was sich schließlich auch auf die Fahrerlaubnisentziehung auswirkte. KAISER sieht diese Veränderungen in der verkehrsrechtlichen Rechtsprechungspraxis vor einem breiteren Hintergrund:

"Diese Unterschiedlichkeit der Handlungsstile ist durch den Gesetzes- und Rechtsprechungswandel seit 1969 weiter eingeschränkt worden. Soweit sich bislang erkennen läßt, scheint zumindest die Grobstruktur der Strafzumessungspraxis in den Jahren 1969 und 1970 gleichmäßiger geworden zu sein. Darauf deutet besonders der Vergleich der Ahndung von alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikten in den Jahren 1968 und 1970 hin. Allerdings läßt sich dazu noch nicht abschließend Stellung nehmen, weil die Strafverfolgungsstatistik für 1970 vorerst nur lückenhaft vorliegt. Jedoch scheint nicht nur innerhalb der Verkehrsjustiz der Sanktionsstil gleichförmiger geworden zu sein, sondern auch die Strafzumessungspraxis bei Verkehrstätern und klassischen Rechtsbrechern insgesamt" (KAISER, 1972, S. 148).

Die Rechtsprechung im Bereich der Alkoholverkehrsdelikte wurde vor allem durch die Berliner Vorschläge von 1970 und die Entschließungen der Verkehrsgerichtstage in Goslar seit 1966 zunehmend einheitlicher (MIDDENDORFF, 1970; SCHULTZ, 1977). In der von SCHULTZ zusammengestellten Übersicht über die Antragspraxis der Strafverfolgungsbehörden in den Oberlandesgerichtsbezirken aus dem Jahre 1977 zeigt sich das Ergebnis dieses Vereinheitlichungsprozesses. Für die Fahrerlaubnisentziehung bei Ersttätern bewegen sich die Empfehlungssätze überwiegend im Bereich zwischen sechs und zwölf Monaten. In den Oberlandesgerichtsbezirken Karlsruhe und Stuttgart wird bei Ersttätern im allgemeinen eine Dauer der Entziehung von acht bis zwölf Monaten für angemessen gehalten. Die Einheitlichkeit ist nach SCHULTZ bei Verurteilungen nach § 316 StGB größer als bei Alkoholverkehrsdelikten mit Tatfolgen, da bei folgenlosen Trunkenheitsfahrten leichter von ähnlichen Sachverhalten ausgegangen werden kann.

In der Mitte der siebziger Jahre gerieten wiederum Ausgestaltung und Praxis des Verkehrsrechts im Bereich der Alkoholverkehrsdelinquenz und hierbei insbesondere die Fahrerlaubnisentziehung in den Mittelpunkt der Diskussion. Diese erneute Problematisierung der Rechtspraxis dürfte jedoch, wie PREISENDANZ 1981 feststellt, weniger von der Praxis beachtet worden sein als die früheren Bemühungen um Vereinheitlichung. Eine Reformbedürftigkeit der Fahrerlaubnisentziehung und des Fahrverbots wird begründet mit der strafähnlichen Handhabung der Fahrerlaubnisentziehung, womit der eigentliche Zweck der Maßregel verfehlt werde. Als Kritikpunkte werden i.e. genannt, daß die faktische Strafwirkung der Fahrerlaubnisentziehung oft härter sei als die der Hauptstrafe, daß die Fahrerlaubnisentziehung unter Verwendung eines Systems fester Sätze nebenstrafenähnlich gehandhabt werde und daß der Richter in der kurzen Zeit keine angemessene Eignungsbeurteilung und Prognose über das Wiedereintreten der Eignung geben könne (KOCH, 1977). Der erzieherische Zweck der Maßregel werde damit verfehlt. Die gegenwärtige Praxis bestehe eher in der "Feststellung und Überwachung der Eignung" und in dem Bestreben der wirkungsvollen Bestrafung als in einer erzieherischen Ausgestaltung und Verwendung (HIMMELREICH, 1977). Neben anderen Vorschlägen verbindet HIMMELREICH seine Kritik an der gegenwärtigen Praxis der Fahrerlaubnisentziehung mit der Forderung, die Fahrerlaubnisentziehung durch die Möglichkeit der Auflage oder Weisung zu pädagogisch-psychologischen Maßnahmen wie der Nachschulung zu ergänzen. Darüber hinaus schlägt HIMMELREICH eine flexiblere Handhabung der Entziehung nach § 69a StGB vor, etwa dadurch, daß bestimmte Kraftfahrzeugarten nicht nur von der Sperre, sondern schon von der Entziehung der Fahrerlaubnis ausgenommen würden oder daß die Entziehung auf bestimmte Verkehrsbereiche, z.B. bestimmte Wegstrecken oder Tageszeiten, beschränkt bliebe.

Diesen Vorschlägen wurde jedoch mit dem Argument entgegengetreten, daß die rechtsdogmatische Diskussion um das Verhältnis von Strafcharakter und dem eigentlichen Zweck in der Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung nicht neu sei. Die Ausschaltung ungeeigneter Kraftfahrer sei hierbei das entscheidende Prinzip, auch wenn mit der Fahrerlaubnisentziehung eine Strafwirkung verbunden sei

(JANISZEWSKI, 1977). Als Gegenargumente hebt JANISZEWSKI vor allem hervor, daß die Fahrerlaubnisentziehung auch gegenüber Schuldunfähigen angewandt werden könne, daß weder auf die Höhe der Schuld noch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse eingegangen werden müsse, daß eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis möglich sei und daß die jetzige Regelung von der Verfahrensökonomie her am einfachsten sei. Den breitesten Konsens unter den Reformvorschlägen fand lediglich die Möglichkeit der Nachschulung, da diese Maßnahme in besonderem Maße zur Wiederherstellung der Eignung beiträgt und mittlerweile neue und aussichtsreiche Schulungskonzepte vorliegen, was vor zehn Jahren noch nicht der Fall war.

In den letzten Jahren hat sich die Diskussion um die Praxis der Fahrerlaubnisentziehung konkretisiert auf die Verwendung einzelner Bemessungskriterien, auf die Rolle der Nachschulung bei der Verkürzung der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung, auf die Frage, inwieweit Ausnahmen von der Sperre in stärkerem Maße gewährt werden können und unter welchen Bedingungen eine vorzeitige Wiedererteilung der Fahrerlaubnisentziehung möglich ist. Insbesondere die Frage, inwieweit und in welchem Maße die Nachschulung die Eignung des Kraftfahrers früher wiederherzustellen geeignet ist, hat die Diskussion beschäftigt. Dies hat insgesamt zu einer Ausdifferenzierung und Präzisierung einzelner Zumessungskriterien für die Fahrerlaubnisentziehung geführt.

4.2 Gesichtspunkte für die Bemessung der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung

Die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung soll grundsätzlich so bemessen sein, daß ein Kraftfahrer von der Teilnahme am Straßenverkehr so lange ausgeschlossen wird, wie die Ungeeignetheit voraussichtlich bestehen wird; dies entspricht gleichzeitig der Dauer der zu erwartenden voraussichtlichen Gefährlichkeit des Täters (GEPPERT, 1968, 65 ff.; DREHER & TRÖNDLE, 1983; 449; HERLAN & SCHMIDT-LEICHNER, 1972, 45 ff.). Die Zielsetzungen der Besserung und der Sicherung bestehen hier parallel nebeneinander und ergänzen sich wechselseitig. Unterschiedliche Bedeutung haben die

beiden Zwecke der Maßregel eher durch unterschiedliche Methoden ihrer Anwendung und Ausgestaltung: Der Zweck der Sicherung wird vor allem erreicht durch "Veränderung der außerhalb des Täters liegenden Verbrechensbedingungen", der Zweck der Besserung vornehmlich durch psychologische, pädagogische und medizinische Behandlungsmaßnahmen (GEPPELT, 1968, S. 78). Die Bestimmung von Dauer und gegebenenfalls Art der Maßnahmen im Rahmen des § 69a StGB sollte von einer Diagnose der Gefährlichkeitsursache durch den Richter ihren Ausgang nehmen. Generalisierende Erwägungen und ebenso generalpräventive Gesichtspunkte sollten dabei bedeutungslos sein (DREHER & TRÖNDLE, 1983, S. 449). Unter den Bemessungskriterien, die besondere Bedeutung in der Praxis gewonnen haben und deren Anwendung z.T. umstritten ist, sind folgende hervorzuheben:

- Bewährung in der Teilnahme am Straßenverkehr und Vorleben
- Einmaligkeit der Tat
- Ausmaß der Fahruntüchtigkeit
- Tatschwere, Tatfolgen und Schuld
- wirtschaftliche und berufliche Auswirkung der Fahrerlaubnisentziehung

Vor allem sind in jedem Einzelfall besondere Umstände und die Persönlichkeit des Alkoholverkehrstäters zu berücksichtigen, beispielsweise wenn ein Kraftfahrer abgelegene Nebenstraßen benützt und dadurch etwaige Gefährdungen zu vermeiden sucht oder wenn der Trinkanlaß überraschend, etwa infolge einer besonderen Stresssituation auftrat.

4.2.1 Bisherige Bewährung in der Teilnahme am Straßenverkehr

In einer Darstellung der Strafzumessungspraxis im Landgerichtsbezirk Freiburg weist RIVE 1961 darauf hin, daß die Fahrerlaubnis u.U. nicht entzogen wird, wenn "der Täter ein uralter Kraftfahrer ist" (RIVE, 1961, S. 154). Eine Vielzahl von Aufsätzen beschäftigt sich damit, unter welchen Bedingungen unbeanstandete Fahrpraxis und langjährige Bewährung im Straßenverkehr zu einer Ausnahme von der Regel des § 69a führen sollte, bzw. eine Bedeutung bei der Bemessung der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung hat. Bei einer Auswertung neuerer Urteile kommt ZABEL, 1982, zu dem Schluß, daß

"langjährige unfallfreie Fahrpraxis allein... noch keinen automatischen 'Bonus' i.S. eines Verzichts auf Fahrerlaubnisentzug bedeuten" (ZABEL, 1982, S. 270) könne. Eine Bewährung bzw. unbeanstandete Praxis im Straßenverkehr muß in Zusammenhang mit anderen Kriterien zur Beurteilung der Eignung, insbesondere der Vorstrafe, der Höhe des Blutalkoholwertes und der besonderen Tatumstände gesehen werden (hierzu auch ZABEL, 1982). Im Rahmen einer Beurteilung der bisherigen Bewährung im Straßenverkehr sind nach LEONHARD 1979 folgende Gesichtspunkte zu beachten: "Vorleben des Täters, Vorstrafen auch außerhalb des Verkehrsstrafrechts, Ordnungswidrigkeiten, jeweils unter Beachtung des Alters des Täters und der Dauer des Führerscheinbesitzes" (LEONHARD, 1979, S. 91).

4.2.2 Einmaligkeit der Tat

In Zusammenhang mit der Bewährung eines Kraftfahrers im Straßenverkehr wird häufig auch die Frage der Einmaligkeit eines Fehlverhaltens vor dem Hintergrund der Persönlichkeit und des bisherigen Verhaltens aufgeworfen. Hierbei wird mehrfach auf das Beispiel eines untadeligen Berufskraftfahrers hingewiesen, der eine große Fahrpraxis hinter sich hat und dessen Fehlverhalten im privaten Bereich lag (MOLLENKOTT, 1980). In einem solchen Fall ist die Möglichkeit gegeben, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis auszunehmen. Die bisherige Bewährung im Straßenverkehr und die Einmaligkeit der Tat sind für die Beurteilung des Täters von großer Bedeutung, weil sie geeignet sind, die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Gefährlichkeit günstig zu beeinflussen.

4.2.3 Ausmaß der Fahruntüchtigkeit

Die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit stellt einen objektiven Indikator der Fahruntüchtigkeit dar. Zu einer genaueren Beurteilung der Fahruntüchtigkeit treten im Einzelfall weitere Umstände und Gesichtspunkte hinzu. Die Blutalkoholkonzentration liefert jedoch die sichersten Hinweise zur Beurteilung der Gefährlichkeit, die von dem Alkoholverkehrstäter zur Tatzeit ausgeht. Der Richter bildet aus seiner Beurteilung der Gefährlichkeit zur Tatzeit in Zusammenhang mit anderen Anhaltspunkten eine Hypothese über die zukünftige

Gefährlichkeit. Neben einem Maß für die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ist die Blutalkoholkonzentration bzw. die Menge des genossenen Alkohols ein Indikator für die mangelnde Fähigkeit, den Alkoholkonsum bzw. die Verkehrsteilnahme in Verbindung mit Alkoholkonsum zu kontrollieren und zu steuern. Zur Frage, ob es sich dabei um einen einmaligen Kontrollverlust unter Streßbedingungen oder um eine generell eingeschränkte Fähigkeit bzw. Bereitschaft zur Kontrolle des Alkoholkonsums handelt, wird der Richter weitere Gesichtspunkte, wie das Vorleben, die Einmaligkeit des Verhaltens oder eine langjährige Zuverlässigkeit beim beruflichen Gebrauch des Kraftfahrzeugs heranziehen.

4.2.4 Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt

Die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung geht von der Prognose über die künftige Gefährlichkeit des Alkoholverkehrstäters aus. Für diese Prognose stellt die Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt selbst einen wichtigen Gesichtspunkt dar. So wird z.B. positiv berücksichtigt, wenn die Fahrstrecke nur sehr kurz war und dadurch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gering geblieben ist. Dieser Umstand wurde neben anderen Gesichtspunkten vom Amtsgericht Bonn (zitiert nach DEUTSCHES AUTORECHT, 1980, 49 (2), 52 f.) als Begründung dafür angesehen, abweichend von der Regelvermutung des § 69 StGB bei einer Trunkenheitsfahrt die Fahrerlaubnis nicht zu entziehen. In ähnlichem Sinne wurde von einer geringeren Gefährlichkeit dann gesprochen, wenn der Alkoholverkehrstäter eine wenig befahrene Nebenstraße benutzte und diesen Weg nicht nur deswegen wählte, um sich einer Kontrolle der Polizei zu entziehen. Weiter werden als relevant für die Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt angesehen: Fahrweise des Betrunkenen, Größe der Fahrstrecke, Verkehrsaufkommen und Schwierigkeit der Strecke. Aber auch die Schwere der Folgen des Verhaltens wird von manchen Autoren als Gesichtspunkt zur Beurteilung der Gefährlichkeit des Täters für wichtig gehalten (BIELER, 1970, S. 117).

4.2.5 Verhalten nach der Tat

Auch das Verhalten nach der Tat beeinflusst die Zumessungspraxis bei der Fahrerlaubnisentziehung. An erster Stelle ist hier das

unerlaubte Entfernen vom Unfallort zu nennen. Dies ist aber nur dann bei der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung zu berücksichtigen, "wenn bei dem Unfall, d.h. als dessen Folge und noch vor dem Entfernen ein Mensch zu Tode gekommen oder mehr als nur unerheblich verletzt wurde oder an fremden, d.h. dem Täter nicht gehörenden Sachen, bedeutender Schaden entstanden ist" (DREHER & TRÖNDLE, 1983, S. 442). Als erheblich wird eine Verletzung angesehen, die ärztlicher Hilfe bedarf, bzw. ein Schaden, der bei DM 1.200 und höher liegt. Im Einzelfall ist auch hier eine detailliertere Analyse der Motive bei der Entfernung vom Unfallort wichtig, so z.B. bei aner kennenswerten Motiven für eine Weiterfahrt. Ganz generell wird bei einer Beurteilung der Gefährlichkeit bzw. des Verhaltens nach der Tat in der Rechtspraxis beachtet, inwieweit der Täter bereit ist, Verantwortung für sein Fehlverhalten zu übernehmen (LEONHARD, 1979; ZABEL, 1982).

4.2.6 Schuld, Tatschwere und Tatfolgen

Die Länge der Fahrerlaubnisentziehung soll aufgrund ihres rechtsdogmatischen Zweckes nicht nach der Schuld bemessen werden, "weil die Sperrfrist Teil einer Sicherungsmaßregel und nicht Teil einer Strafe ist und demnach keinerlei Verschulden voraussetzt (GEPPERT, 1968, S. 91). Ähnlich gilt der Grundsatz, "daß die Schwere der Tat und das objektive Gewicht ihrer Folgen für die Dauer der Sperrfrist grundsätzlich ohne Bedeutung sind" (GEPPERT, 1968, S. 93; HERLAN & SCHMIDT-LEICHNER 1972, S. 45 f.). GEPPERT vertritt aus rechtsdogmatischer Sicht die Auffassung, daß die Schwere der Tat keinen Einfluß auf eine Maßnahme haben sollte, deren Ziel die Behebung von Eignungsmitteln ist und die den jeweiligen Täter beeinflussen, nicht jedoch bestrafen will. Eine Berücksichtigung der Tat und der Schwere ihrer Folgen sieht GEPPERT lediglich unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit der Sanktionen und der Tat für vertretbar an.

4.2.7 Wirtschaftliche und berufliche Nachteile infolge der Fahrerlaubnisentziehung

Übereinstimmend wird die Auffassung vertreten, daß wirtschaftliche und finanzielle Nachteile infolge der Fahrerlaubnisentziehung bei der Bemessung der Sperrfrist eigentlich keine Rolle spielen dürften,

da es sich hierbei um maßregelfremde Gesichtspunkte handelt. Es wird jedoch angenommen, daß die Wirkung der Fahrerlaubnisentziehung auf den Täter im Sinne einer Beeinflussung zur Besserung seines Verhaltens um so größer ist, je härter die Konsequenzen der Fahrerlaubnisentziehung für ihn sind. Unter den persönlichen Konsequenzen spielen in der Praxis die wirtschaftlichen und beruflichen Nachteile eine ganz entscheidende Rolle. Der Grundgedanke der Besserung impliziert also, daß die Fahrerlaubnisentziehung nicht oder nur indirekt an der Tat, der Tatschwere oder Schuld orientiert sein darf. Vorrangig sind hingegen Gesichtspunkte, die mit der Wirkung der Entziehung in Zusammenhang stehen. Dabei steht die abschreckende Wirkung stark im Vordergrund. Die Bemessung der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung geht im Sinne dieses Denkmodells von der Hypothese aus, daß die Wirkung um so stärker ist, je größer im Einzelfall die Nachteile oder negativen Konsequenzen einer Entziehung sind. Im Sinne einer Gleichbehandlung wird daraus abgeleitet, daß jemand, bei dem die Nachteile stärker sind, weniger lange unter dem Einfluß der Fahrerlaubnisentziehung zu stehen brauche. Die Bedeutung der wirtschaftlichen Nachteile hat in der Literatur zu den Zumessungskriterien die größte Rolle gespielt, vermutlich wegen der starken Unterschiede in der Auswirkung der Fahrerlaubnisentziehung auf die Lebensexistenz der Verurteilten (GEPPERT, 1968, S. 95 ff.; GROHMANN, 1978; ZABEL, 1980; MOLKETIN & GRESS, 1982; LEONHARD, 1979).

4.3 Empirische Untersuchungen zur Verwendung von Zumessungskriterien für die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung

Zum Einfluß von Zumessungskriterien auf die Festsetzung der Dauer der Sperrfrist gibt es bisher nur wenige Untersuchungen, die lediglich einige grobe Hinweise liefern. MÜLLER hat 1961 eine Untersuchung von 250 Fällen mit Trunkenheit im Straßenverkehr im Bereich der Staatsanwaltschaft Saarbrücken unternommen. Im Rahmen dieser Arbeit hat er sich auch für den Zusammenhang zwischen der Höhe des Blutalkoholwertes und der Sperrfrist bei Trunkenheitsfahrten interessiert. Nach seinen Ergebnissen hat die Höhe des Blutalkoholwertes, wobei er Probanden mit einem Wert von über 1,5 Promille von solchen unter 1,5 Promille unterscheidet, nur wenig Einfluß auf die Länge der Fahrerlaubnisentziehung bei einer

einfachen Trunkenheitsfahrt. Ähnliches gilt auch für das Strafmaß oder bei der Verhängung eines Bußgeldes nach dem damaligen Verkehrsrecht.

WARDA hat unter anderen Gesichtspunkten 500 schöffengerichtliche Urteile ausgewertet. Er stellt fest, "daß für Anordnung der Entziehung und für Bemessung der Sperrfrist weniger die Gefährlichkeit bzw. Ungeeignetheit des Täters als vielmehr seine Schuld und das Gewicht der von ihm verübten Straftaten maßgebend gewesen seien" (zitiert nach GEPPELT, 1968, S. 90). Bei einfacher Trunkenheit wurde in den von ihm untersuchten Fällen durchschnittlich 1,1 Jahre die Fahrerlaubnis entzogen. In den Fällen nach § 315a Zf. 2 (a.F.) lag die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung bei 1,4 Jahren und bei Trunkenheit i.V.m. fahrlässiger Körperverletzung wurde diese im Schnitt auf 1,7 Jahre festgesetzt.

Eine weitere Untersuchung wurde von BAUM 1963 durchgeführt. In den von ihm betrachteten 738 Fällen von Fahrerlaubnisentziehung kommt er auf eine durchschnittliche Länge der Entziehung von 1 Jahr bei fahrlässiger Tötung und eine durchschnittliche Entzugsdauer von 6 Monaten bei fahrlässiger Körperverletzung.

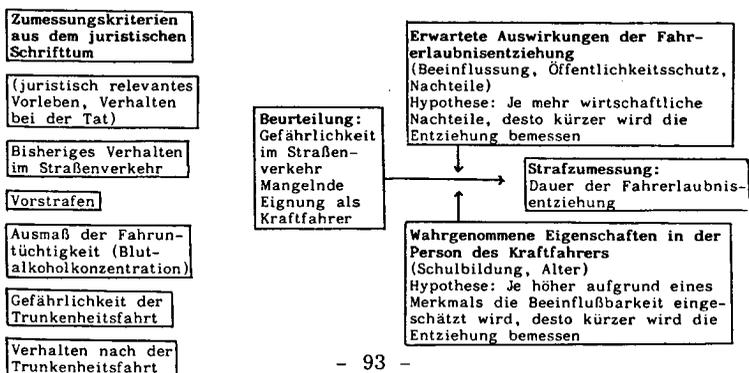
Die beiden Untersuchungen von BAUM und WARDA geben Hinweise darauf, daß die Schwere der Tat bei Fahrerlaubnisentziehung in der Gerichtspraxis vermutlich eine größere Rolle spielt, als es aufgrund rechtsdogmatischer Grundsätze sein sollte.

4.4 Fragestellung und Hypothesen

Aus der Analyse der rechtsdogmatischen Grundsätze zur Handhabung der Fahrerlaubnisentziehung wurde ein Modell entwickelt (Schaubild 4.1), das die verschiedenen Strafzumessungskriterien und deren Wechselbeziehungen integriert. Als unmittelbar relevante Kriterien werden in dem Modell diejenigen Variablen betrachtet, welche zur Beurteilung der Gefährlichkeit oder Ungeeignetheit herangezogen werden (Einmaligkeit der Tat, Vorleben, Ausmaß der Fahruntüchtigkeit, Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt, Verhalten nach der Tat, Schuld, Tatschwere und Tatfolgen). Ein unmittelbar relevantes Kriterium ist die berufliche und wirtschaftliche Bedeutung der

Kraftfahrzeugnutzung, da diese die richterliche Einschätzung der Sanktionswirkung beeinflusst und mittelbar über den Gleichheitsgrundsatz in die richterliche Entscheidung einfließt. Dies wurde für die berufliche Situation des Verurteilten in Abschnitt 4.2.7 bereits näher ausgeführt. Die Variable Schulbildung erwies sich als bedeutsam für Selektionsprozesse bei der Verfolgung und Registrierung von Alkoholverkehrsdelikten (vgl. Kapitel 5.). Es liegt nahe, weiter zu fragen, ob die Schulbildung auch bei der richterlichen Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung relevant ist. Verschiedene Möglichkeiten wären dabei vorstellbar. Angehörige höherer sozialer Schichten verfügen über geschicktere Strategien und Verhaltensweisen im Umgang mit Behörden und Amtspersonen. Sie können mehr finanzielle Mittel einsetzen, was für die Wahl eines Anwalts von Bedeutung ist. Auf der Seite der Richter könnte die Einschätzung der Veränderungsbereitschaft und die Prognose bei Personen aus höheren sozialen Schichten anders sein als bei Angehörigen der Unterschicht. In diesem Sinne wird ein Richter bei einem Beschuldigten mit höherer Schulbildung, höherer beruflicher Position und größerer Verantwortung im beruflichen Bereich eine stärkere Internalisierung von Normen und stärkere Beeinflussbarkeit durch Sanktionen vermuten. Ein größeres Maß an Internalisierung von Normen bei Mittel- und Oberschichtsangehörigen wird recht übereinstimmend auch von vielen sozialwissenschaftlichen Autoren unterstellt (HOLZKAMP-OSTERKAMP, 1976; FRESE, 1977). Es klingt plausibel, daß auch bei der richterlichen Entscheidung eine solche implizite Annahme mitschwingt. In diesem Sinne wurde die Variable in das Modell des richterlichen Entscheidungsprozesses (Schaubild 4.1) eingefügt.

Schaubild 4.1: Modell des richterlichen Entscheidungsprozesses beim Entzug der Fahrerlaubnis nach Trunkenheitsdelikten



Die Fragestellungen für den empirischen Untersuchungsteil zum Einfluß der aufgeführten Zumessungskriterien auf den Gerichtsentscheid lauten:

Welche Strafzumessungskriterien beeinflussten die richterliche Entscheidung über die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung bei den 460 Kursteilnehmern?

Welche Wechselwirkungen treten zwischen den Zumessungskriterien auf?

Aufgrund der Auswertung des juristischen Schrifttums wird folgende Hypothese formuliert:

- Die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung ist um so länger,
- je schwerwiegender die Tatfolgen waren,
 - je höher die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit war,
 - je jünger der Verurteilte ist,
 - je kürzer die Dauer des Führerscheines ist,
 - je weniger er das Kraftfahrzeug beruflich nutzt,
 - je niedriger seine Schulbildung ist.

Erschwerend wirkt sich eine Unfallflucht aus.

Der Einfluß eines strafrechtlich unauffälligen Vorlebens kann nicht untersucht werden, da es sich bei der Untersuchungsstichprobe um Ersttäter handelt. Dies bedeutet auch, daß die Streubreite der abhängigen Variablen Entzugsdauer geringer ist als in der Gesamtgruppe der Alkoholverkehrstäter. Der Mittelwert der Entzugsdauer beträgt für die hier untersuchte Stichprobe 10,3 Monate mit einer Standardabweichung von 1,7. Dies heißt, daß 68 % der Fälle in einem Intervall von 8,6 bis 12,0 Monate liegen.

4.5 Ergebnisse

Im folgenden soll zunächst eine bivariate Analyse des Zusammenhangs zwischen einzelnen Zumessungskriterien und der abhängigen Variablen Dauer der Fahrerlaubnisentziehung vorgenommen werden. Hierbei werden jeweils die durchschnittlichen Längen der Fahrerlaubnisentziehung für die verschiedenen Ausprägungen einer einzigen

unabhängigen Variablen (Zumessungskriterium) miteinander verglichen. Eine statistische Signifikanzprüfung des Zusammenhangs wird mit Hilfe der einfachen Varianzanalyse vorgenommen. In einem zweiten Schritt werden dann die einzelnen Zusammenhänge einer multivariaten Analyse (multiple Regressionsanalyse und mehrfaktorielle Varianzanalyse) unterzogen.

Gegen dieses Vorgehen der statistischen Zusammenhanganalyse könnten möglicherweise Einwände vorgebracht werden. Bei der Entscheidungsfindung über die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs müssen in der Praxis verschiedene Aspekte des Einzelfalles abgewogen werden. Ein niedriger Blutalkoholwert kann in Zusammenhang mit einer bestimmten Konstellation von Gefährdungsfaktoren im Einzelfall höher gewichtet werden als ein vergleichsweise hoher Blutalkoholwert. Das Delikt eines Kraftfahrers, der mit einem Blutalkoholwert von 1,0 Promille innerorts mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit in einer belebten Straße fährt, wird sicherlich schwerwiegender eingeschätzt als eine Trunkenheitsfahrt mit einem deutlich höheren Blutalkoholwert von 1,5 Promille, wenn der Fahrer langsam auf ihm bekannten Nebenstraßen unter Vermeidung von Gefährdungen sein Ziel zu erreichen versucht. In der vorliegenden Analyse werden lediglich die wichtigsten Merkmale des Entscheidungsprozesses, die über die Einzelfallproblematik hinausgehen und mit Sicherheit bei allen Entscheidungen von Gewicht sind, berücksichtigt. Andere Faktoren müssen unbeachtet bleiben, weil über sie entweder keine Daten vorliegen oder weil sie jeweils für sich genommen nur in einer kleinen Zahl von Fällen überhaupt relevant sind. So können die hier durchgeführten Analysen des Entscheidungsprozesses nur zur Erhellung von allgemeinen Tendenzen der Entscheidungspraxis bei der Gesamtgruppe der hier untersuchten Alkoholverkehrstäter etwas aussagen. In der Praxis werden sicherlich Fälle auftreten, bei denen spezifische Gesichtspunkte ein größeres Gewicht haben als alle hier verwendeten Kriterien. Bei der Vielzahl der zu bearbeitenden Verfahren darf jedoch auch in der Praxis die Bedeutung des Einzelfalles nicht überschätzt werden. Nicht nur Arbeitsüberlastung und Routinisierung des Gerichtsverfahrens führen bei weniger schwerwiegenden Delikten, wie bei der einfachen Trunkenheitsfahrt, zu einer Vereinheitlichung und Anpas-

sung der Rechtsprechungspraxis. Auch das Ziel einer möglichst einheitlichen Bestrafung von Trunkenheitstätern im Interesse größtmöglicher Gerechtigkeit fördert eine gewisse Standardisierung der Entscheidungspraxis.

Die einzelnen unabhängigen Variablen wurden operationalisiert, wie in 2.5 dargestellt. Bei der abhängigen Variablen Dauer des Fahrerlaubnisentzugs muß berücksichtigt werden, daß bereits vor dem Gerichtsentscheid eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis stattgefunden hat, die bei der Gerichtsentscheidung angerechnet wird. Korrekterweise muß zu der vom Gericht festgelegten Dauer die Zeit der vorläufigen Entziehung hinzugerechnet werden. In Einzelfällen können sich jedoch hierbei fehlerhafte Werte ergeben, z.B. wenn bei der Einlegung eines Rechtsmittels die Zeit zwischen der Tat und dem endgültigen Gerichtsentscheid verlängert wird. Allerdings dürfte die Zahl dieser Fälle bei den Kursteilnehmern recht gering sein, da diese primär in der Kursteilnahme eine Möglichkeit zur Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung sehen und demzufolge häufig auf ein Rechtsmittel verzichten. In Tabelle 4.1 wurden die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid und die Zeit zwischen Tat und Ende des Fahrerlaubnisentzugs (Gesamtdauer des Entzuges) kreuztabelliert. Es zeigt sich eine relativ klare Beziehung zwischen den beiden Werten der Entzugsdauer. Die gesamte Entzugsdauer einschließlich der vorläufigen Entziehung ist im Mittel etwa zwei Monate länger als die Entzugsdauer nach dem Gerichtsentscheid. Dies bedeutet, daß die gerichtlichen Verfahren durchschnittlich etwa zwei Monate dauerten (vgl. dazu auch den nächsten Abschnitt).

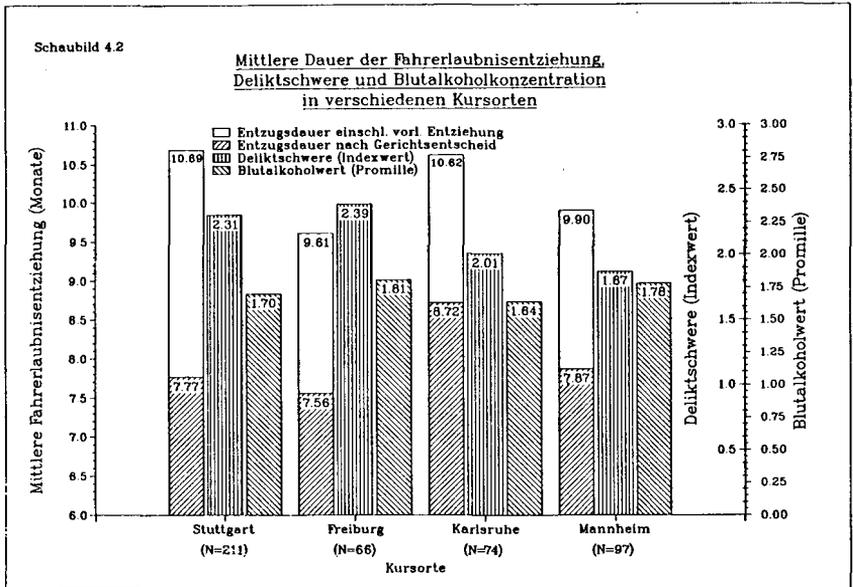
4.5.1 Dauer der Fahrerlaubnisentziehung in verschiedenen Kursorten

Ein Vergleich der verschiedenen Kursorte zeigt, daß die Entscheidungspraxis bei unserer Stichprobe in verschiedenen Landgerichtsbezirken differiert (Schaubild 4.2). Bei den Teilnehmern aus Stuttgart ist eine mittlere Entzugsdauer von 10,69 Monaten festzustellen, die deutlich höher ist als in den Orten Freiburg und Mannheim. Dies läßt sich eindeutig auf eine längere Dauer der vorläufigen Entziehung zurückführen. Sie beträgt bei den Kursteilnehmern aus Stuttgart knapp drei Monate und in den drei badischen Kursorten jeweils zwei Monate (Schaubild 4.2).

Tabelle 4.1: Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid und Entzugsdauer einschließlich vorläufiger Entziehung

Gesamt- entzugsdauer einschließlich vorläufiger Entziehung	Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid												
	3 Monate	4 Monate	5 Monate	6 Monate	7 Monate	8 Monate	9 Monate	10 Monate	11 Monate	12 Monate	13 Monate		
6 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
7 Monate	1	1	3	7	1	1	1	1	1	1	1	1	13
8 Monate	1	3	7	12	11	1	1	1	1	1	1	1	34
9 Monate	1	3	6	13	33	33	3	3	1	1	1	1	92
10 Monate	1	2	5	10	14	28	14	1	1	1	1	1	74
11 Monate	1	2	2	2	10	15	44	13	1	1	1	1	86
12 Monate	1	1	1	3	5	9	18	20	5	1	1	1	61
13 Monate	1	1	1	1	1	2	4	6	7	2	1	1	23
14 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	7
15 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	4
16 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3
17 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19 Monate	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Monate und mehr	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Insgesamt	2	9	25	49	75	91	83	42	14	9	3	3	402

Schaubild 4.2



Eine längere Entzugsdauer ist auch bei den Kursteilnehmern aus Karlsruhe zu erkennen, wobei hier die Entzugsdauer nach dem Gerichtsentscheid im Vergleich zu den anderen Kursorten um einen Monat höher liegt. Im Falle des Kursortes Stuttgart ist man geneigt anzunehmen, daß die längere Gesamtentzugsdauer durch eine erhöhte Verfahrensdauer zu erklären ist. Gegen diese Erklärung könnte eingewendet werden, daß der Richter die Möglichkeit besitzt, bei seinem Entscheid über die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung die vorläufige Entziehung anzurechnen, um dadurch eine längere Verfahrensdauer zu kompensieren. Dies müßte zu einem Ausgleich zwischen den vier Kursorten führen. Es ist jedoch auch denkbar, daß diesen Bemühungen aufgrund der Vorschriften über die Mindestdauer der Sperrfrist von drei bzw. sechs Monaten (§ 69a (1) und (4)) eine Grenze gesetzt ist.

Die durchschnittlich höhere Entzugsdauer im Kursort Karlsruhe dürfte andere Gründe haben als die für Stuttgart dargelegten. Hierzu ein Blick auf die durchschnittlichen Deliktsschwereindices und Blutalkoholwerte der Fälle in den vier Kursorten. Wie später noch gezeigt werden wird, haben diese beiden Zumessungskriterien das größte Gewicht in der richterlichen Entscheidung und können deshalb auch als ausreichend betrachtet werden für einen Vergleich der verschiedenen Fälle. Aufgrund der Deliktsschwere und des Blutalkoholwertes müssen die 66 Fälle des Kursortes Freiburg als die durchschnittlich schwerwiegendsten angesehen werden. Die durchschnittlich am wenigsten gravierenden Fälle - bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Deliktsschwere und Blutalkoholwert - liegen bei den Kursteilnehmern aus Karlsruhe und Mannheim vor. Aufgrund dieser beiden Indikatoren gibt es keine Hinweise, daß Tatschwere oder Gefährlichkeit bei den Kursteilnehmern aus Karlsruhe möglicherweise am höchsten sein könnten. Eher das Gegenteil scheint der Fall.

Eine vertiefende Analyse wurde weiter durchgeführt, um die Frage zu klären, inwieweit sich die Bedeutung der regionalen Herkunft der Probanden, sprich der Urteilspraxis des heimischen Gerichtes, als eigenständiger Einfluß von den Variablen Blutalkoholkonzentration und Deliktsschwere statistisch abgrenzen läßt. Es ist auch denkbar, daß zwischen der Bedeutung von Deliktsschwere und Blutalkoholkonzentration für die Bemessung der Entzugsdauer und dem Kursort eine Wechselwirkung besteht. Eine Wechselwirkung zwischen Deliktsschwere und verurteilendem Gericht würde hier heißen, daß z.B. die Deliktsschwere in dem einen Gericht sich stärker oder in einer anderen Form auf die Länge des Fahrerlaubnisentzugs auswirkt als in dem anderen.

In Schaubild 4.2 wurden die Mittelwerte der drei genannten Variablen für die Probanden aus den verschiedenen Kursorten verglichen. Wenn es aber um die Frage der Entscheidungspraxis in verschiedenen Regionen Baden-Württembergs geht, ist es angemessener, die Probanden nach den verurteilenden Gerichten zu gruppieren. Dies ist für die Analysen in den weiteren Abschnitten - sofern nach Regionen differenziert wurde - auch geschehen. Leider ist für

diese Auswertungen der Stichprobenumfang stark geschrumpft, da nur die größeren Amtsgerichte für einen Vergleich von Untergruppen in Frage kamen. Dabei handelt es sich um folgende Amtsgerichte:

Stuttgart	N= 56
Heidelberg	N= 27
Mannheim	N= 36
Karlsruhe	N= 48
Pforzheim	N= 43
Freiburg	N= 33

Ein direkter Effekt des Kursortes oder des verurteilenden Gerichtes auf die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung bedeutet, daß die Mittelwerte der Entzugsdauer sich in verschiedenen Kursorten systematisch unterscheiden. Dies könnte auf einen Selektionseffekt bei der Stichprobengewinnung oder auf systematische Unterschiede in der Rechtsprechungspraxis zurückgehen.

Ein Wechselwirkungseffekt zwischen dem Faktor verurteilendes Gericht und einem Tatmerkmal wie Blutalkoholkonzentration oder Deliktsschwere bedeutet, daß der Einfluß eines Tatmerkmals sich bei den verschiedenen Gerichten unterschiedlich auf die Länge des Fahrerlaubnisentzugs auswirkt. Hier spielt die Auswahl der Stichprobe eine geringere Rolle, da nach der Beziehung zwischen zwei Variablen gefragt wird, nicht Mittelwerte verglichen werden. Die Art des Einflusses eines Tatmerkmals auf die Bemessung der Entzugsdauer ist für verschiedenartige Stichprobenbildungen aus dem gleichen Gerichtsbezirk also etwa gleich anzunehmen. Nur der Ausschnitt, der sichtbar wird, verschiebt sich bei systematischen Unterschieden in verschiedenen Stichproben des gleichen Gerichts. Für die Fragestellung hier sind Wechselwirkungen zwischen Gerichtsort und Tatmerkmal von größerem Interesse, weil sie erkennen lassen, ob die Rechtspraxis in verschiedenen Gerichtsorten unterschiedlich ist. Bei Mittelwertsunterschieden in der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung läßt sich im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht entscheiden, ob ein Stichprobeneffekt oder ein Effekt unterschiedlicher Rechtspraxis die Ursache hierfür ist. Dies dürfte aber insbesondere der Rechtspraktiker fragen.

Das geeignete statistische Verfahren zur Beantwortung dieser Fragen ist die Varianzanalyse. In der Varianzanalyse werden die eigenständigen Einflüsse der einzelnen unabhängigen Variablen (Haupteffekte) sowie die Einflüsse, die im Zusammenwirken mehrerer Variablen entstehen (Wechselwirkungseffekte), durch die Zerlegung der Varianz der abhängigen Variablen voneinander getrennt und einer statistischen Signifikanzprüfung (F-Test) unterzogen. Es wurden zwei 3-faktorielle Varianzanalysen mit den unabhängigen Variablen verurteilendes Gericht (Stuttgart, Heidelberg, Mannheim, Karlsruhe, Pforzheim, Freiburg), Blutalkoholkonzentration (bis 1.69 ‰ vs. über 1.70 ‰) und Deliktschwere (reine Trunkenheitsfahrt vs. Straßenverkehrgefährdung/Körperverletzung/Unfallflucht) mit den abhängigen Variablen Gesamtentzugsdauer und Dauer der gerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung gerechnet.

In dem vorliegenden Fall sind einige Besonderheiten zu beachten, die Probleme aufwerfen, welche aber mit den Möglichkeiten der SPSS-Unterprogramme ANOVA und MANOVA lösbar waren:

- Die einzelnen Zellen mit den möglichen Merkmalskombinationen sind ungleich besetzt. Von den 24 Zellen sind 17 mit 7 bis 12 Personen besetzt, 2 mit mehr (16,19), 5 mit weniger (6,6,5,3,2). Bei der Varianzzerlegung sind die einzelnen Quadratsummen nicht mehr voneinander unabhängig. Dies läßt sich mit verschiedenen Rechenverfahren kompensieren. Für die vorliegende Situation wurde die Regressionsmethode gewählt, welche bei der Berechnung einer Varianz diese gegen alle anderen Effekte und die Kovariaten anpaßt. Die Summe der Varianzen der einzelnen Effekte ist in unserem Fall um etwa ein Viertel niedriger als die gesamte erklärte Varianz.
- Bei der Variablen verurteilendes Gericht handelt es sich um einen Zufallsfaktor (random factor), da die 6 Gerichtsorte eine Auswahl aus einer großen - prinzipiell als unendlich groß gedachten - Gesamtheit von möglichen Werten dieses Faktors darstellen. Nicht so bei Blutalkoholkonzentration und Deliktschwere, welche als feste Faktoren (fixed factors) zu bezeichnen sind. Hier wurde das mögliche Spektrum an Werten jeweils in

zwei Ausprägungen dichotomisiert. Bei der Durchführung der F-Tests ist hier entsprechend anders vorzugehen als in üblichen einfacheren Designs mit ausschließlich festen Faktoren (vgl. WINER, 1971, S. 343 ff.). Infolge des Zufallsfaktors sind die Irrtumswahrscheinlichkeiten bei einigen F-Tests (BAK, Deliktsschwere, BAK x Deliktsschwere) höher, d.h. die Effekte werden eher unterschätzt.

Tabelle 4.2: 3-faktorielle Varianzanalyse des Einflusses von Gerichtsort, Deliktsschwere und Blutalkoholkonzentration auf die Gesamtdauer der Fahrerlaubnisentziehung

Effekt	Freiheitsgrade	Gesamtzugsdauer		Dauer nach Gerichtsentscheid	
		F-Wert	Signifikanzniveau	F-Wert	Signifikanzniveau
Gerichtsort	5/190	10.29	.000	13.76	.000
Blutalkoholkonzentration (BAK)	1/5	12.51	.02	4.28	.09
Deliktsschwereindex	1/5	29.40	.000	15.84	.01
Gerichtsort x BAK	5/190	1.66	.146	3.23	.008
Gerichtsort x Deliktsschwere	5/190	.53	.753	0.46	.807
BAK x Deliktsschwere	1/5	2.70	.15	0.03	.99
Kursort x BAK x Deliktsschwere	5/190	1.76	.323	3.38	.006

Die Ergebnisse der beiden 3-faktoriellen Varianzanalysen finden sich in Tabelle 4.2. Alle drei Haupteffekte sind signifikant, d.h. alle drei unabhängigen Variablen haben jeweils für sich genommen und eigenständig einen Einfluß auf die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung. Für die beiden Tatmerkmale ist zunächst nur diese grobe Aussage möglich. Eine differenzierte Betrachtung der Stärke und Art des Einflusses erfolgt bei diesen beiden Variablen in den folgenden Abschnitten. Die detailliertere quantitative Betrachtung der Bedeutung des verurteilenden Gerichtes bzw. des Kursortes geschah bereits weiter oben.

Der Wechselwirkungseffekt verurteilendes Gericht x Blutalkoholkonzentration ist für eine der beiden abhängigen Variablen auf dem 1 %-Niveau signifikant, für die andere ist nur eine Tendenz für

einen Wechselwirkungseffekt zu erkennen ($p = .146$). Ebenso auf dem 1 %-Niveau signifikant ist in bezug auf eine der beiden abhängigen Variablen der Wechselwirkungseffekt 2. Ordnung zwischen Gericht, Blutalkoholkonzentration und Deliktschwere.

Zusätzlich wurde eine multivariate Varianzanalyse mit Hilfe des SPSS-Programms MANOVA gerechnet, in der die beiden abhängigen Variablen der Entzugsdauer simultan berücksichtigt werden. Hier ist die Wechselwirkung 2. Ordnung auf dem 1 %-Niveau signifikant ($p = .008$) und die Wechselwirkung zwischen Gericht und Blutalkoholkonzentration liegt knapp über dem 5 %-Niveau ($p = .066$). Da ein Wechselwirkungseffekt signifikant ist, dürfen bei der multivariaten Varianzanalyse die Signifikanz-Tests für die einfachen Effekte nicht interpretiert werden.

Beide Wechselwirkungen wurden graphisch veranschaulicht und werden im folgenden anhand der Schaubilder 4.3 bis 4.8 inhaltlich erläutert. Durch die statistische Signifikanzprüfung ist der Wechselwirkungseffekt 2. Ordnung hinreichend abgesichert, so daß auf diesen näher eingegangen wird.

Schaubilder 4.5 bis 4.8 zeigen die bivariaten Verteilungen Fahrerlaubnisentziehung x Blutalkoholkonzentration für die einzelnen Ausprägungen des Faktors Deliktschwere - getrennt nach vier Gerichts-orten. Wir sehen vier typische Konstellationen der Wirkung der beiden Faktoren:

Bei den Gerichtsentscheidungen des Amtsgerichts Heidelberg hat nur die Deliktschwere einen Einfluß auf die Entzugsdauer, im Bild erkennbar am starken Niveauunterschied zwischen den beiden fast waagrecht verlaufenden Geraden in Schaubild 4.4, was auch an den Regressionsgeraden in Schaubild 4.5 deutlich wird, wenn auch weniger prägnant. Dies deckt sich auch mit dem Ergebnis der Regressionsanalyse laut Tabelle 4.4, wo das Beta-Gewicht für die Deliktschwere .35 beträgt, für die Blutalkoholkonzentration aber .18.

Schaubild 4.3 Wechselwirkungseffekt 1. Ordnung
 Gericht x Blutalkoholkonzentration
 für die Dauer der Fahrerlaubnis-
 entziehung nach Gerichtsentscheid

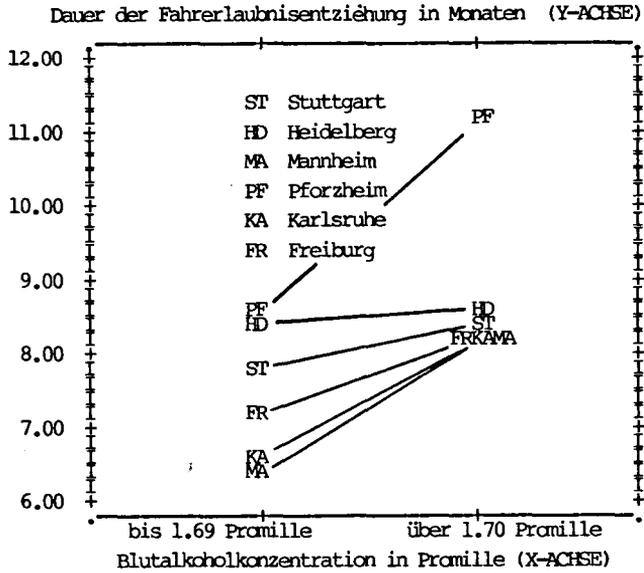


Schaubild 4.4 Wechselwirkungseffekt 2. Ordnung Gericht x Blutalkoholkonzentration x
 Deliktsschwere für die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichts-
 entscheid

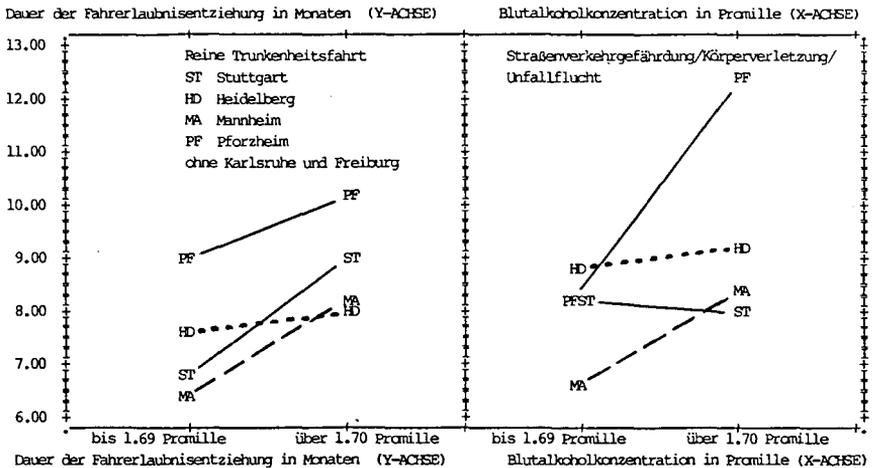
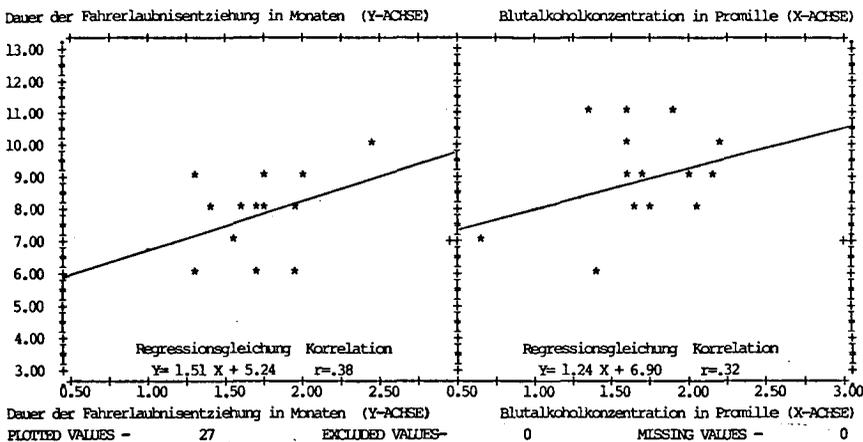
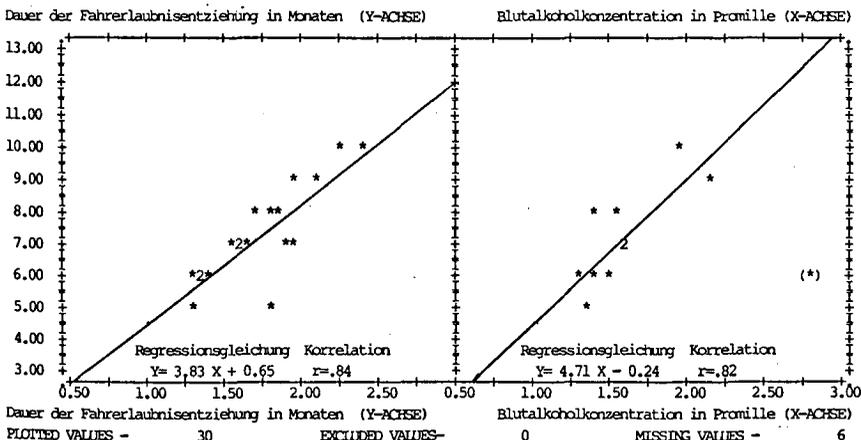


Schaubild 4.5 Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung / Körperverletzung / Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Heidelberg verurteilt wurden (N=27)



Beim Amtsgericht Mannheim liegen die Zusammenhänge umgekehrt - verglichen mit Heidelberg. Hier hat die Blutalkoholkonzentration einen deutlichen Einfluß, erkennbar an der Steigung der beiden Geraden in Schaubild 4.6. Der Effekt der Deliktsschwere ist deutlich geringer, was sich im geringen Niveauunterschied der beiden Geraden ausdrückt. Sowohl für Heidelberg als auch für Mannheim ist kein Wechselwirkungseffekt aus unserer Graphik ablesbar, beide Fälle sind typische Beispiele für die Wirkung von Haupteffekten.

Schaubild 4.6 Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung / Körperverletzung / Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Mannheim verurteilt wurden (N=36)



Die Effekte der beiden Faktoren bei den Amtsgerichten Stuttgart und Pforzheim sind für den Wechselwirkungseffekt 2. Ordnung verantwortlich. Gemeinsam ist für beide Gerichte, daß die Deliktsschwere jeweils bei der reinen Trunkenheitsfahrt anders wirkt wie in der Stufe höherer Deliktsschwere. Graphisch kommt dies in den unterschiedlich starken Steigungen der beiden Geraden für das gleiche Gericht zum Ausdruck, was für sich genommen einen Wechselwirkungseffekt 1. Ordnung zwischen Deliktsschwere und Blutalkoholkonzentration darstellen würde. Die Tendenz ist aber wiederum in beiden Gerichten gegenläufig zueinander, weshalb sich der signifikante Wechselwirkungseffekt 2. Ordnung ergibt. In der schon erwähnten Regressionsanalyse aus Tabelle 4.4 finden wir für Stuttgart und Pforzheim hohe Beta-Gewichte für beide Variablen. Die Parallele dafür in unserem Schaubild 4.4 ist die starke Steigung jeweils einer Geraden bei den beiden Gerichten (entspricht einem starkem Effekt der Blutalkoholkonzentration) und andererseits der hohe Niveauunterschied des höchsten und niedrigsten Wertes im jeweiligen Gericht (entspricht einem starken Effekt der beiden Variablen zusammen).

Schaubild 4.7 Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrgefährdung / Körperverletzung / Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Stuttgart verurteilt wurden (N=56)

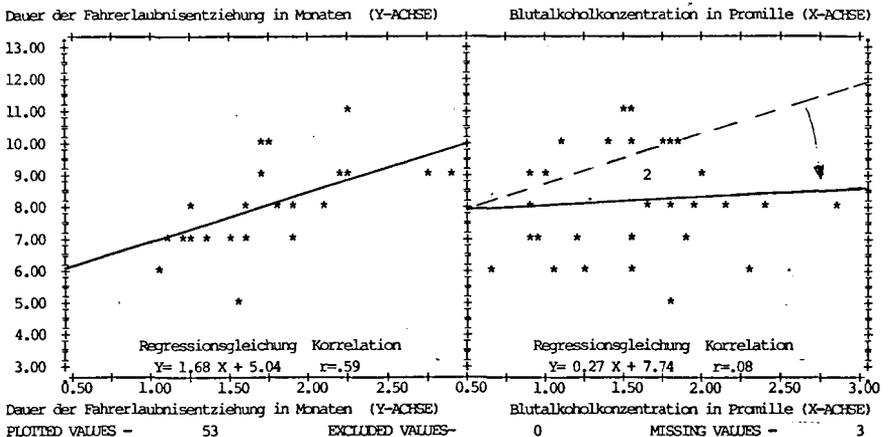
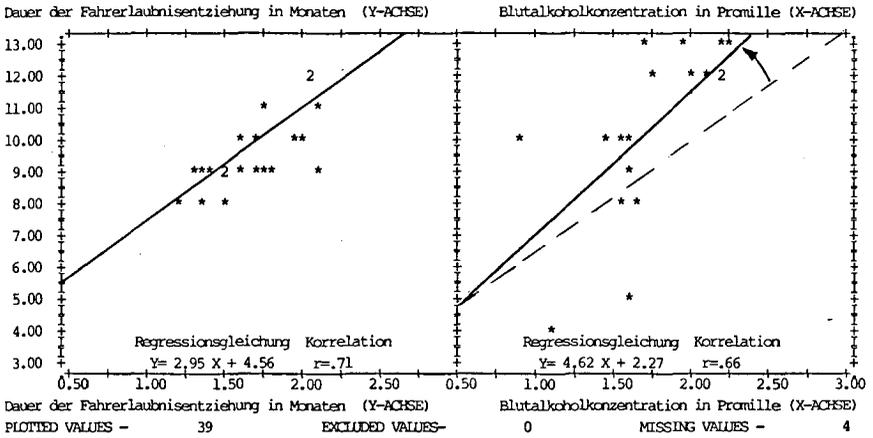


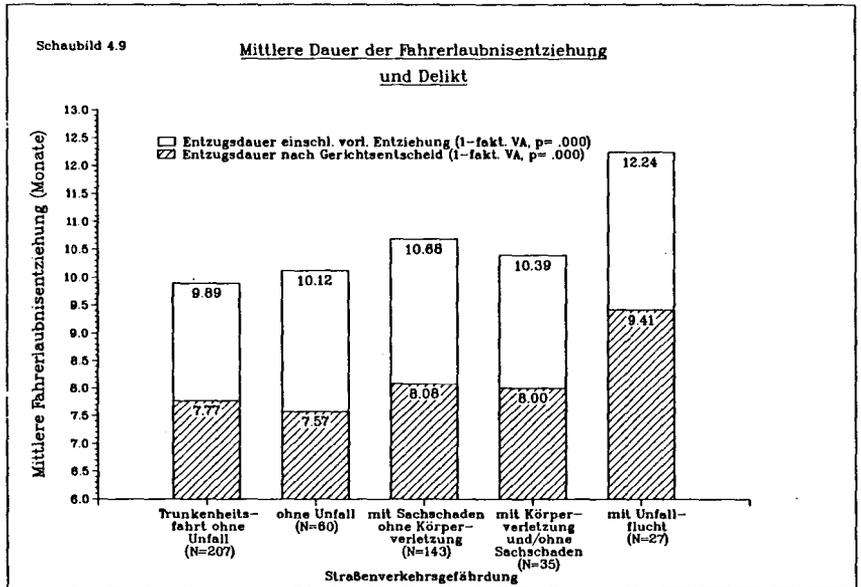
Schaubild 4.8 Blutalkoholkonzentration und Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid für reine Trunkenheitsfahrt (linke Hälfte) und Straßenverkehrsgefährdung / Körperverletzung / Unfallflucht (rechte Hälfte) bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten, die vom Amtsgericht Pforzheim verurteilt wurden (N=43)



4.5.2 Fahrerlaubnisentziehung und Deliktsschwere

Zwischen der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung und der Deliktsschwere besteht ein linearer Zusammenhang (Schaubild 4.9). Bei der Trunkenheitsfahrt ohne Unfall ist die Gesamtentzugsdauer mit durchschnittlich 9,89 Monaten am niedrigsten. Um durchschnittlich sieben Tage verlängert sich die Fahrerlaubnisentziehung einschließlich vorläufiger Entziehung bei den Probanden mit einer Straßenverkehrsgefährdung ohne Unfall (10,12 Monate). Deutlich länger jedoch wurde die Fahrerlaubnis entzogen, wenn die Trunkenheitsfahrt zu einem Sachschaden oder einer Körperverletzung führte. Für diese beiden Deliktarten zusammen beträgt die Fahrerlaubnisentziehung etwa 10 1/2 Monate. Noch höher liegt die Dauer der Fahrerlaubnis-

entziehung bei den Delikten mit einer Unfallflucht. Hier verloren die betroffenen Probanden den Führerschein für die Dauer von 12,24 Monaten, also ca. 1 1/2 Monate länger als die Probanden, die ebenfalls einen Unfall verursachten, sich jedoch nicht vom Unfallort entfernten.



Insgesamt gesehen läßt sich sagen, daß eine folgenlose Trunkenheitsfahrt - unabhängig davon, ob es sich um eine reine Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB oder um eine Straßenverkehrsgefährdung ohne Unfall nach § 315c StGB handelt - im Mittel mit etwa 10 Monaten Fahrerlaubnisentziehung geahndet wird. Auch wenn man die Entzugsdauer nach dem Gerichtsentcheid betrachtet, zeigt sich, daß die Fahrerlaubnisentziehung sich in ihrer Länge bei Trunkenheits-

fahrt ohne Unfall und Straßenverkehrsgefährdung ohne Unfall im Vergleich zu den anderen Deliktarten nur unwesentlich unterscheiden. Etwa gleich lang werden danach im Durchschnitt die Fahrerlaubnisentziehung bei einer Straßenverkehrsgefährdung mit Sachschaden und/oder mit Körperverletzung gehandhabt. Die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung - sowohl hinsichtlich der gesamten Entzugsdauer einschließlich vorläufiger Entziehung als auch bei Ansetzung der Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid - liegt hier im Durchschnitt etwa einen halben Monat höher als bei der folgenlosen Trunkenheitsfahrt. Erheblich länger entziehen die Gerichte in den betrachteten Gebieten Baden-Württembergs die Fahrerlaubnis bei Vorliegen einer Unfallflucht. Die Gesamtentzugsdauer beträgt bei einer Unfallflucht etwa zwei Monate mehr als bei einer einfachen Trunkenheitsfahrt. Die Gerichte in den entsprechenden Bezirken Baden-Württembergs scheinen also drei Abstufungen in der Art des Delikts und der Tatfolgen für die Bemessung der Fahrerlaubnisentziehung zu berücksichtigen:

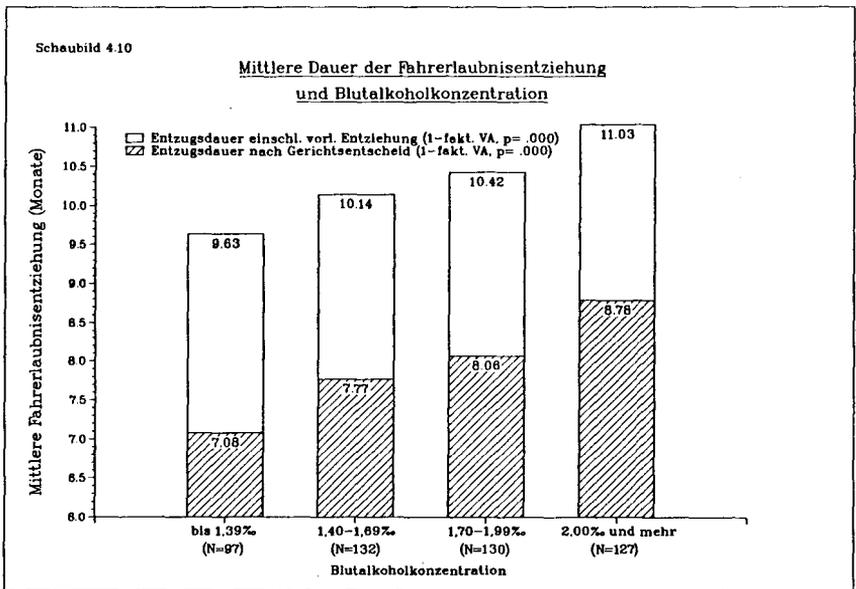
- Handelte es sich um eine Trunkenheitsfahrt oder Straßenverkehrsgefährdung **ohne Unfall**?
- Wurde ein Sachschaden oder eine Körperverletzung verursacht?
- Beging der Alkoholverkehrstäter eine Unfallflucht?

Eine möglicherweise vierte Abstufung bei der Bemessung der Fahrerlaubnisentziehung könnte das Vorliegen einer fahrlässigen Tötung sein. Hierzu lassen sich aus der Untersuchung keine Aussagen machen, da ein solcher Fall bei den untersuchten Probanden nicht auftrat.

4.5.3 Fahrerlaubnisentziehung und Blutalkoholkonzentration

Die untersuchten Probanden wurden nach dem Blutalkoholwert in vier etwa gleich große Gruppen eingeteilt. In die Gruppe mit Probanden der niedrigsten Blutalkoholkonzentration wurden alle Personen mit einem Wert von weniger als 1,4 Promille eingeordnet. Die beiden mittleren Gruppen umfassen eine Bandbreite von 0,3 Promille. Zur obersten Gruppe wurden alle Personen mit einem Blutalkoholwert von 2,0 Promille und mehr gerechnet. Es ist sicher fraglich, ob diese Einteilung auch den Gesichtspunkten der Strafzumessung in der Praxis entspricht. Unsere Klassifikation wurde nach Gesichtspunkten

der Datenauswertung gebildet. Wenn sich diese Strukturierung auch nicht an rechtsdogmatischen und rechtspraktischen Überlegungen orientiert, so zeigen die Ergebnisse dennoch, daß mit der vorgenommenen Klassifizierung der Blutalkoholwerte ein Orientierungsprinzip der Zumessungspraxis getroffen wurde. Die mittleren Werte der Entzugsdauer steigen für die einzelnen Klassen linear an (Schaubild 4.10).

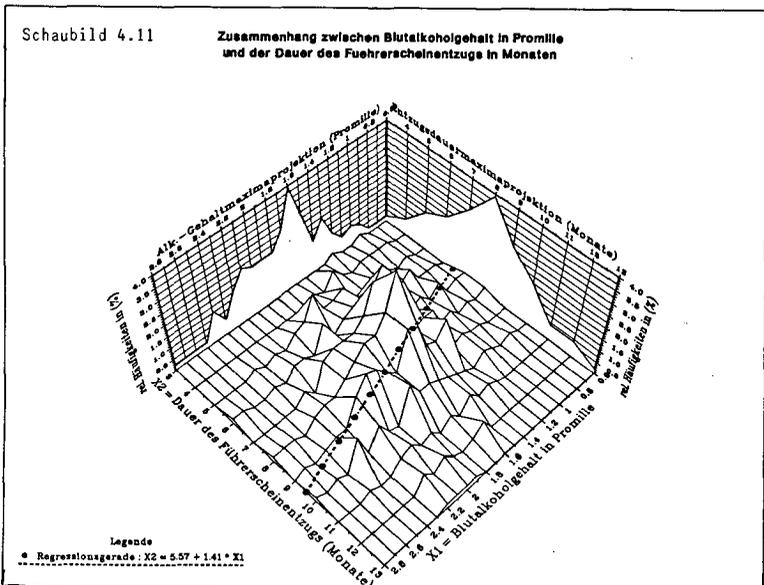


Zwischen den Mittelwerten der untersten Klasse (bis 1,39 Promille) und der nächsthöheren Klasse besteht bezüglich der Gesamtdauer des Fahrerlaubnisentzugs eine Differenz von etwa einem halben Monat, bezüglich der Dauer des Entzugs nach dem Gerichtsentscheid eine etwas größere Differenz von 0,69 Monaten. Der Abstand der beiden mittleren Klassen ist etwa halb so groß: Die Differenz der

Mittelwerte beträgt für die Gesamtentzugsdauer 0,28 Monate und für die Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid 0,29 Monate. Der Abstand der höchsten Klasse (2,0 Promille und mehr) zur nächstniedrigeren Klasse liegt bei 0,61 Monate für die Gesamtentzugsdauer und 0,72 Monate für die Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid.

Die höheren Abstände zu den beiden äußeren Klassen lassen sich damit erklären, daß in diesen beiden Quartilen eine Reihe von Extremwerten auftritt, die zu einer deutlichen Verschiebung des Mittelwertes nach oben bzw. unten beitragen.

In Schaubild 4.11 wird der Zusammenhang zwischen Blutalkoholkonzentration und Dauer der gerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung durch die bivariate Häufigkeitsverteilung graphisch veranschaulicht. Durch die Regressionsgerade wird die empirisch gefundene lineare Beziehung zwischen den beiden Variablen dargestellt. Dabei sagt der Steigungsfaktor 1.41 aus, daß bei zwei Probanden, die sich in der Blutalkoholkonzentration um den Wert 1,0 Promille unterscheiden, in der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung im Mittelwert ein Unterschied von 1,41 Monaten besteht. Nach der Regressionsgleichung würde einem Alkoholverkehrstäter mit 1,0 Promille der Führerschein für 6,98 Monate entzogen, bei einem Probanden mit 2,0 Promille würde die Entziehung 8,39 Monate betragen. Für die Gesamtdauer der Entziehung (einschließlich vorläufiger Entziehung) erhöhen sich die Werte entsprechend um durchschnittlich 2 1/2 Monate.



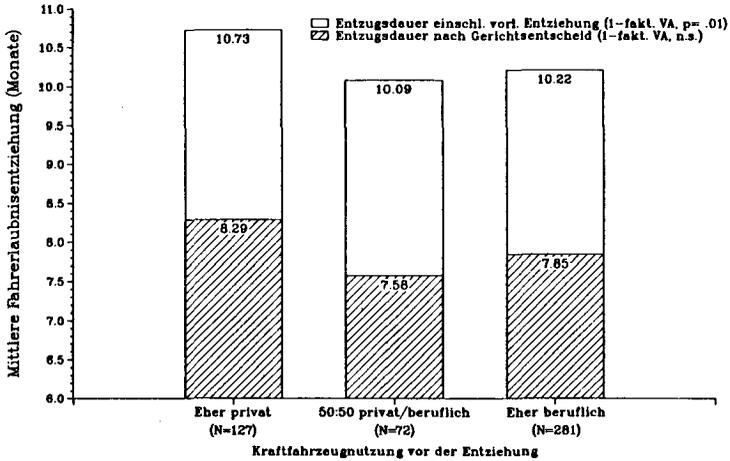
Der Einfluß von Deliktschwere und Blutalkoholkonzentration auf die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung entspricht den Erwartungen. Intensität der Blutalkoholkonzentration und Index der Deliktschwere stehen mit der Länge der Fahrerlaubnisentziehung in linearem Zusammenhang. Besondere Beachtung verdient weiter die Tatsache, daß die Blutalkoholkonzentration den Spielraum des Richters bei der Bemessung der Fahrerlaubnisentziehung in größerem Maße beeinflußt, als dies für die Deliktschwere gilt. In den 95 % der Fälle von Trunkenheitsfahrten und Straßenverkehrsgefährdung ohne Unfallflucht variieren die Mittelwerte der einzelnen Delikt Kategorien bei der Gesamtentzugsdauer zwischen 9,89 und 10,68, bei der Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid zwischen 7,57 und 8,08. Die Schwankungsbreite der Entzugsdauer abhängig von der Blutalkoholkonzentration ist beträchtlich größer. Bei einer Differenz von 1,0 Promille zwischen zwei vergleichbaren Fällen ist nach der statistischen Erwartung ein Unterschied von 1,4 Monaten in der Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid anzusetzen. Dies bedeutet offensichtlich, daß die Blutalkoholkonzentration für die Schwankungsbreite des richterlichen Urteils ein zahlenmäßig größeres Gewicht hat.

4.5.4 Fahrerlaubnisentziehung und berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs

Aufgrund unserer Ergebnisse besteht ein Zusammenhang zwischen der beruflichen Kraftfahrzeugnutzung und der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung in der erwarteten Richtung (Schaubild 4.12). Die Entzugsdauer liegt deutlich höher bei den Personen, die das Kraftfahrzeug vor der Entziehung überwiegend privat nutzten. Alle anderen Probanden, die das Kraftfahrzeug entweder zu gleichen Teilen beruflich und privat oder überwiegend beruflich nutzten, konnten durchschnittlich mit einer um einen halben Monat kürzeren Entzugsdauer rechnen. Für die Gesamtentzugsdauer ist dieser Zusammenhang signifikant, nicht jedoch für die Entzugsdauer nach Gerichtsentscheid.

Schaubild 4.12

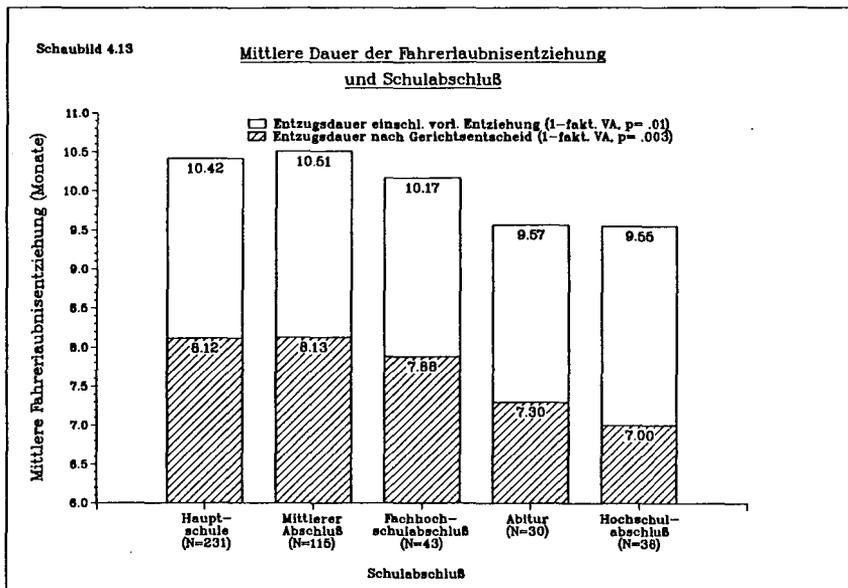
**Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisentziehung
und Kraftfahrzeugnutzung**



Ein Einfluß der beruflichen Kraftfahrzeugnutzung auf die Strafzumessung ist also feststellbar. Der Unterschied von einem halben Monat zwischen den verschiedenen Kategorien beruflicher Nutzung ist allerdings nicht übermäßig groß. Der Einfluß der beruflichen Nutzung fällt damit deutlich geringer aus als etwa der Stellenwert der Blutalkoholkonzentration für die Bemessung der Fahrerlaubnisentziehung. In der Gerichtsentscheidung zeigt sich ferner eine Differenzierung zwischen den zwei Kategorien überwiegend private und überwiegend nicht private, d.h. 50 : 50 private/berufliche und eher berufliche Kraftfahrzeugnutzung. In welchem Maße das Kraftfahrzeug beruflich genutzt wird, scheint generell keine Bedeutung mehr zu haben.

4.5.5 Fahrerlaubnisentziehung und Schulabschluß

Es wurde eingangs die Möglichkeit diskutiert, daß analog zu den schichtspezifischen Tendenzen bei der Häufigkeit von Alkoholverkehrsdelikten auch in der Strafzumessungspraxis Unterschiede zwischen Verurteilten aus verschiedenen sozialen Schichten auftreten könnten. Eine mögliche Ursache für solche schichtspezifischen Tendenzen könnte in der Einschätzung der Richter liegen, daß Angeklagte mit höherer Schulbildung Normen eher internalisieren und somit leichter durch die Fahrerlaubnisentziehung beeindruckt werden können. In den Ergebnissen kristallisiert sich eine lineare Beziehung zwischen dem schulischen Abschluß und der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung in der erwarteten Richtung heraus. Probanden mit Abitur und Hochschulabschluß müssen im Durchschnitt einen Monat weniger auf ihre Fahrerlaubnis verzichten als Probanden mit einem Hauptschulabschluß oder einem mittleren Abschluß. Probanden mit einem Fachhochschulabschluß liegen etwa in der Mitte zwischen den beiden genannten Gruppen (Schaubild 4.13).



Dem schulischen Abschluß kommt somit in der richterlichen Entscheidung ein starkes Gewicht zu: Unterschiede in der beruflichen Nutzung des Kraftfahrzeugs wirken sich bei der Bemessung der Fahrerlaubnisentziehung in einem Spielraum von einem halben Monat aus. Die Spannbreite der Unterschiede infolge des schulischen Abschlusses ist sogar leicht größer als bei der Berücksichtigung des Gewichts der Tatfolgen (Unfall, Sachschaden, Körperverletzung) ohne Unfallflucht. Lediglich die Tatsache, daß eine Unfallflucht vorlag, und die Stärke der Blutalkoholkonzentration beeinflussen die Bemessung der Fahrerlaubnisentziehung stärker als der schulische Abschluß.

4.5.6 Fahrerlaubnisentziehung, Alter und Dauer des Führerscheinbesitzes

Es wurde die Hypothese aufgestellt, daß ein erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer mit langjähriger Fahrpraxis von dem Richter prognostisch günstiger beurteilt wird als ein vergleichbarer Ersttäter mit kürzerer Fahrpraxis. Für die Variablen "langjährige Bewährung" oder "bisherige Unauffälligkeit" stehen zwei Indikatoren zur Verfügung: Das Lebensalter und die Dauer des Führerscheinbesitzes. Aus der Sicht der Strafzumessung dürfte die zweite Variable ein größeres Gewicht haben, da in ihr noch stärker die Bewährung im Straßenverkehr zum Ausdruck kommt.

Bei beiden Variablen zeigt sich keine lineare Beziehung mit der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung (Schaubilder 4.14 und 4.15). Ein systematischer Trend läßt sich höchstens hinsichtlich der Altersgruppe der 20-29jährigen bzw. hinsichtlich des Personenkreises, der den Führerschein weniger als zehn Jahre besitzt, vermuten. Diese Gruppe der jüngeren alkoholauffälligen Kraftfahrer mußte in unseren Fällen eine etwas längere Fahrerlaubnisentziehung hinnehmen als die Gruppe der etwas erfahreneren Kraftfahrer. Die Unterschiede in dieser Richtung sind allerdings statistisch nicht signifikant. Eine Signifikanzprüfung wird erschwert durch die Tatsache, daß die Gruppe der 20-29jährigen bzw. derjenigen, die seit zehn Jahren und weniger im Besitz eines Führerscheins sind, in unserer Untersuchung zahlenmäßig recht klein ist.

Schaubild 4.14

Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisentziehung
und Alter

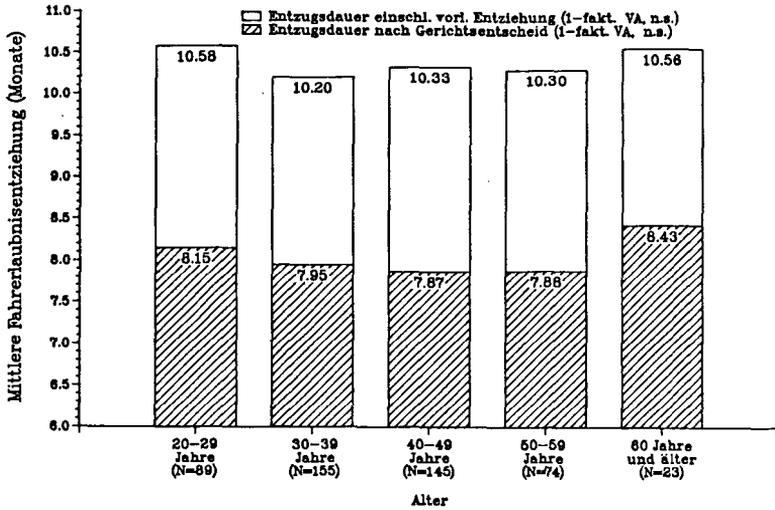
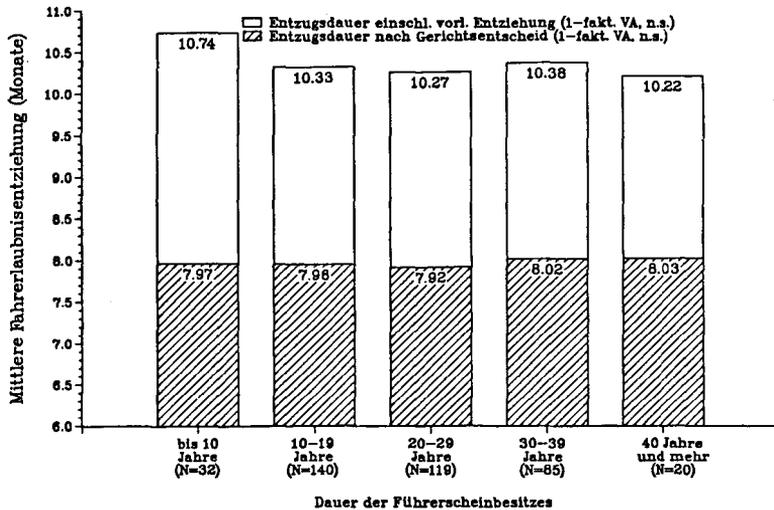


Schaubild 4.15

Mittlere Dauer der Fahrerlaubnisentziehung
und Dauer des Führerscheinesbesitzes



Ein ähnlicher systematischer Trend scheint sich bei den Verurteilten, die mehr als 60 Jahre alt sind, anzudeuten. Bei letzterer Gruppe ist die Gesamtdauer der Fahrerlaubnisentziehung etwa so hoch wie bei den 20-29jährigen. Auch dieser Gruppenunterschied ist statistisch nicht signifikant. So läßt sich hier nur die Vermutung äußern, daß möglicherweise zwischen dem Alter und dem richterlichen Entscheidungsverhalten eine U-förmige Beziehung besteht: Jüngere Probanden werden wegen ihrer Impulsivität und Unerfahrenheit als ein Risiko bei der Teilnahme am Straßenverkehr eingeschätzt, während ältere Probanden aufgrund anderer Gesichtspunkte prognostisch ungünstiger beurteilt werden. Besser schneidet die breite Mittelgruppe der 30- bis 59jährigen ab, die schon eine gewisse Bewährung und Erfahrung im Straßenverkehr besitzen und andererseits von ihrer geistigen und körperlichen Konstitution her keine Beeinträchtigungen erkennen lassen. Für diese U-förmige Verteilung ergeben sich lediglich schwache Hinweise, die nicht ausreichend groß sind, um auch durch statistische Signifikanztests abgesichert zu sein. Ein empirischer Nachweis der explizierten U-förmigen Verteilung muß daher offenbleiben.

4.5.7 Multivariate Analyse der richterlichen Entscheidungspraxis

In den vorangegangenen Abschnitten wurden die einfachen Wirkungen von Entscheidungskriterien auf die Bemessung der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung untersucht. Signifikante Zusammenhänge zeigten sich für die Variablen Deliktschwere, Blutalkoholkonzentration, berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs vor der Tat und Schulbildung. Die in 4.4 formulierte Hypothese wurde insoweit bestätigt. Die Variablen Alter und Dauer des Führerscheinbesitzes hatten keine signifikante Bedeutung für die richterliche Entscheidung. Im folgenden sollen nun die Variablenbeziehungen mit Hilfe multivariater Verfahren analysiert werden. Es verbinden sich damit zwei Fragen:

- Bestehen zwischen den für den Gerichtsentscheid relevanten Variablen Wechselwirkungen?
- Wie hoch ist das Gewicht der einzelnen Variablen bei rechnerischer Konstanthaltung der übrigen?

Zur Beantwortung dieser beiden Fragestellungen wurden eine mehrfaktorielle Varianzanalyse und eine Regressionsanalyse mit den beiden abhängigen Variablen Dauer des Fahrerlaubnisentzugs nach Gerichtsentscheid und Gesamtdauer des Fahrerlaubnisentzugs einschließlich vorläufiger Entziehung gerechnet.

Tabelle 4.3: 5-faktorielle Varianzanalyse des Einflusses von Deliktschwere, Blutalkoholkonzentration, Kraftfahrzeugnutzung, Schulabschluß und Alter auf die Gesamtdauer der Fahrerlaubnisentziehung

Effekt	Freiheitsgrade	Gesamtentzugsdauer		Dauer nach Gerichtsentscheid	
		F-Wert	Signifikanzniveau	F-Wert	Signifikanzniveau
Haupteffekte:					
Deliktschwere	1	10.77	.001	4.63	.032
Blutalkoholkonzentration (BAK)	1	11.32	.001	21.07	.000
Kraftfahrzeugnutzung	1	1.13	.290	1.80	.181
Schulabschluß	2	3.55	.030	5.14	.006
Alter	1	.08	.779	0.06	.810
Signifikante Interaktionseffekte:					
BAK x Kraftfahrzeugnutzung	1	3.84	.051	2.51	.114

Bei der Berechnung der Varianzanalyse war wie in Abschnitt 4.5.1 auf ungleiche Zellbesetzungen zu achten. Es wurde ebenfalls die Regressionsmethode angewendet, die bei der Ermittlung der einzelnen Varianzen die Überlappung mit allen anderen Effekten auspartialisiert. Bei den fünf Faktoren handelt es sich um feste Faktoren, so daß das einfachste Modell zur Berechnung des F-Tests angemessen war.

Es ist nun eine Zusammenschau der bereits beschriebenen bivariaten Zusammenhänge möglich. In der 5-faktoriellen Varianzanalyse erweisen sich drei Haupteffekte als relevant: Deliktschwere und Blutalkoholkonzentration als Tatmerkmale und der Schulabschluß als Personenmerkmal. Das Gewicht der Variableneffekte ist bei dieser Varianzanalyse eher unterschätzt, da durch die Bildung von zwei

bis drei Kategorien aus einer stärkeren Differenzierung von Variablenausprägungen schon ein Informationsverlust auftrat.

Die Variable Kraftfahrzeugnutzung spielt als Haupteffekt in dieser statistischen Analyse keine Rolle, sondern allenfalls als Interaktionseffekt, wenn auch wenig prägnant.

In der multiplen Regressionsanalyse, welche für die sechs verschiedenen Gerichte und die Gesamtstichprobe gerechnet wurde, bleiben das Skalenniveau und der volle Informationsgehalt der einzelnen Variablen erhalten. Das Gewicht eines Entscheidungskriteriums zur Vorhersage des richterlichen Entscheidungsverhaltens wird durch den Standardpartialregressionskoeffizienten, kurz als Beta-Gewicht bezeichnet, ausgedrückt. Je höher das Beta-Gewicht, desto größer der eigenständige Beitrag einer unabhängigen Variablen bei rechnerischer Konstanzhaltung der anderen unabhängigen Variablen zur Vorhersage der abhängigen Variablen, hier: Dauer der Fahrerlaubnisentziehung. In die Höhe der Beta-Gewichte gehen sowohl die Korrelationen mit der abhängigen Variablen als auch die Interkorrelationen der verschiedenen unabhängigen Variablen ein. Üblicherweise wird davon ausgegangen, daß ein Beta-Gewicht in der Höhe von 0,1 und mehr als ausreichend dafür zu betrachten ist, daß die entsprechende Variable einen substantiellen Beitrag zur Erklärung der abhängigen Variablen leistet.

Tabelle 4.4: Regressionsanalyse des Zusammenhangs zwischen Deliktsschwere, Blutalkoholkonzentration, Kraftfahrzeugnutzung, Schulbildung, Alter und der abhängigen Variablen Entzugsdauer einschließlich vorläufiger Entziehung für Kursteilnehmer und Kursinteressenten aus verschiedenen Amtsgerichtsbezirken

Beta-Gewichte	Verurteilendes Gericht						
	Stutt- gart N= 56	Freiburg N= 33	Karls- ruhe N= 48	Pforz- heim N= 43	Heidel- berg N= 27	Mann- heim N= 36	Ins- gesamt N= 242
Deliktsschwere	.45	.25	.48	.49	.35	.13	.29
Blutalkohol- konzentration	.36	.38	.37	.62	.18	.47	.32
Kraftfahrzeug- nutzung	.04	-.08	.07	.02	-.46	-.38	-.08
Schulabschluß	-.19	.10	-.29	.02	.13	-.20	-.19
Alter	-.03	-.13	.26	-.06	-.26	.22	.01
Multipl. R	.53	.49	.76	.81	.74	.57	.49
R ²	.29	.24	.58	.66	.55	.33	.24

In Tabelle 4.4 sind die Ergebnisse der Regressionsanalyse für die abhängige Variable Gesamtentzugsdauer getrennt nach Amtsgerichten, aufgelistet. Die hier sichtbaren Ergebnisse verändern an dem bisherigen Bild wenig: Wie bereits in den vorangegangenen Abschnitten gezeigt werden konnte, haben die Variablen Deliktschwere und Blutalkoholkonzentration den stärksten und zwischen den Gerichten stabilsten Einfluß auf die abhängige Variable Dauer der Fahrerlaubnisentziehung. Die Regressionsanalyse zeigt, daß über die verschiedenen Gerichte hinweg Deliktschwere und Blutalkoholkonzentration ein eigenständiges Gewicht für die Gerichtsentscheidung besitzen. Unterschiede bestehen zwischen den einzelnen Gerichten, wie jeder der beiden Gesichtspunkte gewichtet wird. Dies führt für die Gesamtstichprobe zu einer Nivellierung der Beta-Gewichte und damit zu einer Reduzierung des Anteils erklärter Varianz. Das Ausmaß der Varianzaufklärung für die Einzelgerichte kann höher sein, weil offensichtlich jeweils spezifische Entscheidungsstile existieren, die durch eine gerichtsspezifische Lösung der Regressionsgleichung besser berücksichtigt werden. Für einzelne Gerichte sind so hervorragende Ergebnisse möglich. Im günstigsten Fall (Pforzheim) konnten mit den ersten zwei Prädiktoren zwei Drittel der Varianz aufgeklärt werden. Bei drei der betrachteten sechs Amtsgerichte liegt der Anteil erklärter Varianz über 50 %.

Schulabschluß, Alter und Kraftfahrzeugnutzung sind Entscheidungskriterien, die nur bei einzelnen Gerichten eine Rolle spielen und deshalb in der Gesamtanalyse nur eine untergeordnete Bedeutung besitzen. Im Gegensatz dazu sind Blutalkoholkonzentration und Deliktschwere als Entscheidungskriterien zu sehen, die gerichtsübergreifend, wenn auch mit unterschiedlichen Gewichtungen, die relevanten Prädiktoren der gerichtlichen Entscheidung zur Fahrerlaubnisentziehung darstellen.

4.6 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Die empirische Analyse der richterlichen Entscheidungspraxis anhand der Kursteilnehmerdaten bestätigte die Mehrzahl der Hypothesen, die aus dem Überblick über die rechtsdogmatische Literatur abgeleitet worden waren. Von den hier erfaßten Strafzumessungskriterien und Variablen der Verurteilten erwiesen sich - gemessen an der Stärke

des korrelativen Zusammenhangs (vgl. insbesondere die Regressionsanalyse) - die Art des Delikts und die Blutalkoholkonzentration als die relevanten Variablen. Der korrelative Zusammenhang zwischen der Variablen Schulbildung und der Dauer der Fahrerlaubniserziehung ist zwar niedriger als bei den vorher genannten Variablen, die Differenz der durchschnittlichen Entzugsdauer zwischen Kursteilnehmern mit Haupt- oder Realschulabschluß einerseits und Abitur oder Hochschulabschluß andererseits von knapp 1 Monat ist jedoch recht beachtlich.

Einen Einfluß in einzelnen Kursorten hatte die Variable "Private vs. berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs". Kein linearer Zusammenhang bestand zwischen dem Alter bzw. der Dauer des Führerscheinbesitzes und der Entzugsdauer. Hier deutete sich eine schwache U-förmige Beziehung an, die nicht signifikant war.

Eine nach Kursorten bzw. verurteilenden Gerichten differenzierende Analyse ergab, daß vor allem Blutalkoholkonzentration und Deliktsschwere bei dem einzelnen Gericht in unterschiedlichem Maße gewichtet werden. Hier werden vier typische Fälle beschrieben: Großes Gewicht der Blutalkoholkonzentration (Mannheim), hohes Gewicht der Deliktsschwere (Mannheim), hohes Gewicht beider Variablen (Stuttgart und Pforzheim). Die Kraftfahrzeugnutzung wird nur in einzelnen Regionen berücksichtigt und hier sehr deutlich (Heidelberg und Mannheim), was angesichts der starken Diskussion dieses Aspektes wohl die Unterschiedlichkeit der Standpunkte ausdrückt. Auch die Schulbildung hat einen weniger konsistenten Einfluß bei der Gegenüberstellung verschiedener Gerichte.

Ein Nachteil der vorliegenden Arbeit besteht darin, daß außerrechtliche Gesichtspunkte und Prozesse bei der richterlichen Entscheidung nicht berücksichtigt wurden. Relevant könnten hier organisationsspezifische Einflüsse und implizite Handlungstheorien der Richter sein. Die Interaktion im Gerichtssaal ist dagegen so gut wie irrelevant, da die meisten Verfahren im Weg des Strafbefehls abgeschlossen werden. Der hohe Anteil aufgeklärter Varianz bei den multiplen Regressionsanalysen der Entscheidungspraxis der verschiedenen Gerichte spricht dafür, daß die wesentlichen Kriterien der Gerichtspraxis mit den untersuchten Variablen erfaßt wurden.

Der weiteren Diskussion bedarf daneben das Ergebnis, daß die Entzugsdauer bei Kursteilnehmern in verschiedenen Kursorten unterschiedlich ist. Es ist möglich, daß es sich hierbei um einen stichprobenbedingten Selektionseffekt handelt, andererseits erschien dies bei dem Vergleich der Deliktschwere und der Blutalkoholkonzentration der Teilnehmer in den verschiedenen Kursorten nicht sehr wahrscheinlich. Die Frage der Hintergründe dieser Unterschiede sollte daher von den betroffenen Institutionen eigenständig untersucht werden, um eventuelle Uneinheitlichkeiten in der Rechtspraxis abzubauen.

5. SELEKTION DER KURSTEILNEHMER

5.1 Die Bedeutung von Selektionsprozessen bei der Strafverfolgung und bei Kursangeboten im Bereich der Alkoholverkehrsdelinquenz

In diesem und den beiden folgenden Kapiteln wird die Frage behandelt, in welchen Merkmalen sich die Kursteilnehmer von der Gesamtheit der Alkoholverkehrstäter unterscheiden, wie die Auswahl der Teilnehmer vor sich geht, und was diese zur Teilnahme motiviert.

Fragen der Indikation, Auswahl und Selbstselektion bei Nachschulungskursen für Kraftfahrer sind in der verkehrspsychologischen Literatur verschiedentlich behandelt worden (vgl. auch STEPHAN u.a., 1982; KUNKEL, 1979, S. 4-6; WINKLER, 1982, S. 157 ff.; zur Selektion und Effizienzkontrolle vgl. KLEBELSBERG, 1982, S. 251 f.). Schon die geringe Zahl von kursinteressierten alkoholauffälligen Ersttätern, verglichen mit der Zahl aller Alkoholverkehrsdelikte, macht deutlich, daß hier ein starker Selektionsprozeß stattfindet. In der hier vorliegenden Untersuchung werden einige Stufen dieses Selektionsprozesses erfaßt:

- Kursinteressenten, bei denen die Voraussetzungen für die Kursteilnahme nicht erfüllt sind.
- Kursinteressenten, bei denen auch das Kursinteresse nicht so ernsthaft ist, daß sie sich nach einem ersten Kontakt auch tatsächlich zur Kursteilnahme entschließen.
- Kursinteressenten, die aufgrund des Vorgesprächs als ungeeignet für das Kursmodell abgewiesen werden.
- Kursteilnehmer, die den Kurs vorzeitig abbrechen oder aus sonstigen Gründen nicht erfolgreich sind.
- Erfolgreiche Kursteilnehmer.

Ein Bericht des TÜV Hannover über vergleichbare Kursangebote (nach BODE, 1983, S. 52) dokumentierte, daß von 60 Kursinteressenten nur 15 schließlich an einem Kurs teilnahmen. Die Mehrzahl der Kursinteressenten (42) war nach näherer Kenntnis der Kursbedingun-

gen nicht mehr interessiert. Die Größe dieses Kursinteressentenkreises dürfte grundsätzlich, abhängig von den Umständen und Vorteilen des Kursangebotes, stark schwanken. Die Zahl des TÜV Hannover weist auf ein bedeutendes Potential an weiteren Kursinteressenten hin. Eine zahlenmäßig kleinere, vom Gefährdungsaspekt her aber wichtige Gruppe sind die drei Personen, die nach den Mitteilungen des TÜV Hannover im Vorgespräch als ungeeignet diagnostiziert wurden. Gerade diese Gruppe bedürfte vermehrter Aufmerksamkeit der Verkehrspsychologie, stärker noch als die Gruppe der Kursteilnehmer.

Frühere Stufen des Selektionsprozesses sind der hier beschriebenen Untersuchung nicht zugänglich. Es ist anzunehmen, daß ein gewisser Teil von erstmals wegen eines Alkoholverkehrsdeliktcs Verurteilten die Information über das Kursangebot nicht erhält oder trotz Erhalts nicht zur Kenntnis genommen hat. Ein Teil der Verurteilten erhält den Hinweis auf die Möglichkeit und die Vorteile der Kursteilnahme durch den Rechtsanwalt. Die Vertretung durch einen Anwalt stellt hier selbst wieder ein vermutlich schichtspezifisches Selektionselement dar. Kursleitererfahrungen zeigen, daß die meisten Kursteilnehmer durch ihren Rechtsanwalt oder durch Bekannte, Kollegen, Arbeitgeber auf die Möglichkeit des Nachschulungskurses aufmerksam gemacht wurden. Die räumliche Nähe zu einem Schulungsort dürfte einen weiteren Faktor bei der Entstehung eines ernsthaften Kursinteresses darstellen. Dieser Gesichtspunkt wird ähnlich wie die beruflichen und privaten Nachteile infolge des Führerscheintzugs in eine Kosten-Nutzen-Abwägung bei der Kursteilnahme eingehen. Die wirtschaftliche Bedeutung der Kraftfahrzeugnutzung dürfte von besonderem Gewicht sein, da die Kosten für den Kurs von den Teilnehmern selbst getragen werden müssen (vgl. HAMMERSTEIN, 1981, S. 51; HUGUENIN & HESS, 1982, S. 203 f.). Als möglicherweise bei der Kosten- und Aufwandsbetrachtung ungünstiger Faktor ist die Tageszeit der Kursteilnahme zu sehen. Da die Kurse in Baden-Württemberg nachmittags während der allgemein üblichen Arbeitszeit stattfinden, dürften vorwiegend freiberuflich Tätige, Arbeitnehmer mit flexibler Arbeitszeit oder Arbeitnehmer, bei denen ein betriebliches Interesse an der Sperrfristverkürzung besteht, zu einer Kursteilnahme geneigt sein.

Selektionsprozesse treten auch bei der Registrierung von Trunkenheitsdelikten auf und führen neben anderen Faktoren zu einer Häufung bestimmter Bevölkerungsgruppen unter den strafrechtlich erfaßten alkoholauffälligen Kraftfahrern. Die statistischen Erhebungen des Kraftfahrbundesamtes zeigen, daß bei den Fahrerlaubnisentziehungen vor allem jüngere und männliche Verkehrsteilnehmer aus der Arbeiterschicht überrepräsentiert sind. Umstritten ist teilweise noch, ob es sich bei der Häufung dieser Merkmale um Auswirkungen einer schicht- oder gruppenspezifischen Selektion bei der Strafverfolgung handelt oder ob in den genannten Gruppen der Alkoholkonsum in Verbindung mit der Teilnahme am Straßenverkehr besonders häufig ist (vgl. KUNKEL & MENKEN, 1978). Sowohl bei den Fahrerlaubnisentziehungen als auch bei der Teilnahme an psychologischen und pädagogischen Maßnahmen kommt es zu einer Selektion bestimmter Teilgruppen aus der Gesamtpopulation. Nicht immer ist dabei eindeutig zu klären, ob die Überrepräsentation einer Gruppe oder die Häufung eines bestimmten Merkmals durch eine einfache Ursache-Wirkung-Beziehung zwischen Merkmal und Delikt bzw. Merkmal und Kursinteresse zustande kommt. Eine ebenso in Betracht zu ziehende Möglichkeit wäre der Einfluß eines dritten Faktors, z.B. schichtspezifische Verfolgungs- und Reaktionsstile der Polizei. KUNKEL und MENKEN 1978 vertreten die Auffassung, daß einiges für eine schichtspezifische Strafverfolgungspraxis bei Alkoholverkehrsdelikten spricht. Die schichtspezifische Selektivität bei der Verfolgung von Alkoholverkehrsdelikten wird von KUNKEL und MENKEN neben der Entwicklung neuer Maßnahmen zur Bekämpfung des Alkoholproblems im Straßenverkehr - damit sind vor allem Kurssysteme zur Verhaltens- und Einstellungsänderung gemeint - als eine gleichwichtige Forschungsaufgabe der Verkehrspsychologie in diesem Bereich herausgestellt: "Mit der Einführung solcher neuer Maßnahmen wird natürlich das von uns angesprochene Problem einer schichtspezifischen Strafverfolgung nicht gelöst. Die Einführung neuer Maßnahmen sollte daher begleitet werden durch Forschungsarbeiten zur Möglichkeit einer selektiven und schichtspezifischen Strafverfolgung bei Trunkenheitsdelikten, die gegebenenfalls zu Konsequenzen bei der Ausbildung von Polizeibeamten und bei der Ausrichtung der Polizeitätigkeit führen sollten" (KUNKEL & MENKEN, 1978, S. 446). Dieser Ausblick der beiden Autoren unterstreicht die Notwendigkeit

der Beachtung von Selektionsprozessen gerade im Zusammenhang mit der Einführung von neuen Ansätzen zur Reduzierung der Auffälligkeits- und Rückfallquoten bei Trunkenheitsdelikten.

5.2 Selektionsprozeß bei den Teilnehmern der Nachschulungskurse in Baden-Württemberg

Im Rahmen der Begleitforschung des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Strafrecht wurde dem Fragenkomplex Kursinteresse, Kursmotive und Teilnehmerselektion besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Bedeutung von Fremd- und Selbstselektionsprozessen ist vor allem aus der Behandlungsforschung in stationären und offenen Einrichtungen des Strafvollzugs bekannt (DÜNKEL, 1983; KAISER, KERNER & SCHÖCH, 1983, S. 224 ff.; RÜTHER & NEUFEIND, 1978). Die Einwände gegen unkritische Verwendung nicht behandelter Gruppen als Kontrollgruppen hat eine verstärkte Beachtung der Selektionsvorgänge im Rechtssystem zur Folge gehabt.

Ähnlich wie in anderen Anwendungsbereichen der Psychologie innerhalb des Strafrechts stellt sich auch bei psychologischen Maßnahmen für Alkoholverkehrstäter die Frage nach dem Auswahlprozeß beim Zustandekommen der Zielgruppe. Eine Beantwortung dieser Frage ist wichtig, um beurteilen zu können, ob die angebotenen Maßnahmen tatsächlich auch den angezielten Personenkreis erreichen. Darüber hinaus sollten bei der Abschätzung und Beurteilung von Rückfallquoten der Teilnehmer und Nichtteilnehmer wichtige soziale und psychologische Merkmale der einzelnen Gruppen berücksichtigt werden, um Fehlschlüsse zu vermeiden.

Im folgenden soll zunächst einmal der Weg vom ersten Kursinteresse bis zur Kursteilnahme für das Kursangebot in Baden-Württemberg beschrieben werden. Das Interesse für einen Nachschulungskurs wird bei der Zielgruppe, den erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern, auf verschiedene Weise geweckt: Durch die Information eines mit der Zustellung des Gerichtsentscheids versandten Merkblattes, durch den Ratschlag eines Anwalts oder eines Bekannten, durch Artikel oder Hinweise in Automobilfachzeitschriften und in der Tagespresse. Der potentielle Kursteilnehmer oder Kursinteressent muß sich dann mit

dem nächstgelegenen Medizinisch-Psychologischen-Institut des Technischen Überwachungsvereins in Verbindung setzen. Es kommt ein erstes Kontakt- und Informationsgespräch zustande, das meist telephonisch geführt wird. Wenn das Interesse an einer Kursteilnahme ernsthaft ist und aufgrund der Informationslage keine Ausschlußfaktoren vorliegen, vereinbart der Kursinteressent mit der Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstelle einen Termin für ein persönliches Vorgespräch. In diesem Vorgespräch von etwa einer Stunde Dauer führt der Psychologe des Technischen Überwachungsvereins eine Exploration der Lebenssituation, der Deliktumstände und der Kursmotivation durch. Das Gespräch beinhaltet gleichzeitig eine bewußte Auseinandersetzung mit dem Problem "Fahren unter Alkoholeinfluß". Die Frage der Sperrfristverkürzung und der notwendigen Kursvoraussetzungen (kein früheres Alkoholverkehrsdelikt, keine tiefere Alkoholproblematik, ein gewisses Mindestmaß an erkennbarer Bereitschaft zur Auseinandersetzung mit dem Problem Alkohol und Fahren, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der Führerscheinstelle) werden abgeklärt. Gegebenenfalls wird der Proband zu einer medizinischen Untersuchung verpflichtet, die das Vorliegen eines intensiveren Alkoholproblems klären soll.

Der Weg vom ersten Kontaktgespräch bis zur tatsächlichen Kursteilnahme umfaßt verschiedene Phasen eines Selektionsprozesses. Bei der Anmeldung zum Vorgespräch und bei dem Erscheinen zu diesem Gespräch bzw. zum Kurs findet eine Selbstselektion der Kursinteressenten statt. Von seiten des TÜV wird zusätzlich - wenn auch in geringerem Maße - eine Selektion vorgenommen, indem ein Teil der Interessenten von der Kursteilnahme ausgeschlossen wird. Zumindest Einzelphasen dieses zweifachen Selektionsprozesses der tatsächlichen Kursteilnehmer aus dem Kreis der teilweise noch unentschlossenen und teilweise nicht geeigneten Kursinteressenten können mit den zur Verfügung stehenden Daten näher untersucht werden.

5.3 Fragestellung

Der Selektionsvorgang vor der Kursteilnahme läßt sich untersuchen und darstellen durch Vergleich der Verteilungen und Mittelwerte der Selektionsgruppen. Eine besondere Bedeutung im Selektionsprozeß

wird für folgende Variablen erwartet:

- Ablehnungsgründe des TÜV (hohe Blutalkoholkonzentration als Hinweis auf Alkoholabhängigkeit, Restdauer der Sperrfrist)
- Variablen der Selbstselektion (Geschlecht, Alter, Schulbildung, Beruf)

Zusätzlich wurden einige andere Variablen in die Auswertung einbezogen, die lediglich formale Aspekte der Kursteilnahme betreffen (Gesprächstermin, Dauer der Fahrerlaubnisentziehung).

Bei den Personen, die ein Interesse für einen Nachschulungskurs bekundeten, aber nicht zum Vorgespräch erschienen, konnten nur einige wenige Daten erhoben werden. Daher muß sich die Analyse des Selektionsprozesses auf diese Datenbasis beschränken. Eine detaillierte Merkmalsbeschreibung ist für den Kreis der Kursteilnehmer möglich. Ein Vergleich der Kursteilnehmermerkmale mit der Grundgesamtheit sämtlicher Alkoholverkehrstäter und den männlichen Erwerbstätigen ist Gegenstand des folgenden Kapitels 6.

Die Fragestellung dieses Kapitels lautet:

Welche Unterschiede bestehen zwischen den verschiedenen durch den Selektionsprozeß entstandenen Selektionsgruppen:

1. Kursinteressenten ohne Anmeldung zum Vorgespräch
2. Kursinteressenten, die trotz Anmeldung zum Vorgespräch nicht erschienen
3. abgelehnte Kursinteressenten
4. Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch nicht zum Kurs erschienen
5. Kursteilnehmer, die unregelmäßig erschienen, und Kursabbrecher (= ohne Erfolg teilgenommen)
6. Kursteilnehmer, die regelmäßig erschienen (= mit Erfolg teilgenommen)

Es wird eine Aufklärung des Selektionsprozesses durch den Gruppenvergleich in den erhobenen Variablen angestrebt. Der Selektionsvorgang führt dazu, daß beim Durchschreiten mehrerer Strafen einerseits die Streubreite in den selektionsrelevanten

Merkmale geringer wird und daß andererseits die Gruppenmittelwerte zunehmend von der Grundgesamtheit abweichen werden. Diese Annahmen sollen in dem nun folgenden empirischen Teil überprüft werden.

5.4 Ergebnisse

5.4.1 Selektionsgruppen

Über die Kursinteressenten, die nach einer ersten Kontaktaufnahme wieder ihr Interesse verloren, und über die Kursinteressenten, bei denen schon nach einem kurzen Kontaktgespräch das Fehlen von Teilnahmevoraussetzungen feststand, liegen aufgrund der Kürze dieses ersten Gesprächs nur wenige Daten vor.

Darüber hinaus hing es sehr stark von dem jeweiligen Gesprächspartner beim TÜV - meist die zuständige Sekretärin - ab, ob die Personendaten eines Interessenten überhaupt registriert wurden. Eine zusätzliche Erschwerung der Registrierung entstand dadurch, daß der Mitarbeiter des TÜV abschließend ein Einverständnis des Interessenten für die Weiterleitung der Daten an das Max-Planck-Institut im Rahmen der wissenschaftlichen Begleituntersuchung einholen mußte. Die Praxis der Registrierung durch die verschiedenen Untersuchungsstellen war in der Tat sehr unterschiedlich, wie Tabelle 5.1 zeigt.

Tabelle 5.1: Größe der verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses in den Bereichen des TÜV Baden und des TÜV Stuttgart

Gruppe	Bereich des TÜV		Insgesamt
	Baden*	Stuttgart**	
1 = Kein Gesprächstermin vereinbart	23	0	23
2 = Zum Vorgespräch nicht erschienen	25	0	25
3 = Keine Befürwortung der Kursteilnahme	16	1	17
4 = Befürwortung, aber zum Kurs nicht erschienen	23	10	33
5 = Ohne Erfolg am Kurs teilgenommen	5	2	7
6 = Mit Erfolg am Kurs teilgenommen	243	210	453
Insgesamt	335	223	558

* Kursorte Freiburg, Karlsruhe, Mannheim und Singen

** Kursort Stuttgart

Bei dem Selektionsprozeß von einem ersten Informationsgespräch, das überwiegend fernmündlich geführt wurde (etwa 70 % der Gespräche), bis zur erfolgreichen Kursteilnahme können die folgenden sechs Gruppen voneinander abgegrenzt werden:

1. Unter insgesamt 558 Personen, die im Rahmen des Modellversuchs für die wissenschaftliche Begleitung registriert wurden, bekundeten 23 ein Kursinteresse, ohne jedoch einen Gesprächstermin zu vereinbaren. Bei diesen Personen lag wohl ein ernsthaftes Kursinteresse zunächst vor, da sie bei dem ersten Kontaktgespräch Namen und sonstige notwendige persönliche Daten angaben. Aus verschiedenen Gründen vereinbarten sie jedoch dann kein persönliches Vorgespräch. Der Anteil dieses Personenkreises ist jedoch viel größer, als die hier vorliegenden Zahlen erkennen lassen. Der Grund dafür liegt darin, daß in diesem Stadium der Kontaktaufnahme die Registrierung durch den TÜV nicht immer systematisch vorgenommen wurde.

2. Von den Gesprächspartnern beim TÜV wurden 25 Personen festgehalten, die einen Termin für das persönliche Vorgespräch vereinbarten, dann aber nicht erschienen. In diesem Fall ist die Registrierungsquote sicherlich höher als bei dem obengenannten Kreis der Kursinteressenten, die keinen Termin für das Vorgespräch vereinbarten. Für den Bereich Baden (Kursorte Freiburg, Karlsruhe, Mannheim, Singen) wurden hier 25 Personen registriert. Da in diesen Kursorten die Erfassung der Interessenten zumindest für die genannte Gruppe recht vollständig war, läßt sich schließen, daß die Zahl derer, die nach einer Terminvereinbarung nicht erschienen, recht gering ist, d.h. kleiner als 10 %.

Bei den im folgenden zu beschreibenden vier Gruppen handelt es sich um solche Personen, die an dem Vorgespräch teilgenommen haben und über die infolgedessen recht umfangreiche Informationen vorliegen. Während Personen der Gruppe 1 und 2 (keine Teilnahme am Vorgespräch) im Bereich des TÜV Stuttgart überhaupt nicht registriert wurden (vgl. Tabelle 5.1), ist die Registrierung der Gruppen 3 bis 6 im Bereich des TÜV Baden nahezu vollständig und im Bereich des TÜV Stuttgart lückenhaft bis vollständig. Aufgrund der Zahlen der erfolgreichen Kursteilnehmer wäre auch bei den anderen Gruppen (3 und 4) in beiden Regionen eine etwa gleich starke Größe zu erwarten. Dies trifft jedoch nicht zu, so daß es sehr wahrscheinlich ist, daß die Registrierung beim TÜV Stuttgart auch bei den Personen, die zum Vorgespräch erschienen, schlechter war als beim TÜV Baden. So wurden im Bereich Baden 16 Personen aufgrund fehlender Kursvoraussetzungen abgelehnt, im Bereich Stuttgart lediglich 1 Person. Der Grund für die unvollständige Registrierung beim TÜV Stuttgart liegt darin, daß an dieser Untersuchungsstelle weniger Bemühungen um eine vollständige Erfassung von Kursinteressenten unternommen wurden.

3. Aus der Gruppe von Kursinteressenten, die wegen mangelnder Kursvoraussetzungen nicht zu einem Nachschulungskurs zugelassen wurden, wurden 17 Personen erfaßt.

4. Ein Teil der für den Kurs zugelassenen Interessenten ist nach dem Vorgespräch nicht zur Kursteilnahme erschienen. Auch hier spielen verschiedene Gründe eine Rolle. Im Bereich des TÜV Baden erschienen 23 Personen nach positivem Vorgespräch nicht zum Kurs, im Bereich des TÜV Stuttgart wurden nur 10 Personen aus diesem Kreis erfaßt.
5. Eine deutlich kleinere Zahl von Personen erschien zumindest zum ersten Kurstermin, nahm jedoch dann nicht regelmäßig oder in einer unbefriedigenden Weise am Kurs teil. In den beiden Bereichen Baden und Stuttgart zusammen sind dies sieben Personen.
6. 453 Personen nahmen in dem Zeitraum 1980 bis 1983 an den für die wissenschaftliche Begleitung registrierten Kursen teil. Von diesen Kursen fanden neun in Freiburg, acht in Karlsruhe, elf in Mannheim, einer in Singen und 29 in Stuttgart statt.

Die Größe der einzelnen Gruppen des Selektionsprozesses läßt sich aus Tabelle 5.2 entnehmen. Deutlich wird aus dem Vergleich der Bereiche Baden und Stuttgart, daß Kursinteressenten, bei denen es nicht zu einer definitiven Entscheidung für eine Kursteilnahme kam, im Bereich des TÜV Stuttgart praktisch gar nicht für die Dokumentation des Modellversuchs festgehalten wurden.

Zu einer näheren Analyse der Gründe für das nachlassende Interesse bzw. für den Ausschluß von Kursinteressenten soll in den folgenden Abschnitten der Selektionsprozeß in den einzelnen Schritten nachvollzogen werden.

5.4.2 Selektionsprozeß Phase 1: Kursinteressenten, die keinen Termin für das Vorgespräch vereinbarten

Nicht für alle 23 Personen dieser Gruppe sind die Gründe für den Abbruch des Gesprächs bekannt. Folgende Gründe wurden i.e. genannt:

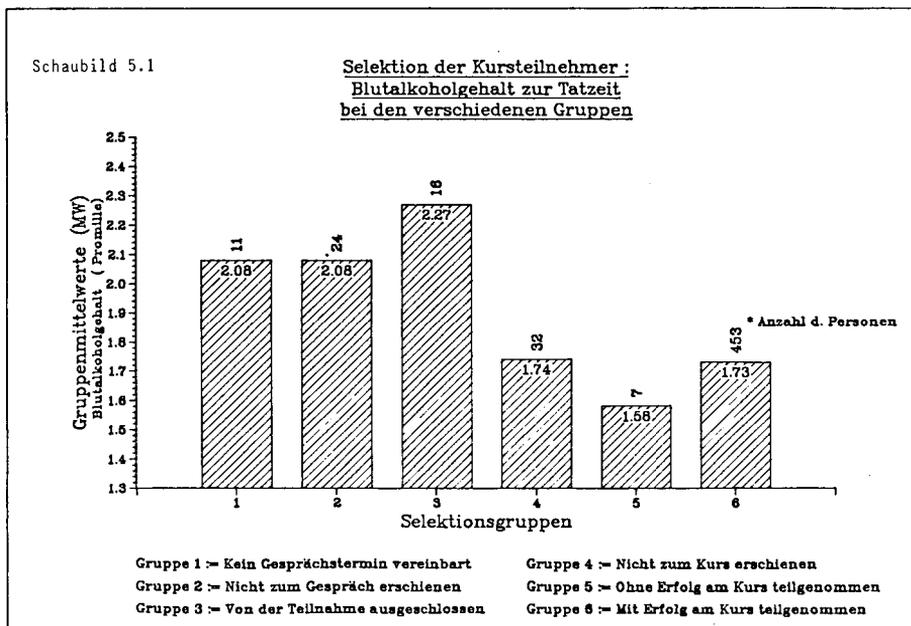
Restdauer des Fahrerlaubnisentzugs zu kurz	N= 10
Gerichtsverfahren noch nicht abgeschlossen	N= 3
Weiteres Alkoholverkehrsdelikt in den letzten 10 Jahren	N= 2
Hoher Blutalkoholwert	N= 1
Bedenken der Führerscheinstelle	N= 1
Kursgebühr zu hoch	N= 1
Gnadengesuch statt Kursteilnahme	N= 1
Kein Grund bekannt	N= 4

Unter den bekannten Gründen treten also Probleme mit der Restdauer des Fahrerlaubnisentzugs mit N= 10 am häufigsten auf (vgl. Tabelle 5.2). Weitere drei Kursinteressenten konnten sich nicht zu einem Vorgespräch anmelden, da das Gerichtsverfahren noch nicht abgeschlossen war. Von den übrigen Interessenten dieser Gruppe sind vier als Problemfälle einzustufen, da sie entweder einschlägig vorbelastet waren oder wegen eines hohen Blutalkoholgehaltes Bedenken bestanden. Ein Vorgespräch kam bei der Mehrzahl der Kursinteressenten demnach aus vorwiegend formalen Gründen (zu kurze Restdauer, noch keine Gerichtsentscheidung) nicht zustande. Bei den 23 registrierten Kursinteressenten, die kein Vorgespräch vereinbarten, sind unter den explizit festgehaltenen Gründen für den Gesprächsabbruch Ausschlußgründe wegen einer einschlägigen Vorbestrafung oder hoher Alkoholbelastung in der Minderzahl.

Tabelle 5.2: Restdauer der Fahrerlaubnisentziehung bei den verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses

Gruppe	Restdauer der Fahrerlaubnisentziehung		
	läßt die Kursteilnahme zu	ist zu kurz	ist zu lang
1 = Kein Gesprächstermin vereinbart	7	10	-
2 = Zum Vorgespräch nicht erschienen	22	-	-
3 = Keine Befürwortung der Kursteilnahme	16	-	-
4 = Befürwortung, aber zum Kurs nicht erschienen	31	-	-
5 = Ohne Erfolg am Kurs teilgenommen	6	-	-
6 = Mit Erfolg am Kurs teilgenommen	423	1	2
Insgesamt	505	11	2

Der Mittelwert des Blutalkoholgehalts zur Tatzeit liegt bei Gruppe 1 deutlich höher als bei den endgültigen Kursteilnehmern (vgl. Schaubild 5.1). Allerdings lagen nur bei 11 von 23 Probanden aus dieser Gruppe Angaben über den Blutalkoholwert vor. Ein durchschnittlich höherer Blutalkoholwert bei der Gruppe 1 ist damit zu erklären, daß in dieser Gruppe noch keine Selektion nach Ausschlußgründen vorgenommen wurde. Zumindest bei vier dieser 23 Probanden liegen Ausschlußgründe aufgrund einer besonders hohen Problembelastung vor.



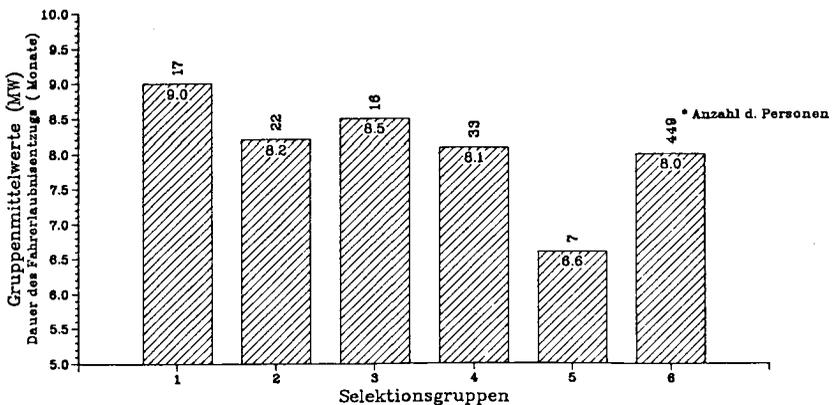
In der Altersverteilung unterscheidet sich Gruppe 1 deutlich von der Gruppe der endgültigen Kursteilnehmer ($\chi^2 = 12,62, p = .01$). Bei den Probanden, die schon bei dem ersten Kontaktgespräch ausschieden, ist ein starkes Übergewicht der 20- bis 29jährigen festzustellen. Wie Schaubild 5.3 zeigt, liegt die Altersverteilung bei dieser Gruppe 1

noch am nächsten bei der Altersverteilung sämtlicher Trunkenheitstäter. Dieser Befund muß sicherlich so interpretiert werden, daß bei der Gruppe 1 die Selektion nach verschiedenen Merkmalen am schwächsten ist.

Die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs nach dem Gerichtsentscheid liegt bei Gruppe 1 im Mittel bei neun Monaten (vgl. Schaubild 5.2). Hier liegen die Angaben von 17 der 23 Probanden vor, also weniger fehlende Werte als beim Blutalkoholgehalt. Die Dauer des Fahrerlaubnisentzugs ist, verglichen mit allen anderen Gruppen des Selektionsprozesses, bei Gruppe 1 deutlich am höchsten und liegt sogar über der Gruppe der ausgeschlossenen Kursinteressenten (Gruppe 3). Der deutlich erhöhte Mittelwert bei der Entzugsdauer erklärt sich aus dem Vorliegen von besonders belastenden Momenten bei einzelnen Personen aus dieser Gruppe. Ein Proband, der ein früheres Alkoholverkehrdelikt angab, hatte eine Entzugsdauer von 24 Monaten, was weit über dem Rahmen von 8 bis 12 Monaten bei Ersttätern liegt. Weitere vier der 17 Personen hatten eine Entzugsdauer von 10 Monaten - ein Wert ebenfalls am oberen Rande des Spielraums von 8 bis 12 Monaten Gesamtentzugs, was in der Regel etwa 6 bis 10 Monate Entzug nach Gerichtsentscheid bedeutet.

Schaubild 5.2

Selektion der Kursteilnehmer :
Dauer des Fahrerlaubnisentzugs nach Gerichtsentscheid
bei den verschiedenen Gruppen



Gruppe 1 = Kein Gesprächstermin vereinbart
 Gruppe 2 = Nicht zum Gespräch erschienen
 Gruppe 3 = Von der Teilnahme ausgeschlossen

Gruppe 4 = Nicht zum Kurs erschienen
 Gruppe 5 = Ohne Erfolg am Kurs teilgenommen
 Gruppe 6 = Mit Erfolg am Kurs teilgenommen

Die verschiedenen Daten über die Kursinteressenten, bei denen kein Vorgespräch zustande kam, zeigen, daß es sich hier um eine weitgehend unselegierte Gruppe sowohl hinsichtlich der Alkoholbelastung, als auch der Vorstrafen und der Altersverteilung handelt. Die stärkere Vorbelastung und die höheren Blutalkoholwerte zur Tatzeit führen bei dieser Gruppe auch zu einer durchschnittlich längeren Entzugsdauer, die bei der Berücksichtigung aller 17 Fälle mit bekannter Entzugsdauer einen Wert von neun Monaten annimmt, bei Ausschluß des "Ausreißers" von 24 Monaten sich jedoch auf 8,06 Monate erniedrigt. Im letzteren Falle besteht kaum mehr ein Unterschied zu der selegierten Gruppe der erfolgreichen Kursteilnehmer. Nicht verwunderlich erscheinen die höhere Alkohol- und Vorbelastung sowie die durchschnittlich längere Fahrerlaubnisentziehung bei der Gruppe 1. Es ist durchaus verständlich, daß im Rahmen des Selektionsprozesses diese Gruppe stärker belastet ist als die Gruppe der endgültigen Kursteilnehmer. Ein besonderes Interesse verdient jedoch die Tatsache, daß eine solche Gruppe von weitgehend unselegierten Kursinteressenten sich in der Altersverteilung so beträchtlich von den endgültigen Kursteilnehmern unterscheidet. Es ist daher anzunehmen, daß zusätzlich zu einer Selektion nach Ausschlußgründen, die hauptsächlich von seiten des TÜV vorgenommen wird, auch eine Selektion nach dem Alter, die vermutlich eher etwas mit der Motivation und den Beweggründen der Teilnehmer zu tun hat, stattfindet. Es ist zu vermuten, daß die Motivation zur Kursteilnahme bei jüngeren Interessenten schwächer ausgeprägt ist, bzw. daß diese Gruppe von Kursteilnehmern - relativ gesehen - Kosten in Verbindung mit der Kursteilnahme höher und die Vorteile niedriger bewertet. Jüngere Kursteilnehmer sind aufgrund ihrer finanziellen Situation durch die Kursgebühr sichtlich stärker belastet als ältere Kursteilnehmer. Gleichzeitig haben beruflich besser gestellte Kursteilnehmer von einer früheren Wiedererteilung der Fahrerlaubnis vermutlich größere Vorteile als jüngere und abhängig beschäftigte Kursinteressenten.

5.4.3 Selektionsprozeß Phase 2: Kursinteressenten, die nach Terminvereinbarung nicht zum Vorgespräch erschienen

Über die Gründe der Personen, die einen Gesprächstermin vereinbarten, aber nicht erschienen, gibt es keine Informationen. Die Merkmale der Probanden aus dieser Gruppe liefern jedoch gewisse Hinweise auf die Gründe für das Fernbleiben.

Der Blutalkoholwert liegt bei Gruppe 2 im Mittel etwa so hoch wie bei Gruppe 1 (vgl. Schaubild 5.1). Die durchschnittliche Dauer der Sperrfrist beträgt 8,18 Monate und ist damit nur geringfügig im Vergleich zu den erfolgreichen Kursteilnehmern (7,98 Monate) erhöht (vgl. Schaubild 5.2). Der Blutalkoholwert, nicht jedoch die Dauer des Führerscheinentzugs, deutet darauf hin, daß bei der Gruppe 2 von Kursinteressenten, die nicht zum Vorgespräch erschienen, eine höhere Belastung von ungünstigen Faktoren vorliegt. Insoweit trifft für Gruppe 2 wie für Gruppe 1 zu, daß sich in diesen Gruppen eine Reihe von stärker problembelasteten Fällen befindet. Das Nichterscheinen zum Vorgespräch ist demnach als ein Selbstselektionsmechanismus zu sehen, durch den stärker problembelastete Kursinteressenten aus dem Kreis der möglichen Kursteilnehmer wieder herausfallen. Vermutlich wären von den 25 Personen der Gruppe 2 einige bei dem Vorgespräch wegen mangelnder Eignung ausgeschlossen worden.

Tabelle 5.3: Altersverteilung bei den verschiedenen Gruppen des Selektionsprozesses

Gruppe	A l t e r					Insgesamt
	20-29 Jahre	30-39 Jahre	40-49 Jahre	50-59 Jahre	60 Jahre und älter	
1 = Kein Gesprächstermin vereinbart	11 (47,8 %)	6 (26,1 %)	3 (13,0 %)	3 (13,0 %)	0	23 (100 %)
2 = Zum Vorgespräch nicht erschienen	8 (32,0 %)	9 (36,0 %)	6 (24,0 %)	2 (8,0 %)	0	25 (100 %)
3 = Keine Befürwortung der Kursteilnahme	4 (23,5 %)	2 (11,8 %)	5 (29,4 %)	6 (35,3 %)	0	17 (100 %)
4 = Befürwortung, aber zum Kurs nicht erschienen	10 (30,3 %)	9 (27,3 %)	12 (36,4 %)	1 (3,0 %)	1 (3,0 %)	33 (100 %)
5 = Ohne Erfolg am Kurs teilgenommen	2 (28,6 %)	1 (14,3 %)	4 (57,1 %)	0	0	7 (100 %)
6 = Mit Erfolg am Kurs teilgenommen	78 (17,2 %)	149 (32,9 %)	133 (29,4 %)	70 (15,5 %)	23 (5,1 %)	453 (100 %)
Insgesamt	113 (20,2 %)	176 (31,5 %)	163 (29,2 %)	82 (14,7 %)	24 (4,3 %)	558 (100 %)

Bei den Kursinteressenten, die nicht zum Vorgespräch erschienen, ist die Altersverteilung ähnlich wie bei Gruppe 1, und weicht damit deutlich von der Verteilung bei den erfolgreichen Kursteilnehmern ab (vgl. Tabelle 5.3). Während 50,1 % der erfolgreichen Kursteilnehmer jünger als 40 Jahre sind, liegt der Anteil der unter 40jährigen in

Schaubild 5.3

**Altersverteilung bei verschiedenen Gruppen
des Selektionsprozesses**

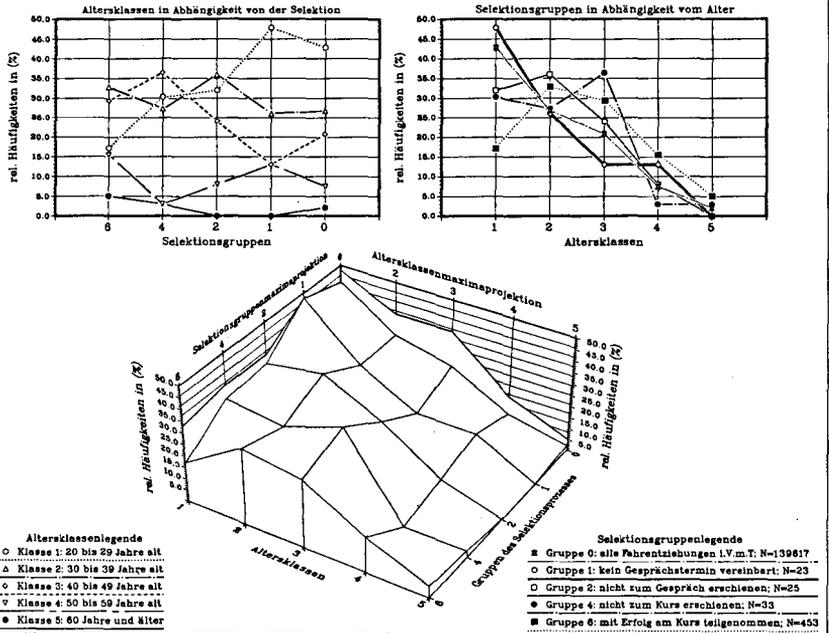
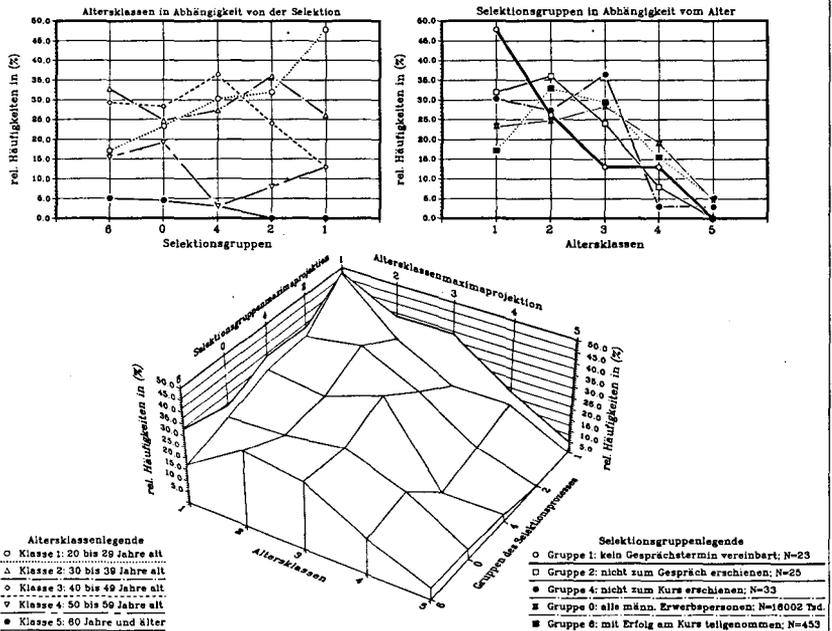


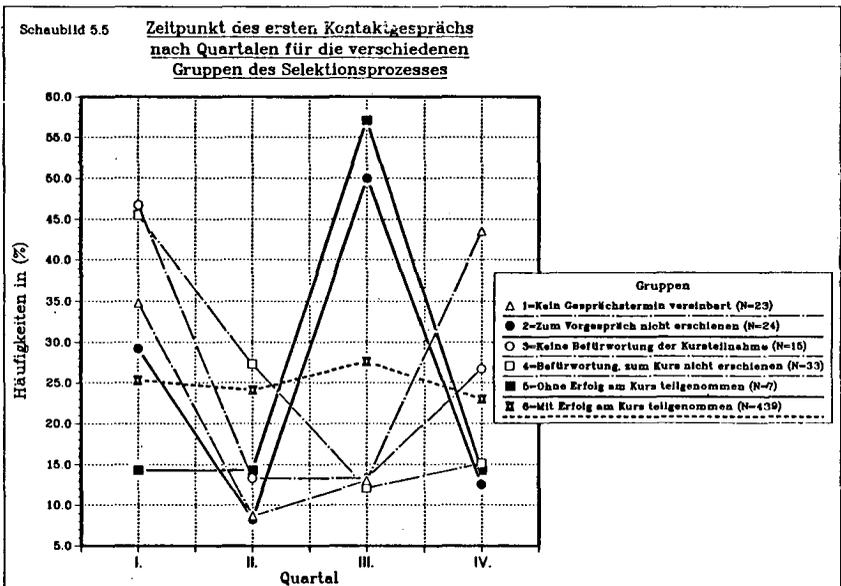
Schaubild 5.4

**Altersverteilung bei verschiedenen Gruppen
des Selektionsprozesses**



der Gruppe 2 bei 68 %. Es bestätigt sich der Trend im Rahmen des Selektionsprozesses, daß die jüngeren Altersgruppen im Wege des Ausleseverfahrens einen zunehmend geringeren Anteil ausmachen. Die Altersverteilung bei den Kursinteressenten, die nicht zum Gespräch erscheinen oder gar keinen Gesprächstermin vereinbaren, ist der Verteilung bei den Fahrerlaubnisentziehungen insgesamt sehr ähnlich (vgl. Schaubild 5.3). Durch den Selektionsprozeß wird der Anteil der unter 30jährigen immer geringer, während alle anderen Altersgruppen bei den endgültigen Kursteilnehmern deutlich überrepräsentiert sind.

Besonders interessante Aufschlüsse über die Motive für das Nichterscheinen zum Vorgespräch bietet eine genauere Betrachtung der Gesprächstermine, nach ihrer Verteilung über die Jahresquartale hin (vgl. Schaubild 5.5). Die Gruppe 2 hebt sich von allen anderen Phasen des Selektionsprozesses dadurch ab, daß im Quartal der Urlaubsmonate Juli, August und September ein deutlicher Verteilungsgipfel liegt ($\chi^2 = 6,77, p = .01$). 12 von 24 Personen (50 %) aus dieser Gruppe vereinbarten einen Gesprächstermin in diesen Monaten.



Eine ähnliche Häufung in diesen Monaten findet sich nur noch bei der Gruppe der Kursabbrecher (Gruppe 5). Bei letzterer Gruppe sind jedoch die Zahlen zu klein, so daß es sich hier um ein rein zufälliges Ergebnis handeln kann. Die Häufung der nichteingehaltenen Gesprächstermine im 3. Jahresquartal spricht dafür, daß das Interesse an einem Nachschulungskurs aufgrund einer geplanten Urlaubsreise nachgelassen hat.

5.4.4 Selektionsprozeß Phase 3: abgelehnte Kursinteressenten

Zu einem persönlichen Vorgespräch bei einem Psychologen des TÜV erschienen insgesamt 493 Personen in dem Zeitraum, auf den sich die Dokumentation bezieht. Im einzelnen traten bei den 17 registrierten Ablehnungsfällen folgende Ausschlußgründe auf:

Hinweis auf Alkoholproblematik in der medizinischen Untersuchung	N= 13
Früheres Alkoholverkehrsdelikt	N= 1
Kam angetrunken zum Vorgespräch	N= 1
Beim Vorgespräch in hohem Maße unkritisch	N= 1
Bedenken der Führerscheinstelle	N= 1

Die Zahl der ausgeschlossenen Personen ist sehr gering, bedingt durch die Vorselektion bei dem überwiegend telephonisch geführten ersten Kontaktgespräch. Weniger als 5 % der Personen, die zu einem persönlichen Vorgespräch erschienen, wurden ausgeschlossen. Die Zahl von Bewerbern, bei denen aus der Sicht der Untersuchungsführung des TÜV ein Alkoholproblem vorliegt, muß jedoch als wesentlich höher angesetzt werden. Dafür sind zwei Gründe verantwortlich. Zum einen wurde bei der ersten Kontaktaufnahme durch das Sekretariat des TÜV nur ein Teil von Interessenten mit Namen und personenbezogenen Daten festgehalten. Dies gilt auch für den TÜV Baden, wo die Registrierung von Kursinteressenten recht gut funktionierte. Zum anderen sind für die Personen, die einen Termin vereinbarten, aber nicht erschienen, die wirklichen Hintergründe für das schließliche Fernbleiben unbekannt. Aufgrund der in den vorherigen Abschnitten festgestellten höheren Alkoholbelastung zur Tatzeit bei den ersten beiden Gruppen des Selektionsprozesses muß aber auch für einen

Teil dieser Probanden das Vorliegen stärkerer Alkoholprobleme angenommen werden. Eine vorsichtige Schätzung des Anteils der Personen, die im Vorfeld des Klärungsprozesses wegen einer Alkoholproblematik oder einer sonstigen Vorbelastung von der Kursteilnahme ausgeschlossen wurden bzw. selbst absahen, dürfte wohl zu einer Zahl zwischen 10 % und 30 % kommen - bezogen auf die Gesamtheit aller potentiellen und tatsächlichen Kursteilnehmer.

Die stärkere Belastung durch Alkoholprobleme bei den abgewiesenen Kursinteressenten spiegelt sich in den Blutalkoholwerten zur Tatzeit wieder. Diese Gruppe hat von den sechs verglichenen Gruppen den höchsten durchschnittlichen Blutalkoholwert von 2,27 Promille (vgl. Schaubild 5.1). Die durchschnittliche Dauer des Führerscheinentzugs liegt bei der Gruppe der Abgelehnten hinter der Gruppe 1 am höchsten - wenngleich man hier bedenken muß, daß die Unterschiede in der Dauer des Führerscheinentzugs zwischen den verschiedenen Gruppen recht gering sind (vgl. Schaubild 5.2). Zusätzlich sollte aber auch festgehalten werden, daß die Unterschiede zwischen Gruppen 1, 2 und 3 in Hinblick auf den Blutalkoholwert ebenso klein sind. Für die drei genannten Gruppen gilt übereinstimmend, daß Blutalkoholwert und Dauer des Führerscheinentzugs die höchsten Werte aufweisen, verglichen mit der Gesamtheit der Kursinteressenten und Kursteilnehmer. Dies bedeutet, daß diejenigen Kursinteressenten, bei denen es nicht zu einem Vorgespräch kam, bis zu einem gewissen Grade als ebenso problembelastet angesehen werden müssen wie die abgewiesenen Kursinteressenten.

In anderer Hinsicht jedoch, nämlich in bezug auf die Altersverteilung, unterscheidet sich die Gruppe 3 deutlich von den ersten beiden Gruppen (vgl. Tabelle 5.3). Die im Vorgespräch abgelehnten Teilnehmer stellen, insgesamt gesehen, die älteste Gruppe dar. Die Altersverteilung der abgelehnten Probanden spricht dafür, daß es sich hier um einen klar abgrenzbaren Personenkreis mit einer schon länger dauernden Alkoholabhängigkeit handelt. In den meisten Fällen stellt die medizinische Untersuchung den Grund für die Ablehnung dar. Eine Alkoholabhängigkeit dürfte sich erst nach einer längeren Zeit des starken Konsums in der medizinischen Untersuchung niederschlagen, so daß auch nicht verwundert, warum die so

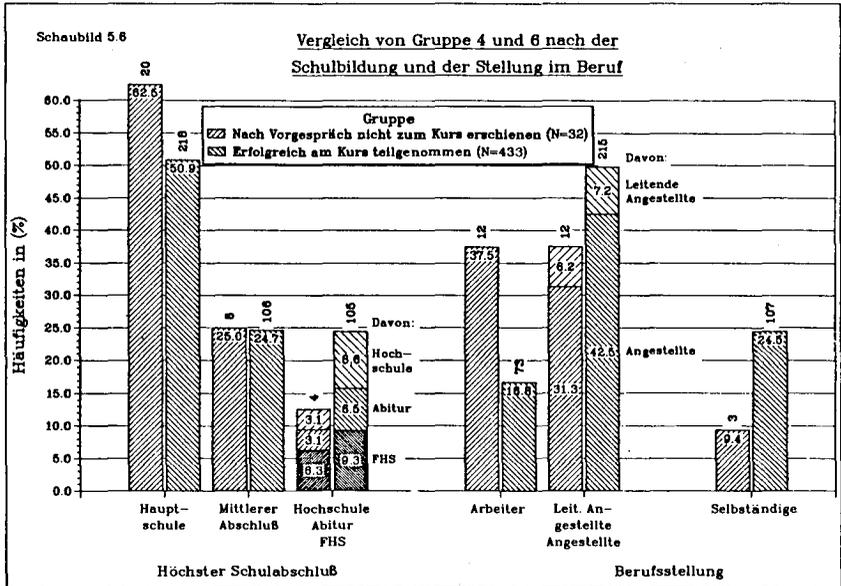
selegierte Gruppe über dem allgemeinen Altersdurchschnitt liegt. Man muß daher annehmen, daß die in einem solchen Verfahren abgelehnten Bewerber eine Gruppe mit besonders starken und vorgefestigten Alkoholproblemen darstellen.

5.4.5 Selektionsprozeß Phase 4: Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch trotz Befürwortung nicht zum Kurs erschienen

Über die Gründe der Personen, die nach dem Vorgespräch nicht zum Kurs erschienen sind, liegen, ähnlich wie bei Gruppe 2 (nicht zum Gesprächstermin erschienen), wenig Informationen vor. Der bei Gruppe 2 als wesentlich angesehenen vermutliche Grund einer Urlaubsreise scheint bei Gruppe 4 keine Bedeutung zu besitzen. Während der Gesprächstermin bei den Personen, die nicht zum Vorgespräch erschienen, zu 50 % in dem Quartal der Urlaubsmonate lag, trifft dies nur für 12 % der Personen zu, die zwar zum Vorgespräch, dann aber nicht mehr zur Kursteilnahme erschienen (vgl. Schaubild 5.5). Aus den Verteilungen liegt der Schluß nahe, daß Personen, die aufgrund einer Urlaubsreise nicht weiter an der Kursteilnahme interessiert sind, zum Gesprächstermin nicht erscheinen, daß aber bei der anderen Gruppe derer, die nicht zum Kurs erscheinen, dieser Grund keine Rolle spielt. Die Personen, bei denen eine Reise einen Verhinderungsgrund darstellt, verlieren schon früher das Interesse an einem Nachschulungskurs, d.h. bereits vor dem Vorgespräch. Bei den Personen, die nicht zum Kurs erscheinen, dürften deshalb andere Motive für das Fernbleiben ausschlaggebend sein, möglicherweise finanzielle Gründe.

Ein Vergleich der Altersstruktur, der Schulbildung und der beruflichen Tätigkeit bei den nicht zum Kurs erschienenen Personen und den erfolgreichen Kursteilnehmern bestätigt, daß auch die Gruppe 4, ähnlich wie vorher schon bei Gruppe 1 und 2 festgestellt, eine weniger stark ausgelesene Gruppe darstellt als die erfolgreichen Kursteilnehmer. Bei den nicht zum Kurs erschienenen Personen sind die 20- bis 29jährigen wesentlich stärker vertreten als bei den Kursteilnehmern (vgl. Tabelle 5.3). Während von den Kursteilnehmern nur 17,2 % unter 30 Jahre alt sind, beträgt bei Gruppe 4 der Anteil der 20- bis 29jährigen 30,3 %. Im Hinblick auf die

Altersverteilung liegt Gruppe 4 zwischen den Kursteilnehmern und den Fahrerlaubnisentziehungen insgesamt. Auch für die schulischen Abschlüsse gilt, daß die nicht zum Kurs erschienenen Personen im Hinblick auf die Verteilung sehr viel stärker einer vergleichbaren Gruppe in der Gesamtbevölkerung nahestehen, als dies bei den erfolgreichen Kursteilnehmern der Fall ist (vgl. Schaubild 5.6).



Die Unterschiede in den Verteilungen konzentrieren sich hierbei auf den Anteil der Personen mit einem Hauptschulabschluß. In der Gesamtbevölkerung beträgt nach Umfragedaten der Anteil der Personen mit Hauptschulabschluß 62 %. Für die nicht zum Kurs Erschienenen ergibt sich in dieser Hinsicht bei einem Anteil von 62,5 % von Hauptschulabgängern kein Unterschied. Deutlich geringer ist der Anteil der Hauptschulabgänger bei den erfolgreichen

Kursteilnehmern mit 50,9 %. Eine ähnliche Tendenz zeigt sich bei der Betrachtung der beruflichen Positionen. Im Vergleich zu den Fahrerlaubnisentziehungen insgesamt ist bei Gruppe 4 der Arbeiteranteil unterrepräsentiert (56,7 % im Vergleich zu 37,5 %). Jedoch ist der Anteil der Arbeiter bei den Kursteilnehmern mit 16,7 % noch wesentlich geringer. In umgekehrter Richtung sind bei den nicht zum Kurs Erschienenen Angestellte und Selbständige etwa so häufig vertreten wie in der Vergleichsgruppe der männlichen Erwerbspersonen, während diese Gruppen bei den Kursteilnehmern deutlich überrepräsentiert sind.

Die Merkmale der Gruppe 4 verdeutlichen einen Selektionsprozeß, der bereits bei den Gruppen 1 und 2 zum Ausdruck kam. Mit dem Fortschreiten des Selektionsprozesses sinkt der Anteil jüngerer Personen, vor allem der unter 30jährigen, der Hauptschulabgänger und der Arbeiter.

5.5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Ein schrittweises Nachvollziehen der verschiedenen Stufen des Auswahlverfahrens von einer ersten Kontaktaufnahme des Kursinteressenten mit der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchungsstelle des TÜV bis zur Kursteilnahme läßt zwei Tendenzen deutlich werden: Von seiten des TÜV erfolgt eine Zurückweisung von ungeeigneten Bewerbern. Dies äußert sich in den Blutalkoholwerten bei den verschiedenen verglichenen Gruppen und - wenn auch deutlich schwächer - in der Dauer der gerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung. Von seiten der Teilnehmer selbst findet eine Selektion nach dem Alter und dem sozioökonomischen Status statt. Hier handelt es sich um eine Selbstselektion der Kursinteressenten. Bei verschiedenen Untergruppen aus dem Kreis der grundsätzlich Interessierten läßt mit den zunehmenden Hürden des Auswahlverfahrens das Interesse tendenziell nach, was sich in der abweichenden Verteilung der Merkmale Alter, Beruf und Schulbildung bei den Personen, die in verschiedenen Phasen das Interesse an einer Teilnahme verloren, manifestiert.

Die Kursteilnehmer sind diejenige Gruppe, die nach den verschiedenen Stufen des Selektionsprozesses übrig bleibt. Sie stellen eine positive Auswahl dar, was die Stärke des Alkoholkonsums betrifft. Als Indikator für die Intensität des Trinkverhaltens steht hier nur der Blutalkoholwert zur Tatzeit zur Verfügung. Bei der Beurteilung des Problembereichs Alkohol und Fahren geht es jedoch weniger um den Alkoholkonsum an sich, sondern um die Intensität des Alkoholmißbrauchs im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr. Aus diesem Grunde kann der Blutalkoholwert zur Tatzeit, selbst wenn er nur ein singuläres Datum aus dem gesamten Verhalten eines Verkehrsteilnehmers darstellt, als ein wichtiger Anhaltspunkt für die Problembelastung eines Alkoholverkehrstäters gesehen werden. Sowohl der Blutalkoholwert als auch die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung bilden einen Indikator für die Schwere des Alkoholverkehrsdeliktes. Ein direkter Ausdruck der Deliktschwere in der Beurteilung durch das Gericht (Straßenverkehrsgefährdung, Tatfolgen, Unfallflucht) steht für diejenigen Gruppen, bei denen es nicht zu einem Vorgespräch kam, nicht zur Verfügung. Aus diesem Grunde wird es hier für vertretbar gehalten, die Variablen Blutalkoholgehalt zur Tatzeit und Dauer des Fahrerlaubnisentzugs als Indikatoren der Schwere des Delikts anzusehen.

Die von seiten des TÜV vorgenommene Auswahl geeigneter Bewerber findet einen Abschluß nach dem Vorgespräch. Das Ausleseverfahren legt eine deutliche Zäsur zwischen Gruppe 1, 2 und 3 einerseits und 4, 5 und 6 andererseits. Die Gruppen 1 bis 3 sind weitgehend unausgelesen, lediglich durch die allgemeine Beschreibung und Definition der Zielgruppe schon vorselektiert. Die Gruppen 4, 5 und 6 haben in dem Vorgespräch nach einer ausführlichen Exploration einen positiven Bescheid erhalten, der die Möglichkeit der Kursteilnahme umfaßt und dem potentiellen Kursteilnehmer signalisiert, daß er nach der Kursteilnahme auch eine Sperrfristabkürzung erwarten kann. In den Daten über Blutalkoholgehalt zur Tatzeit und in der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach Gerichtsentscheid spiegelt sich diese Selektionspraxis sehr deutlich wieder. Der Blutalkoholwert für die Gruppen 1 bis 3 liegt im Mittel über 2,0 Promille, für die Personen mit positivem Gesprächsausgang liegt der mittlere Blutalkoholwert deutlich unter 2,0 Promille. Eine Prüfung des Unterschieds

zwischen dem Mittelwert der Probanden aus den Gruppen 1 bis 3 und des Mittelwertes der Probanden aus den Gruppen 4 bis 6 im Hinblick auf den Blutalkoholwert liefert ein hochsignifikantes Ergebnis (0,1 %-Niveau, vgl. Schaubild 5.1). Plausibel erscheint die Tatsache, daß der Blutalkoholwert bei der Gruppe der ausgeschlossenen Probanden am höchsten ist. Diese Gruppe stellt eine Häufung von besonders belasteten Kursinteressenten dar, während in Gruppe 1 und 2 lediglich einige nicht geeignete Kursinteressenten zu vermuten sind.

Bei der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung nach dem Gerichtsentcheid sind die Unterschiede vor und nach dem Ausschluß der ungeeigneten Bewerber nicht so eindeutig wie bei dem Blutalkoholwert. Jedoch sind alle Mittelwerte der Gruppen 4, 5 und 6 niedriger als die Mittelwerte der Gruppen 1, 2 und 3. Ein Mittelwertvergleich zwischen den Gruppen 1, 2 und 3 zusammengefaßt und 4, 5 und 6 zusammengefaßt zeigt einen signifikanten Unterschied auf dem 5 %-Niveau von 0,6 Monaten zwischen den beiden Gruppen. Der Unterschied fällt also hier sichtlich geringer aus als oben beim Blutalkoholwert.

Insgesamt gesehen ist bemerkenswert, daß bei allen drei Gruppen, die in der ersten Hälfte des Selektionsprozesses aus jeweils unterschiedlichen Gründen ausschieden, mit deutlicher Übereinstimmung ein im Mittel über 2,0 Promille liegender Blutalkoholwert festgestellt wurde und - wenn auch mit etwas weniger Prägnanz - eine längere Fahrerlaubnisentziehung verhängt wurde. So handelt es sich bei Gruppe 1 zu einem großen Teil um Personen, die wegen einer zu kurzen Restdauer ihrer Sperrfrist nicht zu einem Gespräch erschienen. Bei Gruppe 2 fällt auf, daß die vereinbarten Gesprächstermine, zu denen die jeweiligen Interessenten nicht erschienen, größtenteils während der Urlaubsmonate im Sommer lagen, was auf den Hinderungsgrund geplanter Urlaub hinweist. Gruppe 3 sind ausschließlich Personen, die aufgrund ihrer Alkoholprobleme, eines hohen Blutalkoholwertes zur Tatzeit oder sonstiger Vorbelastungen ausgeschlossen wurden. Die drei Gruppen unterscheiden sich klar, was den Selektionsprozeß angeht, weisen jedoch Gemeinsamkeiten auf, was die Intensität des Trinkverhaltens in Verbindung mit der

Teilnahme am Straßenverkehr betrifft. Gemeinsam ist den Gruppen 4, 5 und 6 das Vorliegen der Kurseignung, während sich die Gruppen 1, 2 und 3 teilweise oder gänzlich aus nicht geeigneten Probanden zusammensetzen. Die aber nach wie vor bestehenden Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen 1, 2 und 3 deuten auf Selbstselektionsmechanismen hin. Eine solche Selbstselektion ist insbesondere bei Gruppe 2 in der auffälligen Häufung des Fernbleibens während der Urlaubszeit erkennbar.

Eine andere Selbstselektionstendenz liegt bei Gruppe 4 vor. Diese hängt mit dem sozioökonomischen Status der Kursinteressenten zusammen. Offensichtlich sind die Motivation und das Interesse an der Kursteilnahme bei den höher gebildeten und beruflich unabhängigeren Kursinteressenten stärker, was ein Vergleich der Gruppen 4 und 6 bereits zeigte. Eine für Gruppe 4 festgestellte Auslese nach Schulbildung und beruflichem Status kann auch bei den Gruppen 1 bis 3 vorgelegen haben. Da jedoch für diese Gruppen der berufliche Status und ähnliche Informationen nicht erhoben wurden, muß ein solcher Selektionsmechanismus in diesen Stadien im Dunkeln bleiben.

Ein dritter Selbstselektionsvorgang kommt in der Altersverteilung der verschiedenen Gruppen zum Vorschein. Die Altersverteilung bei den Personen, die keinen Gesprächstermin vereinbarten (Gruppe 1), sowie bei denjenigen, die nicht zu einem vereinbarten Termin erschienen (Gruppe 2), ist der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit am ähnlichsten (vgl. Schaubild 5.3 Altersklassen in Abhängigkeit von der Selektion). Bei Gruppen 0, 1 und 2 im Schaubild 5.3 dominieren die Altersklassen der 20- bis 39jährigen. Aus der Graphik "Selektionsgruppen in Abhängigkeit vom Alter" im Schaubild 5.3 geht hervor, daß die Alterskurven von Gruppen 1 und 2 der Alterskurve von Gruppe 0 (alle Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit) am ähnlichsten sind. Alle anderen Gruppen heben sich von den drei eben genannten durch eine Besonderheit ab: In Gruppe 3 sind die 50- bis 59jährigen besonders stark überrepräsentiert. In Gruppe 4 liegt ein Gipfel der Altersverteilung bei den 40- bis 49jährigen; das gleiche gilt für Gruppe 5. Die Altersverteilung in Gruppe 6 weicht nicht so stark von Gruppe 0 ab, jedoch sind in Gruppe 6 die 20- bis 29jährigen

auffällig schwach vertreten. Insgesamt gesehen zeigte sich also, daß in den Gruppen 1 und 2 der Anteil der unter 40jährigen deutlich überwiegt, wie bei sämtlichen Fahrerlaubnisziehungen. Die am wenigsten selektierten Gruppen 1 und 2 sind von ihrer Altersverteilung her also der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisziehungen am ähnlichsten. Bei allen anderen Gruppen, am schwächsten jedoch noch bei Gruppe 4, den nicht zum Kurs Erschienenen, ist eine Verschiebung der Altersverteilung nach oben festzustellen. Die Personen also, bei denen ein ernsthaftes Kursinteresse bestand und die auch schließlich am Kurs teilnahmen (Gruppen 5 und 6), und diejenigen Personen, die am Kurs vermutlich sehr ernsthaft interessiert waren, aber von einer Teilnahme mangels Eignung ausgeschlossen wurden (Gruppe 3), sind im Durchschnitt deutlich älter als die weniger motivierten Kursinteressenten. Was über die Gruppen 1, 2 und 4 aus den vorhandenen Daten bekannt wurde, läßt darauf schließen, daß bei diesen Gruppen das ernsthafte Interesse und die Kursmotivation geringer sind, während die Gruppen 3 und 6 eine stärker ausgeprägte Motivation gemeinsam haben. Die Schaubilder 5.3 und 5.4 zeigen außerdem, daß im Laufe des Selektionsprozesses eine Homogenisierung der Altersverteilung stattfindet. Sowohl bei sämtlichen Fahrerlaubnisziehungen als auch bei Gruppe 1 findet man eine äußerst heterogene Altersstruktur mit einem Übergewicht der jüngeren Verkehrsteilnehmer. Die gleichmäßigste Verteilung der verschiedenen Altersklassen zeigt hingegen die Gruppe 6 der erfolgreichen Kursteilnehmer. Die Altersverteilung dieser Gruppe 6 ist ähnlich wie bei der Gruppe der männlichen Erwerbspersonen (vgl. Schaubild 5.4 Selektionsgruppen in Abhängigkeit vom Alter).

Die Analyse des Selektionsprozesses vermittelt die Erkenntnis, daß ein gewisser Anteil von überwiegend jüngeren und anfänglich interessierten Personen im Laufe des Selektionsprozesses auf der Strecke bleibt und schließlich nicht an einem Kurs teilnimmt, wobei die Gründe verschiedener Art sein könnten: Zu schwach ausgeprägte Motivation, ungünstige Rahmenbedingungen des Kursangebots gerade für jüngere Verkehrsteilnehmer, andere Bewertung der finanziellen Kosten der Kursteilnahme. Zu vermuten ist, daß das leichter nachlassende Interesse bei den jünger als 40jährigen mit der

beruflichen Bedeutung des Kraftfahrzeuggebrauchs zusammenhängt, wie auch der Vergleich zwischen den Gruppen 4 und 6 zeigt. Unterstützung findet diese Interpretation durch weitere Analysen der Kursmotive abhängig vom Alter (vgl. 7.4.6). Die jüngeren Kursteilnehmer sehen eher private Nachteile der Fahrerlaubnisentziehung und nennen etwas häufiger als die älteren Kursteilnehmer das Motiv, durch die Kursteilnahme mehr Kontrolle über ihr Trinkverhalten zu erlangen und künftig einen Rückfall zu vermeiden. Zu betonen ist grundsätzlich, daß ein Interesse bei der wichtigen Gruppe der jüngeren alkoholauffälligen Kraftfahrer vorhanden ist, daß diese jedoch aufgrund nur ansatzweise bekannter Gründe in deutlich schwächerem Maße tatsächlich zu einem Vorgespräch erscheinen. Da gerade die Fahranfänger in besonders starkem Maße an dem Zustandekommen von Verkehrsunfällen und an den Alkoholverkehrsdelikten beteiligt sind, scheinen verstärkte Bemühungen, auch diese Zielgruppe für die Nachschulung zu interessieren und zu motivieren, besonders wichtig. Die vorgelegten Ergebnisse liefern einige Hinweise darauf, wo Motivationsbemühungen anzusetzen hätten. Die Anstrengungen müßten sich darauf konzentrieren, das Kursangebot auch für die jüngeren Interessenten attraktiver zu machen. In der jetzigen Gestaltung scheinen die Nachschulungskurse vor allem für männliche Berufstätige, die sich in der Mitte ihrer beruflichen Laufbahn befinden und in ihrem Einkommen über dem Bevölkerungsdurchschnitt liegen, besonders interessant. Wie weitere Ergebnisse zu den Kursteilnehmern in Baden-Württemberg zeigen, handelt es sich bei den Kursteilnehmern um erfahrene Kraftfahrer, die zu etwa zwei Dritteln den Führerschein schon 20 Jahre und länger besitzen. Diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer mit sehr langer Fahrpraxis ist jedoch nur zu etwa 20 % an den registrierten Alkoholverkehrsdelikten beteiligt. Aufgrund der vorgelegten Daten erscheint es bedenklich, ein Kursangebot so zu gestalten, daß es vor allem von einer ohnehin schon privilegierten und höchstwahrscheinlich auch weniger rückfallgefährdeten Gruppe der alkoholauffälligen Kraftfahrer genützt wird.

Die Analyse des Selektionsprozesses macht ferner transparent, wie vorsichtig mit der Verwendung von Vergleichsgruppen bei Aussagen über die Wirksamkeit von Schulungs- und Rehabilitationsmaßnahmen

bei auffälligen Kraftfahrern umgegangen werden sollte. Es soll hier nicht nochmals auf die systematischen Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen eingegangen werden. Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß aus dem Vorliegen eines grundsätzlichen Interesses an einem Nachschulungskurs bei den verschiedenen Selektionsgruppen nicht geschlossen werden darf, daß Motivation und sonstige Merkmale sich gleichen.

6. SOZIODEMOGRAPHISCHE MERKMALE DER KURSTEILNEHMER IM VERGLEICH ZU DER GRUNDGESAMTHEIT DER MÄNNLICHEN ERWERBSTÄTIGEN UND ALKOHOLVERKEHRSTÄTER

6.1 Soziale Herkunft von Klienten, die sich wegen Alkoholproblemen in psychotherapeutische Behandlung begeben

Zugangsbedingungen und Art der angebotenen Maßnahmen bei Rehabilitationsprogrammen für Personen, die durch den Alkohol in Schwierigkeiten gekommen sind, haben großen Einfluß auf die zahlenmäßige Nachfrage - falls Freiwilligkeit gegeben ist - und die Merkmale der Klientenpopulation. Aufgrund der Aufnahmekriterien der Behandlungseinrichtung und infolge der Klientenselbstselektion besteht der Kreis der Teilnehmer an therapeutischen Angeboten schließlich aus einer merkmalsmäßig spezifischen und eingeschränkten Population (hinsichtlich der Behandlung von Alkoholikern vgl. SKINNER, 1981; PATTISON, 1982).

Zwei wesentliche Elemente des Selbstselektionsprozesses sind die Motivation, die jemanden Behandlung oder Hilfe suchen lassen, sowie die vorzeitige Beendigung oder der Abbruch der Behandlung. Aufbau und Förderung der Therapiemotivation sowie die Verhinderung von Therapieabbrüchen gehören gerade in der Behandlung von Alkoholabhängigen zu den schwierigsten Problemen (vgl. VOGLER & REVENSTORF, 1978; VOGLER, COMPTON & WEISSBACH, 1975; BAEKELAND u.a. 1975). Größere Schwierigkeiten, eine für sie geeignete Behandlung zu finden, haben offensichtlich Personen aus der Unterschicht, was durch viele Arbeiten der Psychotherapieforschung belegt wird (zusammenfassend LUBORSKY u.a. 1975; BAEKELAND u.a. 1975). CHAFETZ und BLANE 1963 stellen fest, daß nur 5 % der Unterschichtspatienten mit Alkoholproblemen, die von der Notfallstation eines Krankenhauses zur therapeutischen Behandlung überwiesen wurden, tatsächlich auch erschienen. Allerdings war es möglich, mit Hilfe zusätzlicher Maßnahmen wie Betreuung durch einen Sozialarbeiter die Abbruchquote zu verringern. Andere Autoren beurteilen die Wirkung von äußerem Druck durch den Arbeitgeber oder durch ein Gericht als günstig für die Motivation und den Verbleib in einem therapeutischen Programm (VOGLER & REVENSTORF, 1978, S. 159).

Ältere Studien berichten über den Erfolg zwangsweiser Behandlung, die auf Gerichtsbeschuß angeordnet wurde, bei Unterschichtspatienten (ESTERLY, 1971; MAIER & FOX, 1958). Dies bestätigte sich jedoch nicht in einer Untersuchung von GALLANT u.a. 1968, in der freiwillig erschienene und zwangsweise zur Behandlung verpflichtete Alkoholabhängige verglichen wurden. BRANDSMA u.a. 1980 fanden keine Unterschiede im Behandlungserfolg zwischen freiwilligen und durch Gerichtsbeschuß zur Behandlung verpflichteten Klienten eines ambulanten Therapieprogramms. Die häufig vertretene Auffassung, daß für Unterschichtspatienten Zwang zur Behandlung erfolgversprechend sei (insbesondere BAEKELAND u.a. 1975), ist nach wie vor umstritten. Die Frage, welche therapeutischen Ziele bis zu welchem Maße unter Bedingungen des Zwangs erreicht werden könnten, wurde vor allem für den Strafvollzug diskutiert (KINDERMANN, 1979 und 1980; LEKY, 1980).

Für die psychiatrische Versorgung stellten schon HOLLINGSHEAD & REDLICH 1964 fest, daß Patienten aus der Unterschicht bei psychotherapeutischer Behandlung unterrepräsentiert und in geschlossenen und verwahrungsorientierten Einrichtungen überrepräsentiert sind. Im Bereich der Alkoholikerbehandlung illustriert eine Studie von FINNEY & MOOS 1974, daß Patienten der Unterschicht sich eher in stationäre und halbstationäre Behandlung begaben, während Patienten aus der Mittelschicht eher milieuthapeutische und verhaltenstherapeutische Behandlungsformen bevorzugten. Die schichtspezifische Ungleichheit in den Behandlungsformen wurde häufig damit erklärt, daß Unterschichtspatienten einer Behandlung eher passiv gegenüberstünden, Probleme und Schwierigkeiten nicht in sich selbst sähen, sondern eher in der Umwelt, somit zu Leugnung und Verdrängung neigten und schließlich von ihrer Sprache her zu wenig differenziert für psychotherapeutische Maßnahmen seien (GLEISS u.a. 1973; PAROW, 1972). GOLDSTEIN 1978 jedoch sieht die Ursache für die geringere Inanspruchnahme von Psychotherapie durch Unterschichtspatienten auch auf der Seite der Psychotherapeuten selbst. Er kritisiert eine einseitige Orientierung an Mittelschichtsnormen und die geringe Bereitschaft der Therapeuten, auf die Erwartungen und den Erfahrungshintergrund der Unterschichtspatienten einzugehen. Die Konzepte der strukturierten

Lerntherapie und der maßgeschneiderten Therapie (prescriptive psychotherapy) sollen den unterschiedlichen Klientenbedürfnissen aus verschiedenen sozialen Bezügen stärker gerecht werden (GOLDSTEIN, 1978; GOLDSTEIN & STEIN, 1980; MAGARO, 1980).

Mit der Selektion der Klienten ist auch die Effizienzfrage verknüpft. Zunehmend wird die Forderung nach differenzierten Behandlungsangeboten aufgestellt. SKINNER 1981: "Different strokes for different folks". KISSIN u.a. 1970 verglichen ambulante medikamentöse Therapie, ambulante Psychotherapie und stationäre Behandlung. Sie kamen zu der Schlußfolgerung, daß Patienten mit höherer sozialer Stabilität und stärkerer intellektueller Differenziertheit bei Psychotherapie am erfolgreichsten waren, daß Probanden mit einem intakten sozialen Hintergrund, aber geringerer psychischer Strukturiertheit sich am besten für medikamentöse Therapie eigneten und daß sozial instabile, aber intellektuell differenzierte Patienten sich am besten in der stationären Behandlung bewährten. In der Tendenz wird dieses Ergebnis durch eine Untersuchung von MCLACHLAN 1974 gestützt, der eine günstige Wirkung von direkter Psychotherapie bei sozial schlecht angepaßten, egozentrischen, abhängigen und kognitiv wenig strukturierten Patienten nachwies, während eigenständige, selbstsichere und kognitiv hoch strukturierte Patienten sich eher für nicht-direktive Therapie eigneten.

6.2 Fragestellung und Hypothesen

In diesem Kapitel sollen die Ergebnisse zur Selektion der Kursteilnehmer vertieft und erweitert werden, indem auf eine größere Zahl von Variablen Bezug genommen wird, welche bei den Kursteilnehmern erhoben wurden. Durch den Vergleich der Kursteilnehmer mit der Grundgesamtheit der Trunkenheitstäter insgesamt und der Grundgesamtheit der männlichen Erwerbstätigen lassen sich die Veränderungen zwischen der Ausgangsstufe und der Endstufe eines vielschichtigen Selektionsprozesses aufzeigen. Bereits in Kapitel 5. wurde auf Selektionsprozesse bei der Verfolgung von Trunkenheitsdelikten aufmerksam gemacht. Die Untersuchung hat zwar von ihrer Thematik her vornehmlich die Frage der Selektion für die Kursteilnahme zum Gegenstand. Darüber hinaus wird jedoch die

Frage, inwieweit bereits bei der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit eine Häufung bestimmter Personengruppen auftritt, nicht auszuklammern sein. Dieses Kapitel unterscheidet sich von den vorhergehenden deshalb darin, daß nicht nur die Selektion vor der Kursteilnahme behandelt wird, sondern daß wegen der genannten Vergleichsgruppen weitere Selektionsprozesse zu beachten sind.

Die Fragestellung dieses Kapitels lautet:

In welchen Merkmalen unterscheiden sich die Kursteilnehmer von der Grundgesamtheit der Personen, denen in Verbindung mit einem Alkoholverkehrsdelikt die Fahrerlaubnis entzogen wurde, und von den männlichen Erwerbstätigen?

Da dieser Untersuchungsteil explorativen und deskriptiven Charakter hat, werden keine Hypothesen formuliert.

Im Rahmen der Dokumentation des Modellversuchs wurden insgesamt 527 Personen registriert, von denen 460 einen Nachschulungskurs abschlossen (= mit Erfolg teilgenommen) und 7 den Kurs vorzeitig abbrechen (= ohne Erfolg teilgenommen). Dieser Kreis der 460 Kursteilnehmer soll im folgenden näher beschrieben und in einzelnen Merkmalen mit den genannten Bezugsgruppen verglichen werden. Die benötigten Daten standen für folgende Grundgesamtheiten zur Verfügung.

- Sämtliche Fahrerlaubnisentziehungen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1981 (N= 150.642), davon 92,7 % (N= 139.617) in Verbindung mit Trunkenheit im Verkehr (Statistische Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes 1982, Heft 4).
- Die männlichen Erwerbstätigen (N= 17.294.000) in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1981 (Statistisches Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 1982). Diese Gruppe erscheint zum Vergleich geeignet, da unter den Alkoholverkehrsstätern und den Kursteilnehmern der Anteil der Männer bei ca. 95 % liegt. Von den Kursteilnehmern sind 98 % erwerbstätig.

6.3 Ergebnisse

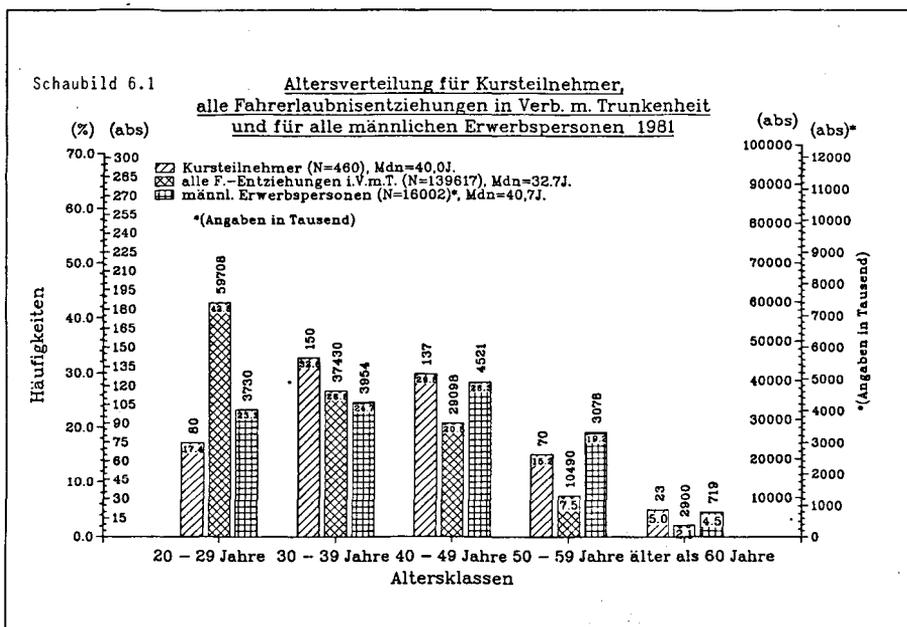
Bei den Kursteilnehmern wurden die demographischen Merkmale Alter, Geschlecht und Familienstand erhoben, die einen Vergleich mit den beiden Grundgesamtheiten der männlichen Erwerbstätigen und der Fahrerlaubnisentziehungen gestatten. Die sozio-ökonomische Position der Kursteilnehmer wird durch die Merkmale Berufstätigkeit, Stellung im Beruf und Schulbildung erfaßt.

6.3.1 Alter, Geschlecht und Familienstand

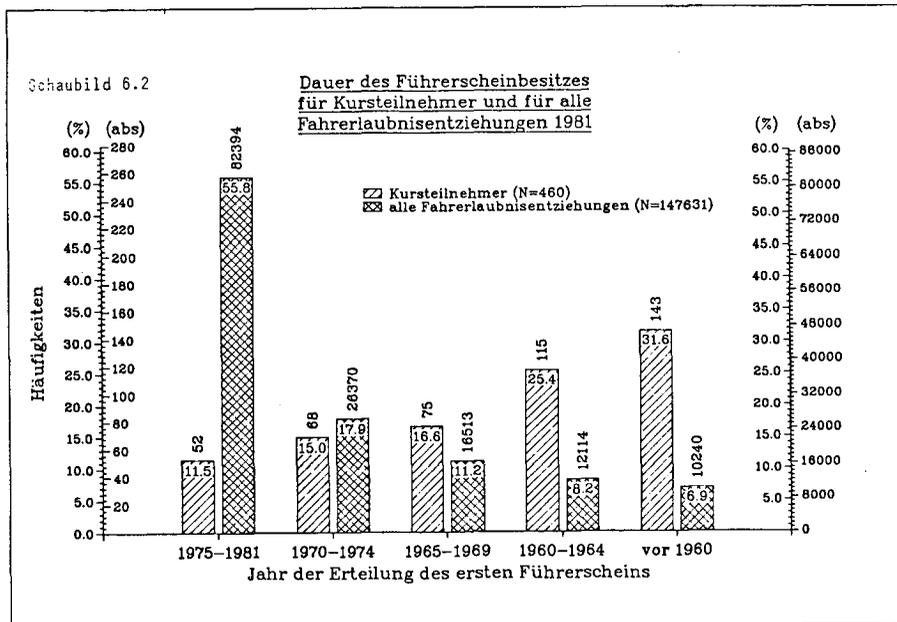
Im Vergleich zu der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisentziehungen wegen Trunkenheit (N= 139.617), bei welcher der Anteil der Frauen 1981 gerade 6,5 % erreicht, ist in den Nachschulungskursen der Anteil weiblicher Teilnehmer mit 3.3 % (N= 15) unterrepräsentiert.

Der sehr niedrige Anteil der Frauen bei den Fahrerlaubnisentziehungen, und damit auch bei Alkoholverkehrtsdelikten, kommt durch eine Häufung verschiedener Faktoren zustande. Der Konsum an Alkohol bei Frauen ist für bestimmte Getränkearten (Bier und Schnaps) deutlich niedriger als bei Männern (vgl. EMNID-Institut, 1969). Der Anteil der Frauen am Straßenverkehrsgeschehen ist wegen ihrer geringen Beteiligung am Erwerbsleben als geringer einzuschätzen. Frauen haben außerdem eine andere emotionale Einstellung gegenüber der Teilnahme am Straßenverkehr: Männer verbinden mit dem Autofahren eher das Ausleben von aggressiven Gefühlen, während Frauen eine Affinität zu Absicherungstendenzen zeigen (vgl. dazu Untersuchungen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr, zusammenfassend KROJ & PFAFFEROTT, 1974; WITTKOWSKI u.a. 1979). Weiter könnte in Betracht gezogen werden, daß die Polizei bei Verkehrsauffälligkeiten von Frauen großzügiger reagiert als von Männern. Die genannten Faktoren erklären, warum der Anteil der Frauen bei den Fahrerlaubnisentziehungen nur sehr gering ist. Bei den Kursteilnehmern reduziert sich der Anteil der Frauen nochmals um die Hälfte. Es ist zu vermuten, daß bei Frauen berufliche Motive für das Interesse an der Kursteilnahme eine geringere Rolle spielen als bei Männern, was in Verbindung mit dem generell sehr starken Gewicht des beruflich bedingten Motivs für die Kursteilnahme den niedrigen Frauenanteil erklären dürfte.

Auch beim Alter weicht die Häufigkeitsverteilung in den Nachschulungskursen deutlich von der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit ab (vgl. Schaubild 6.1). Bei den Fahrerlaubnisentziehungen in Verbindung mit Trunkenheit ist die Gruppe der 20- bis 29jährigen mehr als doppelt so stark vertreten wie bei den männlichen Erwerbstätigen. Dies ist sicherlich nicht allein auf einen erhöhten Alkoholkonsum bei dieser Altersgruppe zurückzuführen. Umfrageergebnisse sprechen nicht für einen generell stärkeren Alkoholkonsum der 20- bis 29jährigen. Jedoch könnten die Risikobereitschaft und die Überschätzung des eigenen Fahrkönnens unter Alkohol bei den jüngeren Verkehrsteilnehmern größer sein. Zusätzlich muß bedacht werden, daß die Häufigkeit von Unfällen ohnehin, d.h. auch ohne Alkoholeinfluß, in den ersten Jahren nach dem Erwerb des Führerscheins besonders groß ist, was gleichzeitig zu einer erhöhten Registrierung von Trunkenheitsfahrten in diesen Altersgruppen führen könnte.



Die Altersverteilung der Kursteilnehmer mit einem Median von 40,7 Jahren weicht deutlich von der Altersverteilung bei den Fahrerlaubnisentziehungen mit einem Median von 32,7 Jahren ab. Große Ähnlichkeit besteht dagegen zwischen der Altersverteilung bei den Kursteilnehmern und den männlichen Erwerbspersonen (Median=40,7 Jahre). Weitere Daten zum Selektionsprozeß zeigen, daß die Altersverteilung der Kursteilnehmer ein Ergebnis der Selbstselektion bei den Kursinteressenten ist: Bei den Kursinteressenten nämlich, die nach einem ersten Kontaktgespräch keinen weiteren Gesprächstermin vereinbarten, und bei den Kursinteressenten, die trotz Anmeldung zum Kurstermin nicht erschienen, gleicht die Altersverteilung den Häufigkeiten bei der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisentziehungen. Wie im nächsten Abschnitt noch zu zeigen sein wird, spielen berufliche Nachteile und finanzielle Überlegungen bei der Entstehung eines Interesses für die Kursteilnahme eine große Rolle. Dies könnte erklären, warum jüngere Kursinteressenten, denen sicherlich im allgemeinen nicht die finanziellen Ressourcen der 30- bis 50jährigen Kursteilnehmer zur Verfügung stehen, bei Auftreten gewisser Schwierigkeiten auf eine Kursteilnahme und die Abkürzung der Sperrfrist verzichten. Noch deutlicher zeigt sich die Altersselektion bei der Dauer des Führerscheinbesitzes (vgl. Schaubild 6.2).

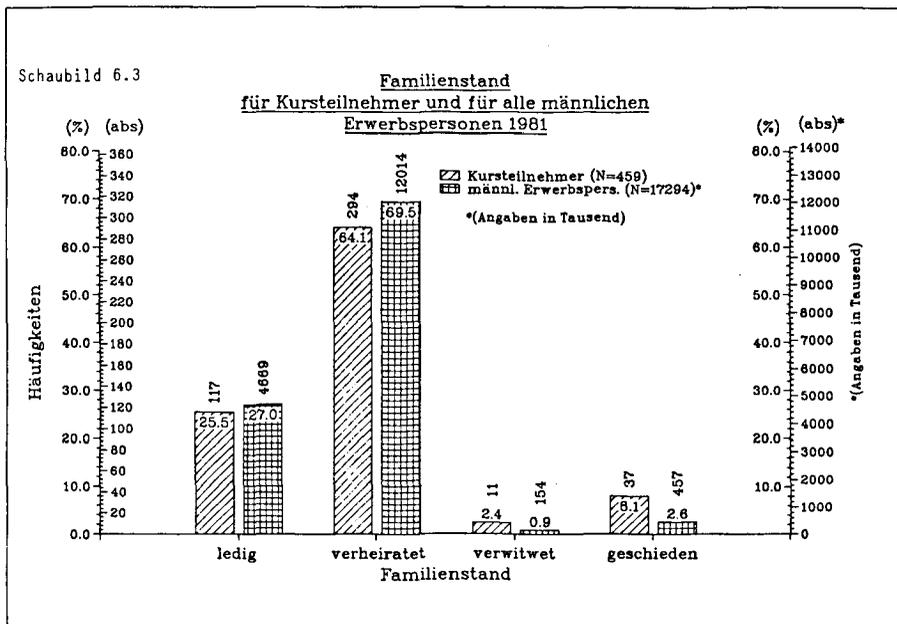


Über die Hälfte der Trunkenheitsdelikte werden von Personen begangen, die ihren Führerschein weniger als sechs Jahre besitzen. Der Anteil dieser Gruppe beträgt bei den Kursteilnehmern nur 11,5 %. Dagegen sind unter den Kursteilnehmern die Personen, die den ersten Führerschein vor mehr als 20 Jahren erworben haben mit 57 % sehr stark vertreten. In der Vergleichsgruppe der Fahrerlaubnisentziehungen spielen die "alten Hasen" unter den Führerscheinbesitzern mit 12,1 % eine untergeordnete Rolle. Dieses Ergebnis dürfte für die allgemeine Bewertung der Nachschulungskurse von besonderer Bedeutung sein. Die wichtigste Zielgruppe für Maßnahmen zur Bekämpfung der Trunkenheit am Steuer, die Fahranfänger, werden von dem Kursangebot so gut wie nicht angesprochen. Die Kursleiter haben es vielmehr mit dem erfahrenen Führerscheinbesitzer zu tun, bei dem sich vielleicht schon gewisse Gewohnheiten verfestigt haben, der deshalb auch schwerer beeinflussbar sein dürfte. Es ist zu fordern, daß für die Gestaltung der Kurse Merkmale der Zielgruppe besonders bedacht werden sollen. Hierdurch wird auch die Frage der Übertragbarkeit von Erfahrungen aus Schulungsmodellen mit Fahranfängern berührt.

Gewisse, wenn auch nicht sehr bedeutende Abweichungen von der Verteilung bei den männlichen Erwerbspersonen bestehen hinsichtlich des Familienstandes der Kursteilnehmer (vgl. Schaubild 6.3). Vergleichsdaten bei den Fahrerlaubnisentziehungen standen hinsichtlich dieser Variablen nicht zur Verfügung. Der geringe Anteil der Verheirateten und der höhere Anteil der Geschiedenen bei den Kursteilnehmern ist höchstwahrscheinlich auf die Altersverteilung zurückzuführen. Da bei den Kursteilnehmern der Anteil der 20- bis 29jährigen gegenüber der männlichen Erwerbsbevölkerung unterrepräsentiert ist und der Anteil der 50- bis 59jährigen überrepräsentiert ist, ergibt sich eine gewisse Verschiebung bei der Verteilung nach dem Familienstand: Der Anteil der Geschiedenen ist bei der Altersgruppe der 35- bis 40jährigen mit 5,1 % am höchsten, der Anteil der Verwitweten nimmt ab dem 50. Lebensjahr deutlich zu. Andererseits aber muß gesehen werden, daß sich die Altersverteilung der Kursteilnehmer von der der männlichen Erwerbsbevölkerung nur wenig unterscheidet, so daß die verhältnismäßig hohe Zahl von geschiedenen Kursteilnehmern und der geringe Anteil der verheirate-

ten Kursteilnehmer nicht allein mit der Altersverteilung erklärt werden kann. Am naheliegendsten ist die Vermutung, daß ein Zusammenhang zwischen dem häufigen beruflichen Gebrauch des Kraftfahrzeugs, d.h. häufiger Abwesenheit vom Wohnort, und Schwierigkeiten oder Entfremdungserscheinungen in den familiären Verhältnissen besteht.

Schaubild 6.3

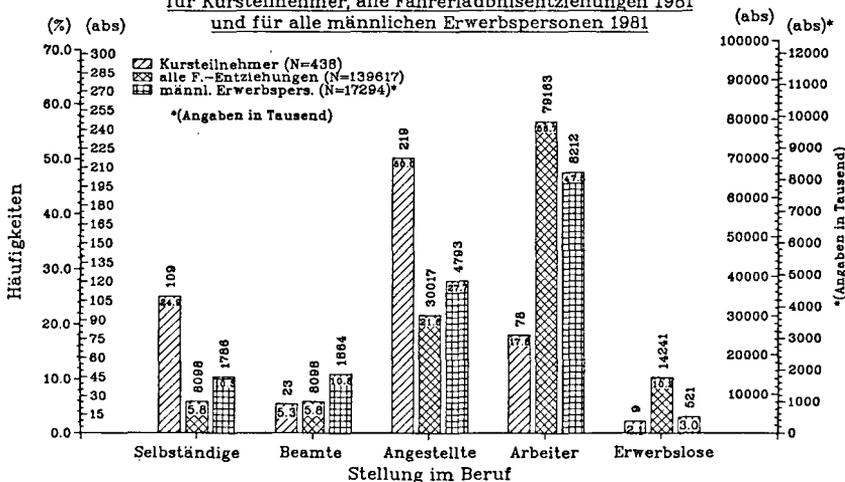


6.3.2 Berufstätigkeit und Schulbildung

Ein weiterer Merkmalskomplex steht zur Beschreibung des Teilnehmerkreises zur Verfügung: Berufstätigkeit und Schulbildung. Auch hier zeigt sich, daß die Kursteilnehmer eine stark ausgelesene Personengruppe bilden. Wie Schaubild 6.4 zeigt, ist der Arbeiteranteil unter den Fahrerlaubnisentziehungen mit 56,7 % deutlich höher als bei den männlichen Erwerbspersonen mit 47,5 %. Angestellten, Beamten und Selbständigen hingegen wird seltener die Fahrerlaubnis entzogen, als man aufgrund ihres Anteils in der männlichen Erwerbsbevölkerung erwarten müßte. Es ist nicht eindeutig geklärt, ob die Überrepräsentation der Arbeiter auf eine selektive Strafverfolgung oder auf einen stärkeren Alkoholkonsum in Verbindung mit der Teilnahme am Straßenverkehr zurückzuführen ist. KUNKEL und

Schaubild 6.4

Stellung im Beruf
für Kursteilnehmer, alle Fahrerlaubnisentziehungen 1981
und für alle männlichen Erwerbspersonen 1981



MENKEN sind - wie bereits erörtert - der Meinung, daß es Hinweise darauf gäbe, "daß Arbeiter eine bessere Chance haben, wegen Trunkenheit im Verkehr auffällig zu werden, als die übrigen Bevölkerungsgruppen. Der Grund hierfür könnte darin liegen, daß Verkehrspolizeibeamte... sozial schwächeren Schichten gegenüber bessere Verfolgungsstrategien entwickelt haben, oder daß die sozial stärkeren Schichten sich gegenüber der Polizei besser durchzusetzen vermögen" (KUNKEL & MENKEN, 1978, S. 136). In der bereits zitierten EMNID-Untersuchung aus dem Jahre 1969 ergab sich, daß Arbeiter und selbständige Landwirte mehr Bier und Spirituosen konsumieren, während Wein und Sekt in stärkerem Maße von Beamten, Angestellten und Selbständigen getrunken wird. Exakte Belege dafür, daß der Alkoholkonsum von Arbeitern höher ist und daß sie häufiger unter Alkoholeinfluß sich ans Steuer setzen, gibt es nicht. Wenn man nun nach diesem Ergebnis der schichtspezifischen Häufung bei den Fahrerlaubnisentziehungen weiter geht und die schichtspezifische Verteilung bei den Kursteilnehmern betrachtet,

Tabelle 6.1: Ausgeübter Beruf bei Kursteilnehmern, Fahrerlaubnisentziehungen (1981) und den Erwerbstätigen insgesamt (1981)

Berufskategorie	Erwerbstätige 1981 (in 1.000) N= 26.874.000 (100 %)	Entziehungen der Fahrerlaubnis in Verbindung mit Trunken- heit ohne Erwerbslose N= 125.811.000 (100 %)	Kursteilnehmer ohne Erwerbslose N= 441.000 (100 %)
Akademische Berufe, technische und verwandte Fachkräfte davon:	4.044* (15.0 %)	-	82 (18.6 %)
- Architekten, Ingenieure und verwandte Techniker	1.442 (5.4 %)	-	42 (9.5 %)
- Ärzte und Apotheker	201 (0.7 %)	-	10 (2.3 %)
- Wirtschaftswissenschaftler	72 (0.3 %)	-	6 (1.4 %)
- Sonst. akademische Berufe, Techniker	2.228 (8.3 %)	-	17 (3.9 %)
Juristen	101 (0.4 %)	-	7 (1.6 %)
Leitende Tätigkeit im öffentl. Dienst und in der Privatwirtschaft	793 (3.0 %)	-	28 (6.3 %)
Bürotätigkeit und verwandte Berufe	4.470 (16.6 %)	-	47 (10.7 %)
Handelsberufe davon:	2.726 (10.1 %)	-	47 (30.8 %)
- Groß- und Einzelhandelskaufleute	607 (2.3 %)	-	75 (17.0 %)
- Angestellte techn. Kaufleute, Handelsvertreter, Versicherungskaufleute	-	1.041** (0.8 %)	32*** (7.3 %)
- Selbständige Kaufleute	-	2.865 (2.3 %)	54 (12.2 %)
Dienstleistungsberufe davon:	2.669* (9.9 %)	-	23 (5.2 %)
- Gaststätten- und Hotelberufe	360 (1.3 %)	-	6 (1.4 %)
- Angehörige der Bundeswehr	-	3.641 (2.9 %)	1 (0.2 %)
Handwerksberufe, gütererzeugende und verwandte Berufstätigkeiten davon:	9.140 (34.0 %)	-	114 (25.9 %)
- Maschinenschlosser, Mechaniker	611 (2.3 %)	-	18 (4.1 %)
- Elektroberufe	698 (2.6 %)	-	12 (2.7 %)
- Berufskraftfahrer	730 (2.7 %)	8.370 (6.7 %)	28 (6.3 %)
- Sonstige Handwerksberufe	7.101 (26.4 %)	-	56 (12.7 %)
Berufe in der Tier-, Forst- und Landwirtschaft	1.486 (5.5 %)	-	3 (0.7 %)
Ungelernte Arbeiter, Hilfsarbeiter	1.164 (4.3 %)	-	4 (0.9 %)
Arbeitskräfte ohne nähere Tätigkeitsangabe oder mit noch nicht bestimmtem Beruf	405 (1.5 %)	-	4 (0.9 %)

* In 1.000

** Berufe der Kategorie "Vertreter und Reisende"

*** Technische Kaufleute, Versicherungskaufleute und Handelsvertreter im Angestelltenverhältnis

muß es paradox erscheinen, daß gerade die Selbständigen und Angestellten, die bei den Fahrerlaubniszuziehungen ohnehin unterrepräsentiert sind, die Möglichkeit des Kursangebots in weitaus stärkerem Maße wahrnehmen als Arbeiter. Das Kursangebot ist offensichtlich für Arbeiter im allgemeinen sehr wenig attraktiv, im Gegensatz zu Angestellten, Beamten und Selbständigen. Der eben angedeutete schichtspezifische Selektionseffekt bei den Fahrerlaubniszuziehungen wird bei dem Angebot der Kursteilnahme offensichtlich mit einem noch stärkeren Faktor fortgesetzt, was vermutlich damit zusammenhängt, daß das Kursangebot - so wie es gestaltet ist - Arbeitern wenig interessant erscheint. Ein anderer Grund könnte sein, daß die Information über Kanäle weitergegeben wird, die Personen aus den unteren sozialen Schichten wenig erreichen.

Unter den Kursteilnehmern ist die Zahl der Erwerbslosen mit 4,0 % (Arbeitssuchende und keine Erwerbspersonen) niedriger als in einer entsprechenden Kategorie "nicht Erwerbstätige und unbekannt" bei den Fahrerlaubniszuziehungen. Es wäre allerdings hier etwa gewagt, aus dieser Zahl auf eine Überrepräsentation der Erwerbslosen zu schließen, da unter diesem Begriff in den hier verwendeten Statistiken verschiedene, nicht genau einander zuzuordnende Gruppen von Nichterwerbstätigen zusammengefaßt wurden (Arbeitssuchende, Nichterwerbstätige, nicht näher bezeichnete Personen). Vermutlich sind die Erwerbslosen unter den Kursteilnehmern doch unterrepräsentiert, wenn auch die genannten Zahlen mit Vorsicht zu behandeln sind.

Ein detaillierter Vergleich der Berufsgruppenzugehörigkeit bei den Erwerbstätigen und den Kursteilnehmern unterstreicht die Berufsabhängigkeit des Kursinteresses. Besonders stark vertreten sind bei den Kursteilnehmern (vgl. Tabelle 6.1) selbständige und angestellte Kaufleute (29,7 % bei den Kursteilnehmern: 10,5 % bei den Erwerbstätigen), einige akademische Berufe wie Ärzte (2,2 % : 0,7 %) und Ingenieure (9,6 % : 5,4 %), Berufskraftfahrer (6,3 % : 2,7 %) sowie Schlosser und Mechaniker (4,0 % : 2,3 %).

Betrachtet man die Berufe nach der Einteilung der internationalen Standardklassifizierung (ISCO) ergibt sich eine Unterrepräsentation

folgender Berufsklassen: Im Vergleich zu sämtlichen Erwerbstätigen im Jahre 1981 waren bei den Kursteilnehmern Berufe der Tier-, Forst- und Landwirtschaft besonders selten vertreten (0,7 % : 5,5 %), gefolgt von der Gruppe der ungelernten Arbeiter und Hilfsarbeiter (0,9 % : 4,3 %). Diese beiden Berufsklassen scheinen vergleichsweise am seltensten ein Interesse für das in Baden-Württemberg gegebene Kursangebot zu zeigen. Der niedrige Anteil der ungelernten Arbeiter und Hilfsarbeiter stimmt mit dem bereits vorher erwähnten niedrigen Arbeiteranteil bei den Kursteilnehmern generell überein. Ein ähnliches Verhalten gegenüber dem Kursangebot liegt vermutlich auch bei den Berufen der Tier-, Forst- und Landwirtschaft vor. Deutlich unterrepräsentiert bei den Kursteilnehmern sind weiterhin die Dienstleistungsberufe mit 5,2 % : 9,9 %, wobei aber die Berufe des Hotel- und Gaststättengewerbes bei den Kursteilnehmern den gleichen Anteil aufweisen wie bei den Erwerbstätigen. Besonders stark unterrepräsentiert sind im Bereich der Dienstleistungsberufe die Angehörigen anderer, nicht näher differenzierter Dienstleistungsberufe, wozu z.B. die Angehörigen von Streitkräften, insbesondere der Bundeswehr, zu zählen sind. Während bei den Entziehungen der Fahrerlaubnis in Verbindung mit Trunkenheit im Jahre 1981 3.641 Soldaten (2,9 %) betroffen waren, hat an den Kursen nur ein Soldat (0,2 %) teilgenommen.

Diese Tatsache dürfte sich wohl recht einfach aus der Veranstaltungszeit der Nachschulungskurse erklären, die jeweils am Nachmittag lag. Zu dieser Zeit dürfte es wohl Angehörigen der Bundeswehr aufgrund ihrer Dienstverpflichtungen schwerlich möglich sein, Dienstbefreiung zu erhalten, sofern nicht der Jahresurlaub zur Kursteilnahme verwendet wurde.

Das bereits dargestellte Ergebnis eines starken Übergewichts von Angestellten unter den Kursteilnehmern kann durch die Analyse der berufsklassenspezifischen Teilnahme eine weitere Differenzierung erfahren. Es zeigt sich, daß Berufe, die unter den Begriff "Bürotätigkeit und verwandte Berufe" fallen, bei den Kursteilnehmern unterrepräsentiert sind (10,7 % : 16,7 %), während die Handelsberufe bei den Kursteilnehmern dreimal so stark vertreten sind (30,8 % : 10,1 %) wie bei den Erwerbstätigen. Das besonders

starke Gewicht der Angestellten unter den Kursteilnehmern ist also dadurch begründet, daß die Handelsberufe - seien diese nun selbständig oder angestellt - ein überdurchschnittliches Kursinteresse zeigen. Die Beschäftigten im Bereich Bürotätigkeiten sind überwiegend im Angestelltenverhältnis tätig. Die Angestellten in diesem Berufsbereich sind jedoch bei den Kursteilnehmern unterrepräsentiert. Überrepräsentiert sind vor allem Angestellte im Bereich der Handelsberufe. Die Handelsberufe stellen nahezu ein Drittel aller Kursteilnehmer. Das starke Übergewicht der Angestellten und Selbständigen bei den Kursteilnehmern (74,6 %) im Vergleich zu den Erwerbstätigen (38 %) erklärt sich in erster Linie aus der besonders häufigen Teilnahme von selbständigen und angestellten Kaufleuten an den Nachschulungskursen.

Die bereits behandelte Tatsache, daß Arbeiter im Vergleich zu ihrem Anteil in der Erwerbsbevölkerung in den Nachschulungskursen sehr selten vertreten sind, spiegelt sich auch in dem Anteil der Handwerksberufe, gütererzeugenden und verwandten Berufstätigkeiten (25,9 % : 34,0 %) wider. Daß diese Berufsgruppe trotzdem noch ein Viertel aller Kursteilnehmer umfaßt, hängt damit zusammen, daß eine Reihe von qualifizierten handwerklichen Tätigkeiten, wie etwa Vormänner und Aufsichtskräfte, im Angestelltenverhältnis beschäftigt sind. Einige der handwerklichen Berufe (Maschinenschlosser und Mechaniker, Elektroberufe, Berufskraftfahrer) sind im Vergleich zu den Erwerbstätigen sogar überrepräsentiert. Für die Berufskraftfahrer muß jedoch relativiert werden, daß dieser Berufsgruppe auch entsprechend häufiger die Fahrerlaubnis in Verbindung mit Trunkenheit entzogen wird (6,7 % aller Fahrerlaubnisentziehungen). Ihre Überrepräsentation bei den Kursteilnehmern dürfte auf die häufigere Entziehung der Fahrerlaubnis zurückzuführen sein.

Die Situation bei den Berufskraftfahrern scheint also ganz deutlich anders zu liegen als bei den Handelsberufen, bei denen ähnlich die Vermutung nahe liegt, daß durch den häufigeren Gebrauch des Kraftfahrzeugs und eines möglicherweise berufsbedingten gesteigerten Alkoholkonsums die Wahrscheinlichkeit des Fahrerlaubnisentzugs zunimmt. Die Daten über den Anteil der Kaufleute an den Fahrerlaubnisentziehungen widerlegen jedoch die Vermutung, daß die

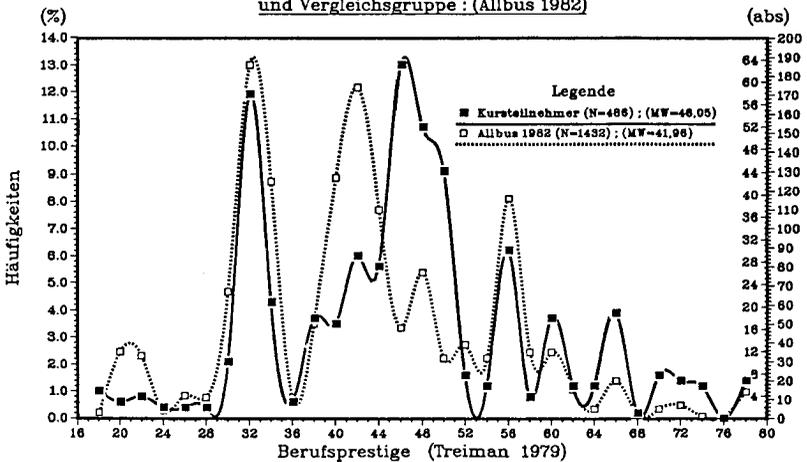
kaufmännischen Berufe vom Fahrerlaubniszug in Verbindung mit Trunkenheit stärker betroffen wären, gemessen an ihrem Anteil an der Erwerbsbevölkerung.

Akademische Berufe, technische und verwandte Fachkräfte sowie leitende Tätigkeiten im Öffentlichen Dienst und in der Privatwirtschaft sind bei den Kursteilnehmern häufiger vertreten als in der Erwerbsbevölkerung. In besonders starkem Maße gilt dies für Ärzte, Wirtschaftswissenschaftler, Ingenieure und leitende Tätigkeiten. Der Anteil der Selbständigen bei den genannten Berufsklassen ist zwar nicht ganz so hoch wie bei den Handelsberufen, erreicht jedoch mit 30 % einen vergleichsweise hohen Wert. Die Selbständigen konzentrieren sich damit nahezu ausschließlich auf die akademischen Berufe, leitenden Tätigkeiten und die Handelsberufe.

Die Kursteilnehmer haben von ihrer ausgeübten Berufstätigkeit her einen leicht höheren beruflichen Status als die Vergleichsgruppe der männlichen Erwerbstätigen aus der repräsentativen Bevölkerungstichprobe des ALLBUS. Auf der Berufsprestigeskala (zur Operationalisierung vgl. 2.3.3) ergab sich eine Differenz der Mittelwerte

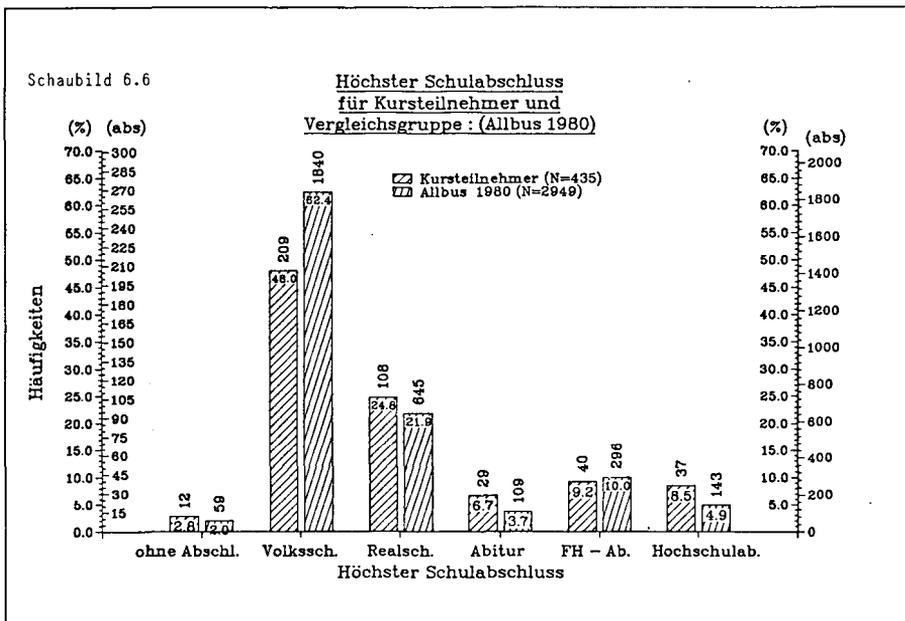
Schaubild 6.5

Berufsprestigeverteilung für Kursteilnehmer
und Vergleichsgruppe : (Allbus 1982)



von 4,1 Standardwerten (Schaubild 6.5). Starke Unterschiede zwischen den beiden Verteilungen bestehen im Mittelbereich. Die Gruppe der Kursteilnehmer hat einen hohen Anteil von Personen mit einem Berufsprestigewert zwischen 46 und 50. Hierbei handelt es sich überwiegend um Handelsberufe und Bürokräfte auf mittlerer Ebene. Die Gruppe der Personen mit einem Berufsprestigewert zwischen 40 und 44 - einfache Bürokräfte und hochqualifizierte Facharbeiter - sind dagegen bei den Kursteilnehmern unterrepräsentiert.

Kein wesentlich anderes Bild vermittelt die Verteilung der schulischen Abschlüsse. Bei den Kursteilnehmern ist im Vergleich zu einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe (ALLBUS 80, vgl. Schaubild 6.6) ein Übergewicht der zwei höchsten schulischen Bildungsniveaus - Abitur und Hochschulabschluß - festzustellen. Dagegen sind Hauptschulabsolventen bei den Kursteilnehmern im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 48,4 % : 62,4 % unterrepräsentiert. Über die Schulbildung bei Alkoholverkehrstärtern standen aus den statistischen Erhebungen des Kraftfahrtbundesamtes keine Vergleichsdaten zur Verfügung. Vermutlich wären die Unterschiede im Vergleich zu dieser Gruppe, ähnlich wie bei den anderen Indikatoren des sozioökonomischen Status, noch wesentlich stärker ausgefallen.



6.4 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Wie die bisherige Forschung zur ambulanten psychologischen Behandlung und zur Alkoholismustherapie gezeigt hat, werden psychologische Angebote in stärkerem Maße von Personen aus der Mittelschicht wahrgenommen. Die vorliegende Untersuchung zum Teilnehmerkreis an den Nachschulungskursen in Baden-Württemberg brachte ebenfalls zum Vorschein, daß sich überwiegend Personen mit einem qualifizierteren allgemeinbildenden Schulabschluß und einem höheren beruflichen Status zu der Kursteilnahme entschließen. Es ist zu vermuten, daß die zurückhaltende Einstellung von Arbeitern gegenüber dem Kursangebot ähnliche Gründe hat wie die von der Psychotherapieforschung behandelten. Zusätzlich zu einer gegenüber psychologischen Angeboten eher skeptischen und vorsichtigen Einstellung bei Angehörigen der Unterschicht dürften jedoch weitere Gründe kommen, die Arbeitern eine Kursteilnahme weniger interessant erscheinen lassen. Keine Parallele in der Psychotherapieforschung hat die distanzierte Haltung jüngerer Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Angebot der Teilnahme an Nachschulungskursen. In der Psychotherapieforschung wurde hingegen eher festgestellt, daß ältere Probanden zur Somatisierung von psychischen Problemen neigen und eher medizinische als psychologische Behandlung suchen. Bei den Nachschulungskursen jedoch ist eine ganz auffällige Zurückhaltung der jüngeren Verkehrsteilnehmer zu konstatieren, die gerade deswegen um so stärker beachtet werden muß, weil die meisten Verkehrsunfälle und Alkoholverkehrsdelikte von Fahranfängern und weniger erfahrenen Verkehrsteilnehmern verursacht werden.

Wie läßt sich nun die Unterrepräsentation von Arbeitern und jüngeren Verkehrsteilnehmern bei den Nachschulungskursen erklären?

Ein erstes Problem scheint der Informationsfluß über die Teilnahme-möglichkeit und die Ausgestaltung des Kursangebots zu sein. Hierzu liegen aus der Begleituntersuchung zu den Nachschulungskursen keine Daten vor. Aufgrund von Gesprächen mit Kursteilnehmern und Kursleitern läßt sich jedoch der Schluß ableiten, daß Information und Anstoß zur Kursteilnahme vor allem über Anwälte und Bekannte, die bereits in irgendeiner Form mit dem Kursangebot in Berührung

gekommen sind, weitergegeben werden. Eine zusätzliche Rolle scheinen Mitteilungen und Hinweise in Automobilzeitschriften zu spielen. Diese beiden Kanäle - Hinweis durch den Anwalt und Automobilzeitschriften - dürften vorwiegend Angehörige der Mittelschicht erreichen. Die Art der Informationsverbreitung über die Möglichkeit der Kursteilnahme scheint also zumindest in dem jetzigen Stadium des Kursangebots einen schichtspezifischen Selektionsprozeß zu fördern.

Die Teilnahmemöglichkeiten der Nachschulungskurse in Baden-Württemberg scheinen vor allem günstig zu sein für Berufstätige mit hoher Flexibilität der Arbeitszeitgestaltung. Die Kurse finden jeweils am Nachmittag statt, wobei die pünktliche Teilnahme an den vorgeschriebenen Terminen die wesentlichste Bedingung für die erfolgreiche Kursteilnahme darstellt. Hohe Flexibilität in der Arbeitszeiteinteilung oder Unterstützung der Kursteilnahme durch den Arbeitgeber sind daher entscheidende Voraussetzungen für die regelmäßige Teilnahme und somit zur Erlangung der Kursbescheinigung.

Die Vorteile der Kursteilnahme gestalten sich je nach Arbeitssituation unterschiedlich. Die Kosten des Fahrerlaubnisentzugs sind insbesondere bei Selbständigen und Angestellten, die eine hohe räumliche Flexibilität besitzen müssen, besonders groß. Weitere Daten aus der vorliegenden Untersuchung zu den Nachteilen des Fahrerlaubnisentzugs bestätigen, daß die leitenden Angestellten und die Selbständigen sich überwiegend in der beruflichen Beweglichkeit eingeschränkt sehen, während Beamte und Arbeiter als Folge der Fahrerlaubnisentziehung und des Alkoholverkehrsdelikts wesentlich häufiger einen Arbeitsplatzverlust hinnehmen mußten. Die Auswirkungen des Fahrerlaubnisentzugs sind also bei Angestellten und Selbständigen anders als bei Beamten und Arbeitern. Eine zweimonatige Abkürzung der Sperrfrist ist für einen Selbständigen, der einen Fahrer einstellen muß oder andernfalls größere Kosten oder Einkommenseinbußen in Kauf zu nehmen hat, unmittelbar von Vorteil, während ein Arbeiter oder Beamter, der infolge der Fahrerlaubnisentziehung arbeitslos geworden ist oder den Arbeitsplatz wechseln mußte, nicht unmittelbar einen beruflichen Vorteil durch die

Sperrfristverkürzung haben dürfte. Bei dem Selbständigen wirkt sich die Abkürzung der Sperrfrist unmittelbar und direkt vorteilhaft aus, während der Arbeiter mit einem Arbeitsplatzverlust die kurzfristigen Vorteile der Sperrfristverkürzung weniger nutzen kann. Im übrigen sind die Vorteile bei Berufstätigen mit höherem Einkommen und Einkommenssteuerpflichtigen größer. Dies dürfte auch erklären, warum gerade jüngere Verkehrsteilnehmer, bei denen im allgemeinen ein niedrigeres Einkommen angenommen werden muß und die in der Regel lohnabhängig beschäftigt sind, ein geringeres Interesse an den Nachschulungskursen zeigen.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß der Informationsfluß über die Möglichkeit der Kursteilnahme, die Bedingungen der Teilnahme selbst, die Nachteile infolge des Fahrerlaubnisentzugs und die Vorteile, die mit der Sperrfristverkürzung verbunden sind, bei Beamten, Arbeitern, Angestellten und Selbständigen, jüngeren und älteren Verkehrsteilnehmern, Fahranfängern und erfahrenen Verkehrsteilnehmern jeweils unterschiedlich sind. Die Kombination dieser und anderer möglicherweise noch nicht bekannter Selektionsbedingungen führt zu einer starken Überrepräsentation bestimmter Gruppen bei den Kursteilnehmern.

Aus verkehrspsychologischen und kriminalpolitischen Gründen ist dringend eine Erweiterung des Kreises der Kursteilnehmer zu fordern. Gerade die jüngeren und unerfahrenen Verkehrsteilnehmer, die ein stärkeres Gefährdungspotential im Straßenverkehr darstellen, sollten für Maßnahmen zur Erhöhung der Verantwortlichkeit bei der Teilnahme am Straßenverkehr gewonnen werden. Ebenso sollten die Rahmenbedingungen der Kurse für Personen aus verschiedenen Berufszweigen und aus verschiedenen sozialen Schichten gleich sein. Es sollten nicht materiell privilegierte Gruppen noch zusätzlich einen besonderen Vorteil durch das Kursangebot haben.

Die ungleiche Wirkung des an sich in Baden-Württemberg einheitlich ausgestalteten Kursangebots für Ersttäter sollte soweit wie möglich verringert werden. Folgende Maßnahmen scheinen aufgrund der Untersuchungsergebnisse erwägenswert:

- Es sollte überprüft werden, ob die Informationen über das Kursangebot im Rahmen des Gerichtsverfahrens ausreichend sind und ausführlich genug weitergeleitet werden. Eine intensivere Information anlässlich des Gerichtsverfahrens würde vor allem die bisher unterrepräsentierte Zielgruppe der Arbeiter stärker erreichen. Man könnte sich fragen, ob der damit verbundene Aufwand Zweck und Inhalt des Gerichtsverfahrens übersteigen würde. Da die Maßnahme der Fahrerlaubnisentziehung u.a. der Besserung des Trunkenheitstäters dienen soll, erscheint eine ausreichende Würdigung anderer zusätzlicher Maßnahmen zur Rehabilitation des auffälligen Kraftfahrers vertretbar und sinnvoll. Dies kann jedoch nur dann in die Praxis umgesetzt werden, wenn auch Staatsanwaltschaften und Gerichte mehrheitlich die Meinung teilen, daß mit den Nachschulungskursen ein Beitrag zur Wiederherstellung der Eignung des alkoholauffälligen Kraftfahrers geleistet wird. Aus der Sicht der Forschung ist die Frage der Effizienz von Nachschulungskursen nicht abschließend geklärt. Es ist jedoch weder eine einseitig positive noch eine einseitig negative Bewertung der Rehabilitationsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer mit wissenschaftlicher Ernsthaftigkeit vereinbar. In gleichem Maße muß aber auch für die Frage der Strafzumessung gelten, daß im Bereich der Alkoholverkehrsdelinquenz eine generalpräventiv oder spezialpräventiv größere Wirkung von härteren Strafen bisher nicht schlüssig nachgewiesen werden konnte (vgl. BUIKHUISEN, 1968; JUSTIZMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG, 1964). Es scheint eher so zu sein, daß vor allem von der Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit eine präventive Wirkung ausgeht (ROSS, 1982). Die gegenwärtige Forschungslage rechtfertigt daher, alles in allem gesehen, eine hoffnungsvolle Haltung gegenüber den Nachschulungskursen. In diesem Sinne kann die Möglichkeit der Nachschulung als Ergänzung zur Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel der Besserung und Sicherung empfohlen werden, da die Nachschulung dem rechtsdogmatischen Zweck der Besserung nicht weniger genügt als die Fahrerlaubnisentziehung. Die Fortführung der gegenwärtig schon intensiven Diskussion über das Verhältnis von Nachschulung und Fahrerlaubnisentziehung dürfte einerseits die Auswirkung haben, daß in der Öffentlichkeit von den Nachschulungs-

kursen in stärkerem Maße Kenntnis genommen wird, und andererseits, daß sich auch im Bereich der Staatsanwaltschaften und Gerichte ein Konsens über die Nützlichkeit dieser Maßnahme bildet.

- Wie bereits festgestellt, begünstigt das Angebot der Kurse während der Nachmittagsstunden in einseitigem Maße die Selbständigen und Angestellten, die aufgrund der Arbeitszeitgestaltung i.d.R. flexibler sind. Es ist dringend zu fordern, daß im Interesse der Gleichbehandlung verschiedener Bevölkerungsgruppen Nachschulungskurse auch außerhalb der üblichen Arbeitszeit angeboten werden. Dies würde vielen Berufstätigen die Möglichkeit eröffnen, auch ohne die Zustimmung des Arbeitgebers an einem Nachschulungskurs teilzunehmen. Weiterhin würde es vielen die Teilnahme erleichtern, weil ihnen vielleicht dadurch erspart bliebe, daß Arbeitskollegen und Vorgesetzte von dem Trunkenheitsdelikt Kenntnis erhielten. Ein Angebot der Kurse am Samstag Vormittag ist von den TÜVs in der Zwischenzeit eingeführt worden. Es ist zu erwarten, daß durch eine Ausdehnung des Kursangebots auf den Abend und das Wochenende auch der Teilnehmerkreis der Nachschulungskurse erweitert wird i.S. des Abbaus der bestehenden schichtspezifischen Einseitigkeit.

- Am schwierigsten ist es sicherlich, den genannten Ungleichheiten bei den Nachteilen der Fahrerlaubnisentziehung und bei den Vorteilen der vorzeitigen Wiedererteilung des Führerscheins entgegenzuwirken. Im Sinne der Gleichbehandlung des verurteilten Verkehrstäters - unabhängig von Einkommen und Alter - sollte über Versuche des Ausgleichs ungleicher Wirkungen nachgedacht werden. Denkbar erscheint z.B. eine Lösung wie bei dem Tagessatzsystem der Geldstrafe. Dies könnte darin bestehen, daß die Kursgebühren entsprechend den Tagessätzen bei der Geldstrafe unterschiedlich gestaltet werden. Eine Bindung eines Kursgebührensensystems an das Tagessatzsystem der Geldstrafe würde darüber hinaus den Aufwand einer zusätzlichen Entscheidung im Wege des Automatismus erübrigen. Ob diese Lösung sinnvoll und nicht in anderer Hinsicht ungünstig wäre, sei hier dahingestellt. Um dem Prinzip der Gleichbehandlung vor dem Gesetz auch in der

praktischen Auswirkung der Anwendung von Sanktionen Rechnung zu tragen, erscheint in dem gegenwärtigen Stadium des Angebots von Nachschulungskursen eine weitere Differenzierung auch in den Rahmenbedingungen notwendig. Möglichkeiten der Teilzahlung oder der Kreditfinanzierung werden von den TÜVs überlegt. Auch dadurch könnten schichtspezifische Nachteile gemildert werden.

7. MOTIVE DER KURSTEILNAHME

7.1 Therapiemotivation unter Bedingungen äußeren Zwangs

Aufbau und Förderung von Veränderungsmotivation sind zentrale Probleme in der Behandlung von Alkoholabhängigkeit ebenso wie bei psychotherapeutischen Maßnahmen mit Delinquenten. Eine Folge des schwer lösbaren Motivationsproblems sind die hohen Abbruchquoten in der Alkoholismustherapie und die Tatsache, daß Therapie im Bereich der Delinquenz i.d.R. unter Bedingungen des Zwangs stattfindet. Eine differenzierte Analyse des Zusammenspiels von äußeren Einflüssen und eigenständigen Beweggründen bei der Entscheidung über die Teilnahme an psychologischen Maßnahmen wie den Nachschulungskursen scheint daher geboten.

STELLER 1974 (s. auch STELLER & HOMMERS, 1977) unterscheidet nach einer Zusammenfassung der Forschung zur Psychotherapie (vgl. insbesondere LUBORSKY u.a., 1975; MELTZOFF & KORNREICH, 1970) fünf "therapierelevante motivationale Klientenvariablen":

- Leidensdruck
- Unzufriedenheit
- Änderungswunsch
- Hilfewunsch
- Erfolgserwartung

Leidensdruck und Unzufriedenheit sind unlustbetonte Zustände, die einen Klienten zur Aufnahme der Therapie bewegen, und unterscheiden sich dadurch, daß die Ursache der Antriebskomponenten das eine Mal in der Person (Leidensdruck) und das andere Mal in äußeren Einflüssen (Unzufriedenheit) liegt. Zwangsmaßnahmen sind nach STELLER eher geeignet, Unzufriedenheit zu fördern. Es gibt eine Reihe von Untersuchungen, die eine günstige Wirkung von Leidensdruck und eine ungünstige Wirkung von Unzufriedenheit auf den Therapieerfolg zeigen. Die Ergebnisse der Übersichtarbeit von STELLER 1974 unterstützen Bedenken gegenüber der Verwendung von Zwang, um Delinquente zu einer Teilnahme an therapeutischen Maßnahmen zu bewegen. Festzuhalten ist ferner die Unterscheidung zwischen Motiven, die Ursache und Ziel der durch Psychotherapie angestrebten Veränderungen in der eigenen Person und dem eigenen

Verhalten sehen (Leidensdruck, Änderungswunsch), und solchen, die mit Hilfe der Psychotherapie eine Veränderung der äußeren Umstände zu erreichen suchen (Unzufriedenheit, Hilfewunsch).

Die äußeren Einflüsse auf den Klienten, die in dem üblichen setting der Psychotherapie als zusätzliche Rahmenbedingung auftreten, werden bei dem Einsatz psychologischer Angebote innerhalb des strafrechtlichen settings so außerordentlich dominierend, daß zu überlegen ist, ob hier nicht ein neues Verständnis und ein differenziertes Konzept von Psychotherapie und Therapiemotivation notwendig wären. Faktoren und Prozesse, die in der klassischen Therapiesituation häufig ohne größere Probleme, wenn auch perspektivenverengend, außer acht gelassen werden können - etwa die Selbstdarstellung des Klienten i.S. der vermuteten Erwartungen des Therapeuten -, gewinnen bei einer Kombination von Therapie und Strafe ein starkes Gewicht.

Einen hilfreichen theoretischen Rahmen zum Verständnis der Therapiemotivation in dem strafrechtlichen setting - was auch für die hier untersuchten Nachschulungskurse zutrifft - bietet der handlungstheoretische Motivationsbegriff. LEONTJEW 1973 unterscheidet zwischen Handlungen als zielbezogenen Verhaltenseinheiten und Tätigkeiten als komplexen Handlungsstrukturen. Handlungen sind bestimmt von den jeweiligen Einzelzielen, deren psychologischer Sinn nur durch den Begriff des Motivs voll erschlossen wird. Durch den Begriff des Motivs und der Tätigkeit werden verschiedene Handlungen zu Klassen mit gemeinsamer Motivation zusammengefaßt. Das Ziel stellt die unmittelbare, auch immer bewußte Perspektive einer Handlung dar, während das Motiv als persönlicher Sinnzusammenhang nicht immer bewußt ist und häufig aus der spezifischen Bedeutung einer Tätigkeit für das Individuum erschlossen werden muß. Verschiedene Einzelziele können auch im Widerspruch zueinander stehen und doch unter dem Gesichtspunkt eines übergeordneten Motivs integrierbar sein. Das Motiv faßt als übergeordnete Einheit verschiedene Einzelziele zusammen. Die Einzelziele nehmen innerhalb eines hierarchisch-sequentiellen Modells der Handlungsorganisation eine vermittelte Stellung zwischen der übergeordneten Ebene der Motive und der Ebene konkreter Handlungen ein.

Bei der Entstehung von Motiven und Handlungskompetenzen messen die Autoren des handlungstheoretischen Ansatzes der Auseinandersetzung oder Wechselwirkung von Individuum und sozialer Umwelt eine zentrale Stellung zu. Ein Schlüsselbegriff ist dabei die Internalisierung oder Interiorisation von Anforderungen und Reaktionen der Umwelt. In diesen Prozeß der Internalisierung von äußeren Anforderungen und Erfahrungen im Umgang mit Objekten ist die Entwicklung der Motivstrukturen eingebettet. Handlungen, die zunächst unter fremdem Einfluß oder ohne Sinn für das Individuum ausgeführt werden, gewinnen zunehmend einen persönlichen Sinn und werden schließlich aus einem eigenständigen Bedürfnis heraus unternommen. Dieser Prozeß wird von GLEISS - bezugnehmend auf LEONTJEW - an der Entwicklung von Lernmotivation illustriert:

"LEONTJEW deutet diesen Zusammenhang am Beispiel der Entwicklung von Lernmotiven an, die zunächst ganz undifferenziert und allgemein die Lerntätigkeit des Kindes bestimmen, z.B. auf dem Hintergrund seiner neuen gesellschaftlichen Stellung als Schüler. Im Zuge der Entwicklung differenzieren sich die Motive. Handlungen, deren persönlicher Sinn zuerst schlechthin im Lernen bestand, verwandeln sich zu selbständigen Tätigkeiten, zu deren Ausführung es nicht mehr erforderlich ist, daß sie in andere Tätigkeiten eingebettet sind. Die Qualität und Vielfalt entwickelbarer Motive, in der LEONTJEW auch die maßgebliche Dimension von Persönlichkeitsentwicklung sieht, hängt so auf das engste mit den konkreten Handlungsbedingungen zusammen, unter denen dem Individuum Aufgaben gestellt werden und ebenso mit dem Spektrum und dem Niveau der entsprechenden Aufgaben selber. Dies läßt sich an folgendem Beispiel zeigen: Das Durcharbeiten eines Buches kann zunächst als unselbständige Handlung Bestandteil einer Prüfungsvorbereitung sein. Vom Aspekt der Tätigkeit her gesehen ist das Handlungsziel, den Inhalt des Buches zu beherrschen, nicht mit dem Motiv identisch. Die Möglichkeit nun, daß sich die Handlung in eine selbständige Tätigkeit verwandelt und sich damit auch der persönliche Sinn des Handlungsziel dem konkreten Inhalt nähert, ist von einer Vielzahl konkreter Handlungsbedingungen abhängig. Die Entwicklung wird beispielsweise sehr erschwert, wenn die Prüfungsvorbereitung unter großem Zeitdruck stattfinden muß, wenn man

weiß, daß der Prüfer weder inhaltliche Zusammenhänge noch eine kritische Beurteilung verlangen wird, sondern die exakte Reproduktion von z.B. Jahreszahlen oder anderen Aussagen, oder aber wenn der Inhalt des Buches kaum geeignet erscheint, auf die spätere Berufsausübung vorzubereiten, sondern nur als formale Qualifikation verlangt wird" (GLEISS, 1978, S. 131).

Der Prozeß der Internalisierung und der Motivgenese wird in der lernpsychologischen Tradition mit dem Begriff der Selbstverstärkung oder Selbstkontrolle beschrieben (BANDURA, 1971). Bestimmte Verhaltensbereiche werden im Verlauf der Sozialisation von der externen Präsentation von Verstärkern unabhängig. Damit verschwindet oder reduziert sich die situations- und personenspezifische Abhängigkeit des Verhaltens. Das Verhalten wird über verschiedene Situationen hinweg konsistent. "Internalisation beschreibt den Sachverhalt, daß eine Person lernen kann, selbst auf ihr eigenes Verhalten Verstärker zu applizieren; sie internalisiert die Verstärker" (IRLE, 1975, S. 259).

In vielen Verhaltensbereichen oder Beziehungen zu einem Gegenstand bleibt jedoch eine Differenz zwischen extern bestimmten Zielsetzungen und den internalisierten Motiven bestehen. Die Stärke der erzwungenen oder instrumentellen Orientierung - gemeint ist die Antriebskomponente aufgrund äußerer Anforderungen bzw. unter der externen Steuerung von Verstärkern - hängt von den Bedingungen des Lernens und dem Ausmaß der Spannung zwischen Individuum und Umwelt ab, wie von LEONTJEW an dem Beispiel der Lernmotivation skizziert. HOLZKAMP-OSTERKAMP 1975 sieht eine Beziehung zwischen der schichtspezifischen Lebenssituation und der Herausbildung von internalisierten Motiven. In der Mittel- und Oberschicht ist die Notwendigkeit zur Verinnerlichung von externen Anforderungen und damit auch die Internalisierung von objektiven Widersprüchen stärker als bei Angehörigen der Unterschicht. Angehörige der privilegierten Schichten sind danach genötigt, gesellschaftliche Zwänge zu verinnerlichen und entwickeln psychische Störungen als mißlungene Formen der adäquaten Verarbeitung von Widersprüchen. Die Angehörigen der Unterschicht erleben als zentralen Widerspruch dagegen die Spannung zwischen den realen Entwicklungs- und

Selbstentfaltungsmöglichkeiten und den in der konkreten Situation beschränkten Möglichkeiten. Psychische Störungen sind hier eher solche Aktivitäten, bei denen eine internale Steuerung nicht verfügbar ist oder durchbrochen wird, "in denen um einer illusionären gegenwärtigen Erleichterung oder Bestätigung willen die Handlungskonsequenzen radikal ausgeklammert sind" (HOLZKAMP-OSTERKAMP, 1975, S. 447). Gemeint sind dabei Auffälligkeiten wie Sucht, Aggressivität, Delinquenz und Störung des Realitätsbezuges. Für den Bereich des Arbeitslebens erläutert VOLPERT 1980 die Auswirkungen eines Spannungsfeldes zwischen Individuum und sozialer Umwelt:

"Die Schaffung nützlicher Dinge zum Zwecke gesellschaftlicher Daseinsvorsorge ist zweifellos der individuell wie gesellschaftlich zentrale Tätigkeitsbereich, dessen positive Bewertung somit grundsätzlich verinnerlicht wird. Die Trennung des Produzenten von gesellschaftlichen Potenzen der Produktion - sowie allgemein als Trennung von Hand- und Kopfarbeit als auch speziell durch das Auftreten des Lohnarbeiters, der gezwungen ist, seine Arbeitskraft als Ware zu verkaufen - setzt einen Widerspruch zwischen dieser allgemein positiven Bewertung und erzwungenen andersartigen Zielsetzungen. Letztere sind - um der individuellen Daseinssicherung willen - auf den Erwerb von Geld ausgerichtet. Der Widerspruch bleibt solange bestehen, als die Arbeitenden von der Verfügung über die Produktionsmittel und der Planung des Produktionsprozesses ausgeschlossen sind. Er kennzeichnet auch heute die Motivstruktur der Arbeitenden als Widerstreit zwischen 'instrumenteller Orientierung', welche sich aus der ökonomischen Situation ableitet, und 'inhaltlicher Orientierung', ohne die weder das individuelle Arbeitshandeln noch der gesellschaftliche Produktionsprozeß aufrechterhalten werden könnten" (VOLPERT, 1980, S. 21).

Die Unterscheidung zwischen instrumenteller Orientierung und inhaltlicher Orientierung oder zwischen extrinsischer und intrinsischer Motivation trifft den Sachverhalt der Selbst- und Fremdsteuerung des Verhaltens sehr genau. WISWEDE 1981 definiert die beiden Begriffe folgendermaßen:

"Ein Individuum ist extrinsisch motiviert, wenn es in starkem Maße auf externe Belohnungen reagiert. Diese externen Belohnungen können materieller Natur sein (Geld, Prämien etc.), oder immaterieller, meist sozialer oder symbolischer Art (Lob und Anerkennung, Beförderung etc.). Ein Individuum ist intrinsisch motiviert, wenn es bestimmte Leistungsstandards verinnerlicht hat, so daß der Betroffene in der Lage ist, sich selbst für Erfolge zu belohnen, für Mißerfolge zu bestrafen. Lernpsychologisch spricht man vom Prinzip der Selbstverstärkung: Das Individuum wird in seinen Handlungen nicht mehr durch bestimmte externe Konsequenzen belohnt, sondern die erfolgreich abgeschlossene Handlung ist 'in sich' belohnend. Dies geschieht entweder als Ausdruck einer internalisierten Norm - Arbeit als Pflichterfüllung, Gehorsam, Loyalität usw. - oder so, daß der Vollzug einer Handlung selbst als lustvoll oder erregend erlebt wird. Arbeit wird in dieser Weise dann nicht mehr instrumentell verstanden als Tätigkeit, um bestimmte übergeordnete Zwecke zu erreichen, sondern gewissermaßen als Selbstzweck empfunden; die Befriedigung erfolgt aus der Tätigkeit selbst" (WISWEDE, 1981, S. 48 f.).

Wenig ist allerdings über die Wechselwirkung zwischen intrinsischen und extrinsischen Motiven bekannt. Im Bereich der Sozialisationsforschung und Entwicklungspsychologie gibt es viele Arbeiten zu Prozessen der Substitution von externen Verstärkern durch interne Selbstverstärkung. Es wurde aber auch der gegenteilige Prozeß der Abschwächung intrinsischer Motivation durch Fremdverstärkung beobachtet. LANDY & TRUMBO 1976 zitieren eine Studie von DECI, in der die letztere Hypothese geprüft wurde. Ausgangspunkt war die Annahme, daß jemand, der durch externe Verstärker für die Ausführung einer interessanten und stimulierenden Aufgabe belohnt wird, das Interesse an dieser Aufgabe verlieren würde. Die Hypothese konnte in dem Laborexperiment von DECI bestätigt werden. Aus dem Ergebnis dieser Arbeit sollte jedoch zunächst die Schlußfolgerung gezogen werden, daß es noch weiterer Forschung über das Zusammenspiel zwischen den genannten Motivationskomponenten bedarf.

Die Wechselwirkung der intrinsischen und der extrinsischen Motivkomponenten sowie der Prozeß der Übernahme intrinsischer Motive sind von grundlegender Bedeutung für die im folgenden Abschnitt untersuchten Motive bei der Kursteilnahme. Konkret für diese Problematik stellen sich die Fragen, inwieweit eine negative Korrelation zwischen dem Ausmaß extrinsischer Motive und der Stärke intrinsischer Motive für die Kursteilnahme besteht, inwieweit ein Prozeß der Reduktion extrinsischer Motive und der Zunahme intrinsischer Motive im Verlauf der Kursteilnahme stattfindet und welche Bedeutung verschiedene Motivationskonstellationen für die Wirkung der Kursteilnahme haben.

Zurück zum Beginn dieses Abschnitts: Wie dort ausgeführt, vertritt STELLER 1974 in seiner Arbeit zur Therapiemotivation bei Delinquenten, die bis heute als die differenzierteste Arbeit zu diesem Problembereich in deutscher Sprache anzusehen ist, die Auffassung, daß die Empfindung von Leidensdruck als Anknüpfungspunkt für die Motivierung von Delinquenten zur Therapie dienen sollte und daß äußerer Zwang eine ungünstige Ausgangsbedingung für die Teilnahme an psychologischen Angeboten darstellt. Er sieht sich in dieser Position durch die Ergebnisse der Therapieforschung bestätigt. Ein breiter angelegtes Motivationskonzept, wie dies anschließend am Beispiel der Handlungstheorie von LEONTJEW dargestellt wurde, versteht menschliches Handeln motiviert durch das Zusammenspiel von extern induzierten (instrumentelle Orientierung, extrinsische Motive) und von intrinsischen Antriebskomponenten. Dieses umfassendere Motivationskonzept wurde am häufigsten auf das Arbeits- und Leistungsverhalten angewendet. Im Bereich der Therapiemotivation wurde das Zusammenspiel der intrapsychischen Ebene und der äußeren Einflüsse nur ansatzweise konzeptionell beleuchtet. Dies dürfte vor allem damit zu erklären sein, daß von den meisten Therapierichtungen adäquate und erfolgversprechende Motive ausschließlich im individuellen und intrapsychischen Bereich gesehen werden. ein prozessuales Konzept, das auf eine Erklärung des Zusammenwirkens von intrinsischen und extrinsischen Einflüssen abzielt, ist für das Verständnis von Therapiemotivation hilfreicher. Zu diesem Schluß kamen wir aus der Sicht der handlungstheoretischen Perspektive.

Zu ähnlichen Ergebnissen führte eine Reihe von Autoren die ideologiekritische Betrachtung von gängigen Mustern der Zuschreibung von Therapiemotiven im Bereich der Alkoholismustherapie (PATTISON, 1982, S. 133 ff.; ROSSI & FILSTEAD, 1976, S. 204 ff.). Die implizite Theorie der Therapeuten zur Therapiemotivation von Abhängigen wird nach ROSSI & FILSTEAD 1976 geprägt von dem Alltagsverständnis und den für gesichert gehaltenen Grundannahmen über die Natur menschlichen Handelns. ROSSI & FILSTEAD sehen ein breites Spektrum von Denk- und Handlungsmodellen zur Therapiemotivation, die sich idealtypisch in zwei Grundmodelle differenzieren lassen. Die engere Konzeption sieht das Vorhandensein bestimmter motivationaler Merkmale beim Klienten als Voraussetzung für die Aufnahme der Therapie und fragt nicht oder nur wenig danach, wie die scheinbar nur gering motivierten Klienten angesprochen bzw. deren Motivation verstärkt werden könnte (statische Orientierung). Ausschlaggebend für die Beurteilung der motivationalen Ausgangssituation vor Beginn der Therapie sind bestimmte Einstellungen und Bedürfnisse, die sich nahezu ausschließlich aus der intrapsychischen Verarbeitung der zu behandelnden Problematik ableiten (intrapsychische Orientierung). STERNE & PITTMAN 1965 untersuchten das Motivationskonzept bei 177 Personen aus dem Behandlungspersonal eines amerikanischen Bundesstaates. Sie kamen zu dem Schluß, daß zwischen dem statisch-intrapsychischen Konzept von Therapiemotivation und einer moralisierenden Einstellung des Behandlungspersonals eine Beziehung besteht. Es scheint so, als ob Begriffe wie Motivation, Behandlungswilligkeit und Behandlungsbereitschaft sich nur wenig unterscheiden von einem traditionalistischen Begriff wie "Willenskraft". ROSSI & FILSTEAD stellen weiter fest, daß Vertreter des statisch-intrapsychischen Konzepts dazu neigen, das Scheitern einer Behandlung mit mangelnder Therapiemotivation beim Klienten zu erklären. Ein Grundthema dieses Modells ist weiterhin das Bestreben, eine starke Motivation mit Begriffen wie Krankheitsbewußtsein und Leidensdruck in Verbindung zu bringen und niedrige Motivation durch Krankheitsverleugnung zu erklären.

Die entgegengesetzte breitere Konzeption wird von ROSSI & FILSTEAD als prozessuales Modell bezeichnet, da diese vor allem die Veränderbarkeit von Verhalten und Motiven sieht und die Beeinflus-

sung des Verhaltens durch Reaktionen der sozialen Umwelt innerhalb und außerhalb des therapeutischen settings berücksichtigt. Kennzeichnend für das Prozeßmodell ist es, daß die externen Einflüsse auf die Entscheidung des Klienten für eine Therapie ebenso wie die Auswirkungen von Erwartungen des therapeutischen Personals große Beachtung finden. In diesem weiteren Sinne ist Therapiemotivation nicht nur ein Merkmal des Klienten, sondern Ausdruck der Interaktion zwischen Klient und Therapeut, Klient und externer sozialer Umwelt. Aufgrund ihrer Alltagsannahmen über menschliches Handeln laufen Therapeuten Gefahr, sich durch die Selbstdarstellung des Klienten über seinen Weg zur Therapie irreführen zu lassen (PATTISON, 1982, S. 133). Als einen hochmotivierten Klienten sehen sie denjenigen an, der ein passendes Klischee verbalisiert und erwünschte Aussagen über seine Erwartungen an die Therapie formuliert. Therapiemotivation bzw. das, was meist in der Therapieforschung darunter verstanden wird (Änderungswunsch, Hilfewunsch, Krankheitsbewußtsein), wäre aus dieser Sicht kaum mehr als Anpassungsbereitschaft und erwünschte Selbstdarstellung.

Eine integrative Sichtweise sollte sowohl die intrapsychische Verarbeitung von Konflikten, Beeinträchtigungen und Schwierigkeiten als auch die äußeren Einflüsse als Antriebskomponenten bei dem Weg zur Therapie sehen. Ein umfassender Zugang zur Therapiemotivation läßt sich aus der Sicht des prozessualen Modells dadurch erreichen, daß die externen Einflüsse verbalisiert und als Teil der sozialen Realität anerkannt werden. Im Gegensatz zu STELLER, der den Einfluß äußeren Drucks als ungünstig beurteilt, vertreten die Autoren des prozessualen Motivationskonzepts wie PATTISON, ROSSI & FILSTEAD, STERNE & PITTMAN die Position, daß es sinnvoller sei, externe Einflüsse und Zwänge offenzulegen, als darauf zu beharren, daß die Teilnahme an einem Behandlungsprogramm freiwillig geschieht. Während Vertreter des statisch-intrapsychischen Modells nach der Therapiemotivation fragen, um eine Alles-oder-Nichts-Entscheidung über die Aufnahme in eine therapeutische Maßnahme zu treffen, wird in dem prozessualen Modell eine Analyse der Therapiemotivation eher mit dem Ziel der richtigen Zuweisung zur geeigneten Behandlungsmaßnahme (Indikationsentscheidung) unternommen.

GARRETT 1981 ist der Auffassung, daß viele Kliniker das Problem Therapie unter äußerem Druck von einer einseitigen Perspektive her sehen. Reserviertheit und Abwehr bei Klienten, die unter dem Druck des Gerichts an einer psychologischen Maßnahme teilnehmen, werden allzu leicht als Teil der Krankheitsverleugnung aufgrund der psychischen Abhängigkeit vom Alkohol interpretiert (alcoholism model). GARRETT setzt dagegen einen anderen theoretischen Rahmen, der die Abwehr als Teil des Anpassungsprozesses nach den traumatischen Erfahrungen bei der Strafverfolgung und im Gerichtsverfahren begreift (stress model). Durch das Alkoholverkehrsdelikt kommt ein belastender Prozeß in Gang, der für den Betroffenen Frustration (Verlust der Fahrerlaubnis; Erlebnis, ein Versager zu sein; materielle und finanzielle Verluste; Einschränkungen), Konflikt (Möglichkeit von Therapie wahrnehmen oder eher härtere Strafe akzeptieren) und äußeren Druck (Justiz, Angehörige, soziale Umwelt) bedeutet. Diese Belastungen stellen gerade für labilere Angeklagte und Verurteilte eine Situation dar, die sie durch den Griff zum Alkohol zu lösen oder zu erleichtern versuchen. Abwehr und Verharmlosung der eigenen Schuld haben die Funktion, Bedrohungen des Selbstwertgefühls zu verringern und Ängste zu überwinden. Die Abwehr hat einerseits Selbsttäuschung und Realitätsverzerrung zur Folge, stärkt aber andererseits das angeschlagene Selbstwertgefühl. GARRETT betont folgende Gesichtspunkte bei der Durchführung von Programmen für Alkoholverkehrstäter:

1. Abwehrhaltungen sollten auch im Rahmen der Dynamik des Stress-Modells und nicht nur von einem Konzept der Alkoholabhängigkeit aus betrachtet werden.
2. Eine angemessene Bearbeitung der Abwehr ist Voraussetzung dafür, daß die Betroffenen sich ernsthaft mit ihrem Trinkverhalten auseinandersetzen.
3. Die Praktiker solcher Behandlungsprogramme sollten angemessene Unterstützung durch ihre Institution erhalten, um ihre schwierige Tätigkeit durchführen zu können.
4. Im Erstinterview sollten möglichst viele Informationen über die Probanden erhoben werden, auch über ihre Erlebnisse nach dem Delikt.
5. Die erste Phase des Programms sollte einen klaren zeitlichen Rahmen und eine transparente Strukturierung besitzen, damit keine neuen Ängste und Unsicherheiten entstehen.

6. Die Praktiker sollten sensibel für die positive Komponente von Abwehrverhalten sein.
7. Praktiker, die Behandlung unter äußerem Druck für zweifelhaft halten, sollten keine solchen Programme durchführen. Die Programme selbst sollten Sensibilität für das beeinträchtigte Selbstwertgefühl der Probanden zeigen, Hilfe und ernsthaftes Interesse demonstrieren. Dem Therapeuten sollte die Kontrolle über den Ablauf und Prozeß des Programms nicht entgleiten, damit nicht auf seiten der Probanden Angst vor Kontrollverlust provoziert wird.

Es steht außer Frage, daß die Beschäftigung mit Abwehrhaltungen ein zentrales Thema von Schulungsprogrammen für Alkoholverkehrstätter ist. In dem Programm "Mainz 77" werden Abwehrhaltungen exemplarisch in der Problematisierung des sog. Pechvogel-Arguments bearbeitet (KUNKEL, 1979). WINKLER 1982 spricht von Entwicklung des Problembewußtseins und meint nichts anderes als den Prozeß der Reduzierung von Abwehr und des Aufbaus von Veränderungsmotivation.

Aus den theoretischen Ausführungen lassen sich Konsequenzen für Begriff, Erfassung und Förderung der Kursmotivation bei den Nachschulungskursen ableiten:

- Bei der Erfassung der Therapiemotivation sollten möglichst differenziert verschiedene Aspekte der intrinsischen und der extrinsischen Motivation berücksichtigt werden.
- Die Untersuchung von Kursmotiven sollte den Prozeßcharakter des Gegenstands im Auge behalten. Die Untersuchung der Eingangsmotivation stellt nur einen Ausschnitt aus dem Beeinflussungsprozeß im Verlaufe von Selektion, Kursteilnahme und späterer Kurswirkung dar. So wäre vor allem zu fragen, welche Faktoren geeignet sind, eine geringe intrinsische Motivation zu Kursbeginn zu verstärken.
- Eine weitere wichtige Frage ist die Wechselwirkung der extrinsischen Motive mit dem Kursverlauf und den langfristigen Kurswirkungen. Es gibt zur Zeit kein empirisches Wissen darüber, ob eine hohe extrinsische Motivation ungünstig für die Entstehung und Verstärkung von Veränderungsbereitschaft ist

oder ob die Stärke der extrinsischen Motivation für die angestrebte psychologische Wirkung der Nachschulungskurse unbedeutend ist. Diese Frage würde auch Probleme der Wechselwirkung von Therapie und Strafe einschließen.

- Für Nachschulungskurse, bei denen die extrinsische Motivation und der äußere Druck zur Teilnahme starkes Gewicht haben, sollten eine spezifische Theorie und Schulungskonzeption zum adäquaten Umgang mit Motivationsschwierigkeiten und Abwehrhaltungen entwickelt werden. Anregungen können der hier dargestellten Literatur entnommen werden. Die Ausbildung der Schulungsleiter sollte zur Förderung einer verständnisvollen Haltung gegenüber Abwehr und Widerstand beitragen.

7.2 Spezifische Erwartungen und Bewertungen der Kursteilnehmer bei ihrer Entscheidung für die Nachschulung

Die empirischen Ergebnisse in Kapitel 6. zur sozialen und beruflichen Herkunft der Kursteilnehmer deuteten an, daß die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs ein außerordentliches Gewicht bei der Entscheidung für die Teilnahme an einem Nachschulungskurs hat. Die Ergebnisse zu Alter und beruflicher Herkunft der Kursteilnehmer sprechen weiter dafür, daß ältere Verkehrsteilnehmer sowie vor allem Selbständige aufgrund ihrer ökonomisch besseren Situation eher die zusätzlichen Kosten des Nachschulungskurses auf sich zu nehmen bereit sind. Kosten-Nutzen-Überlegungen beeinflussen die Entscheidung für eine Kursteilnahme in starkem Maße.

Erste praktische Erfahrungen zeigten bisher, daß die Erwartung einer Abkürzung der Führerscheinsperre ein wesentlicher Faktor der Kursmotivation ist. Die positiven Konsequenzen einer Sperrfristverkürzung können in der Erhöhung der beruflichen und privaten Beweglichkeit liegen, aber auch direkt mit finanziellen Vorteilen verbunden sein. Finanzielle Nachteile entstehen vor allem durch Verdienstaufschlag bei Selbständigen, durch Zusatzkosten infolge einer Beschäftigung eines Fahrers oder durch Versetzung an einen finanziell weniger interessanten Arbeitsplatz bei Arbeitern und Angestellten. Die frühere Wiedererteilung der Fahrerlaubnis kann von existenzhaltender Bedeutung sein, wenn es um die Frage der

Gefährdung oder des Verlustes eines Arbeitsplatzes geht, vor allem bei Berufskraftfahrern. Die mit der Sperrfristverkürzung verbundenen Vorteile hängen also sehr stark mit der Art der Nutzung des Führerscheins im Beruf ab. Die Fahrerlaubnisentziehung hat außerdem im Vergleich zur Geldstrafe eine stark stigmatisierende Wirkung. Im Freundes- und Bekanntenkreis ist über eine längere Zeit hinweg die Tatsache der Führerscheinentziehung schwerlich zu verheimlichen. Die Reduzierung der stigmatisierenden Wirkung der Fahrerlaubnisentziehung muß daher als ein weiteres Kursmotiv gesehen werden. Bei den eben genannten Beweggründen zur Kursteilnahme handelt es sich um extrinsische Motive, d.h. die Kursteilnahme erfolgt nicht aufgrund eines Interesses an den im Kurs direkt angebotenen Inhalten, sondern mit dem Ziel, eine mit der Kursteilnahme verbundene positive Konsequenz zu erreichen.

Als intrinsisches Motiv ist ein Beweggrund zu bezeichnen, der direkt auf den Inhalt der Nachschulungskurse gerichtet ist. Von intrinsischer Kursmotivation wird dann gesprochen, wenn ein Kursteilnehmer eine Bereitschaft oder ein Bedürfnis nach Veränderung seines eigenen Verhaltens zeigt und in der Teilnahme an dem Kurs eine Möglichkeit sieht, dieses Ziel zu erreichen.

Den kursmotivierenden Momenten stehen verschiedene Nachteile oder Kosten der Kursteilnahme gegenüber. In ökonomischer Hinsicht sind hier die nicht unbeträchtliche Kursgebühr in Höhe von DM 400,- und der Zeitaufwand von vier Nachmittagen zu nennen. Insbesondere die Veranstaltungszeit während des Nachmittags von 14-17 Uhr dürfte für viele Erwerbstätige Schwierigkeiten hervorrufen. Dies gilt vor allem bei denjenigen abhängig Beschäftigten, die eine stark festgelegte Arbeitszeit einhalten müssen und ihren Arbeitsplatz ohne Vertretung nicht verlassen können. Die Teilnahme während der Arbeitszeit hat in vielen Fällen ferner den Nebeneffekt, daß Kollegen und Vorgesetzte von dem Fehlverhalten des Arbeitnehmers erfahren. Die Tatsache, daß durch die Teilnahme an dem Nachschulungskurs ein größerer Personenkreis von dem Fehlverhalten erfährt, dürfte eine Reihe von potentiellen Kursinteressenten von der Teilnahme abhalten. Unter psychologischen Gesichtspunkten ist die Notwendigkeit einer Auseinandersetzung mit dem Thema Alkohol und Fahren, wozu die

Aufgabe von Abwehrhaltungen und Rationalisierungen gehört, als ein weiterer Aufwand bei der Kursteilnahme anzusehen.

Insgesamt gesehen hängt die Entscheidung für die Kursteilnahme von einem Prozeß der Abwägung und der Integration der genannten Kosten- und Nutzen-Aspekte ab. Zur Erfassung der verschiedenen Motivationsaspekte wäre ein differenziertes Erhebungsinstrument notwendig gewesen, das auf die spezifischen Momente der Entscheidung für die Kursteilnahme hätte zugeschnitten werden müssen.

Ein solches Erhebungsinstrument stand leider für die vorliegende Untersuchung nicht zur Verfügung. Indikatoren der Kursmotivation ergeben sich aus einer direkten explorativen Befragung zu den Motiven der Kursteilnahme und aus weiteren Fragen zu den erlebten negativen Auswirkungen des Führerscheinentzugs und zur Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung.

7.3 Fragestellung und Hypothesen

Die Überlegungen der verschiedenen Autoren zur Therapiemotivation unter Bedingungen äußeren Drucks weisen auf zwei konträre Ansätze hin. Eine traditionell psychotherapeutische Denkweise hält therapeutische Maßnahmen zur Einstellungs- und Verhaltensänderung bei Delinquenten und Alkoholabhängigen nur dann für sinnvoll und erfolgversprechend, wenn die Teilnahme freiwillig geschieht und durch den subjektiven Leidensdruck motiviert ist. Ein eher an praktischen Erfahrungen orientierter Ansatz dagegen sieht die Forderung nach Freiwilligkeit der Therapieaufnahme als unrealistische Therapeutenideologie an und weist der intrinsischen Motivierung und der Bearbeitung von Abwehrhaltungen einen zentralen Platz im therapeutischen Prozeß zu. Abwehrhaltungen werden von diesem zweiten Ansatz nicht nur als Verleugnung der Verhaltensprobleme, sondern auch als Folge von Stigmatisierung und Sanktionierung verstanden. Der zweite Ansatz ist den Bedingungen psychologischer Intervention begleitend zu strafrechtlichen Sanktionen angemessener. Er ist auch stärker durch eine prozessuale Betrachtungsweise gekennzeichnet, was das Verhältnis von Teilnahmemotiven und äußerem Zwang durch die Institutionen der Strafverfolgung betrifft.

Der folgende empirische Untersuchungsteil ist dem Verhältnis von intrinsischen und extrinsischen Motiven zu Beginn der psychologischen Intervention im Rahmen der Nachschulungskurse gewidmet. Prozessuale Aspekte werden nicht berührt, da nur eine einmalige Erfassung der Teilnehmermotive erfolgte.

Die Determinanten der Kursmotivation werden aus der Perspektive des anreiztheoretischen Motivationskonzeptes (MCCLELLAND, 1971; HECKHAUSEN, 1980) gesehen. Dieser motivationstheoretische Ansatz überschneidet sich in vielen Punkten mit dem handlungstheoretischen Motivationskonzept, auf das in 7.1 Bezug genommen wurde. Nach HECKHAUSEN 1980 ist "Motivation Anstreben von Zielzuständen... Um das Anstreben auf eine mittelbare Weise zu erklären, müssen offenbar zwei Voraussetzungen gegeben sein. Einmal muß das Eintreten des Zielzustandes vorweggenommen werden können. Es gibt eine entsprechende Erwartung... Die andere Vorstellung besteht darin, daß der Zielzustand Wertcharakter für das Lebewesen haben muß... Für den Wertcharakter gibt es andere Bezeichnungen als Anreiz. So spricht LEWIN von Valenz oder Aufforderungscharakter, TOLMAN von Zielverlangen" (HECKHAUSEN, 1980, S. 174 f.). Eine Handlung kommt zustande, wenn der affektive Charakter oder der Anreiz des Zielzustandes anders ist - positiver oder negativer - als der affektive Charakter oder Anreiz des momentanen Zustandes (vgl. ausführlicher SCHMALT, 1976).

Die Situation des verurteilten alkoholauffälligen Kraftfahrers ist geprägt durch das Erleben des Führerscheinverlustes und der damit verbundenen Beschränkungen. Zu der unangenehm erlebten Situation nach dem Alkoholverkehrsdelikt tragen außerdem das Empfinden von Schuld und Versagen sowie die vielfältigen negativen Auswirkungen des Delikts bei (vgl. GARRETT, 1981, S. 1436 ff.). Für den Betroffenen bietet die Kursteilnahme die Möglichkeit, eine Änderung des erlebten unangenehmen oder belastenden Zustandes herbeizuführen. Er antizipiert bei der Entscheidung über die Teilnahme die positiven Auswirkungen, aber auch Kosten, Aufwand und mögliche ungünstige Auswirkungen. Praktisch relevant sind zwei positive Anreize: Die zu erwartende zweimonatige Verkürzung der Sperrfrist bedeutet eine partielle Abhilfe bei beruflichen, finanziellen und

zeitlichen Nachteilen. Die Erwartung, durch die Kursteilnahme einen Rückfall vermeiden zu lernen, und die Empfindung, durch die Bemühung um Verhaltensänderung die eigene Schuld abbauen zu können, tragen zur Stärkung des Selbstwertgefühls bei. Hier wirkt die erwartete Entlastung von Gefühlen der Schuld und des Versagens motivierend. Die Stärke der beiden Anreize - die Fahrerlaubnis eher zurückzuerhalten und etwas zur Vermeidung künftigen Versagens beizutragen - ist bei den einzelnen Kursteilnehmern und Kursinteressenten unterschiedlich stark ausgeprägt.

Überdauernde Determinanten der Motivstärke werden in der Anreiztheorie als Wertungsdispositionen bezeichnet (SCHNEIDER & SCHMALT, 1981, S. 12 ff.). Sie können angeboren oder erworben sein. Die Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung im beruflichen bzw. privaten Bereich ist abhängig vom Lebensstil eines Kraftfahrers und kann als relativ konstante Bewertungsdisposition angesehen werden. Diese Determinante der Stärke der Kursmotivation wurde in dem Interviewleitfaden des TÜV erfaßt und wird als ein Aspekt der extrinsischen Kursmotivation betrachtet.

Folgende Fragestellungen werden im einzelnen behandelt:

Wie häufig werden intrinsische und extrinsische Kursmotive genannt, und in welchem Verhältnis zueinander stehen private und berufliche Determinanten der Kursmotivation?

In welchem Zusammenhang stehen die verschiedenen Aspekte der Kursmotivation mit den sozio-demographischen Merkmalen und dem Trinkverhalten?

Welche motivationsrelevanten Unterschiede bestehen zwischen Kursteilnehmern und Personen, die nicht zum Kurs erschienen sind?

Eine Reihe von Hypothesen wurde formuliert für den Zusammenhang zwischen dem sozio-ökonomischen Status, dem Trinkverhalten und extrinsischen bzw. intrinsischen Kursmotiven (vgl. Tabelle 7.1). Das vom Kursteilnehmer geäußerte Bestreben, durch den Nachschulungskurs künftig die Gefahr einer Trunkenheitsfahrt besser bewältigen

oder vermeiden zu können (Kursmotiv Verhaltensänderung), wird als Indikator intrinsischer Kursmotivation angesehen. Die erlebten negativen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung und die Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung vor der Entziehung werden als Aspekte extrinsischer Motivation betrachtet. Infolge dieser Operationalisierung sind beide Motivationskomponenten voneinander unabhängig.

Es wird angenommen, daß die extrinsische Motivationskomponente stärker bei Personen ausgeprägt ist, die von der Fahrerlaubnisentziehung in größerem Maße betroffen sind. Dies ist zu unterstellen bei Selbständigen und leitenden Angestellten, die im Beruf sehr flexibel sein müssen und daher das Kraftfahrzeug in besonderem Maße beruflich benötigen. Die Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung und die Nachteile infolge der Fahrerlaubnisentziehung sind bei ihnen daher als größer anzunehmen. Es gibt keine Hinweise, die für Unterschiede bezüglich der intrinsischen Motivation sprechen.

Es wurde schon im theoretischen Teil darauf eingegangen, daß verschiedene Autoren eine Beziehung zwischen dem sozio-ökonomischen Status und der Neigung zur Internalisierung von Normen und Motiven sehen. Personen aus höheren sozialen Schichten stehen unter einem Druck zur Konsistenz von Verhalten, Einstellungen und Motiven und sind daher eher bestrebt, ihre Handlungen durch eigenen Willen und eigene Überzeugung zu begründen und zu erklären. Personen aus der Unterschicht dagegen erleben in ihrem Alltag in stärkerem Maße äußeren Druck und Zwang und infolgedessen auch mehr Inkonsistenz zwischen Verhalten und eigenen Motiven. Bezogen auf die Nachschulungskurse wird angenommen, daß Personen mit höherer Schulbildung häufiger intrinsische Motive für die Kursteilnahme nennen, während Personen mit niedrigerer Schulbildung seltener intrinsische Motive nennen.

Die Trinkgewohnheiten werden ebenfalls als bedeutsam für die Kursmotivation angesehen. Es wird angenommen, daß Kursteilnehmer mit einem höheren durchschnittlichen Alkoholkonsum ein stärkeres Problembewußtsein haben, während Kursteilnehmer mit einem niedrigeren Alkoholkonsum ihr Alkoholverkehrsdelikt eher als eine

Ausnahme betrachten. Es wird daher die Hypothese formuliert, daß zwischen der Höhe des durchschnittlichen Alkoholkonsums und der Nennung eines intrinsischen Kursmotivs eine positive Korrelation zu erwarten ist.

Auch das Trinkverhalten im sozialen Umfeld dürfte einen Einfluß auf die Stärke der intrinsischen Motivation haben. Je höher der Alkoholkonsum im sozialen Umfeld, desto häufiger treten Konfliktsituationen zwischen Alkoholkonsum und Fahren auf. Deshalb ist anzunehmen, daß Personen, die unter dem Einfluß ihres Bekanntenkreises häufig in solche Konfliktsituationen geraten, in stärkerem Maße intrinsische Motive für ihr Kursinteresse sehen.

Eine Zusammenfassung der Hypothesen wird in Tabelle 7.1 geboten.

Tabelle 7.1: Hypothesen zum Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status, Trinkgewohnheiten und Kursmotivation

	Stellung im Beruf	Schulbildung	eigene Trinkgewohnheiten	Trinkgewohnheiten im Vergleich zum sozialen Umfeld
	je größer Flexibilität und Eigenständigkeit in der Berufstätigkeit	je höher die Schulbildung	je mehr Alkohol regelmäßig konsumiert wird	je höher der Alkoholkonsum bei Freunden und Arbeitskollegen im Vergleich zum Befragten
intrinsische Kursmotivation (Wunsch nach Verhaltensänderung durch Kursteilnahme, Alkohol besser kontrollieren lernen, Neues lernen)	-	desto häufiger werden intrinsische Kursmotive genannt	desto häufiger werden intrinsische Kursmotive genannt	desto häufiger werden intrinsische Kursmotive genannt
Erlernen von Nachteilen im Beruf	desto mehr Nachteile im Beruf werden erlebt	-	-	-
Erlernen von Nachteilen im privaten Bereich	-	-	-	-
Wichtigkeit der Fahrerlaubnis im Beruf	desto wichtiger ist die Fahrerlaubnis für die Berufsausübung	-	-	-
Wichtigkeit der Fahrerlaubnis in der Freizeit	-	-	-	-

7.4 Ergebnisse

7.4.1 Explorative Befragung zur Kursmotivation

Bei der explorativen Befragung zu Kursmotiven wurde von den Kursteilnehmern vorwiegend die frühere Wiedererlangung des Führerscheins genannt. 360 Kursteilnehmer (80,2 %) nannten als ein Teilnahmemotiv den Wunsch, die Sperrfrist zu verkürzen (ausführliche Darstellung der Kategorienbildung in 2.4.4). Die zweithäufigste Antwort auf die Frage nach den Motiven der Kursteilnahme wurde bei der Auswertung unter dem Begriff "Wunsch nach Verhaltensänderung" zusammengefaßt. 71 Kursteilnehmer (15,5 %) verbinden mit der Teilnahme das Bedürfnis nach Unterstützung oder Hilfe bei ihrem Bestreben, nicht mehr rückfällig zu werden und eine bessere Kontrolle über ihr Verhalten zu erreichen.

Insgesamt wurden folgende Kursmotive (Mehrfachnennungen möglich) registriert:

Sperrfristverkürzung	360 (80,2 %)
Verhaltensänderung	71 (15,5 %)
Reduzierung beruflicher Nachteile	39 (8,5 %)
Reduzierung von Einschränkungen im privaten Bereich	18 (3,9 %)
Empfehlung durch andere Personen	9 (2,0 %)
das eigene Befinden verbessern	5 (1,1 %)
sonstige Gründe	21 (4,6 %)

Beträchtliche Unterschiede in dem Gewicht des Motivs Verhaltensänderung zwischen den verschiedenen Kursorten (vgl. Schaubild 7.1) lassen vermuten, daß die Psychologen an den verschiedenen Kursorten ein unterschiedliches Interviewverhalten praktizierten. Während in Freiburg das Teilnahmemotiv Sperrfristverkürzung nur von 56,1 % der Kursteilnehmer genannt wurde, liegt der Anteil der Nennungen zu diesem Teilnahmemotiv in den Kursorten Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe bei 80 % oder höher.

Umgekehrt verhält es sich bei dem Teilnahmemotiv Verhaltensänderung. Dieses Motiv wurde sehr häufig von den Kursteilnehmern in Freiburg, seltener dagegen in den anderen Kursorten genannt. Die

Daten aus dem Kursort Singen sollten wegen der kleinen Teilnehmerzahl hier nicht interpretiert werden. Die unterschiedlichen Ergebnisse hinsichtlich der Teilnahmemotive zwischen den verschiedenen Kursorten werden als Hinweis dafür gewertet, daß die explorative Befragung der Kursinteressenten zur Motivation unterschiedlich intensiv gehandhabt wurde. Dies ist jedoch nur teilweise eine Erklärung für die beträchtlichen Unterschiede zwischen den Äußerungen der Kursteilnehmer über ihre Motive an den verschiedenen Kursorten. Genausoviel, wenn nicht mehr Gewicht hat der Umstand, daß die Kursteilnehmer in Freiburg offensichtlich nicht so häufig mit vorrangig beruflich bedingter Motivation an den Kursen teilgenommen haben. Dies geht hervor aus den Angaben der Teilnehmer zu der Frage, ob das Kraftfahrzeug Voraussetzung zur Ausübung der bisherigen Berufstätigkeit war (vgl. Schaubild 7.1). Ein Effekt des Interviewerverhaltens ist hier eher gering, da es sich um eine geschlossene Frage handelt. Die Motive der Freiburger Kursteilnehmer sind offensichtlich stärker im nichtberuflichen Bereich angesiedelt. Die Häufigkeit der Kraftfahrzeugnutzung zur Ausübung von Freizeitinteressen ist bei den Freiburger Teilnehmern besonders hoch (96,8 %) - kein Wunder bei dem hohen Freizeitwert der Freiburger Umgebung.

7.4.2 Erlebte negative Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung und Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung

Die explorative Befragung der 460 Kursteilnehmer zu den erlebten negativen Auswirkungen und Nachteilen der Fahrerlaubnisentziehung zeigte folgende Ergebnisse (ausführliche Darstellung der Kategorienbildung in 2.4.4): 320 Kursteilnehmer (69,6 %) nannten einmal oder mehrmals negative berufliche Erfahrungen und Auswirkungen, 259 Kursteilnehmer (56,3 %) erlebten die Fahrerlaubnisentziehung als Belastung im privaten Bereich. Im einzelnen wurden folgende negative Auswirkungen genannt (Mehrfachnennungen möglich):

Berufliche Nachteile:

Einschränkung der beruflichen Beweglichkeit	120 (26,1 %)
Allgemeine oder nicht näher bezeichnete berufliche Nachteile	114 (24,8 %)
Finanzielle Nachteile	96 (20,9 %)
Arbeitsplatzverlust	55 (12,0 %)

Schaubild 7.1

Kursmotive und Kursorte

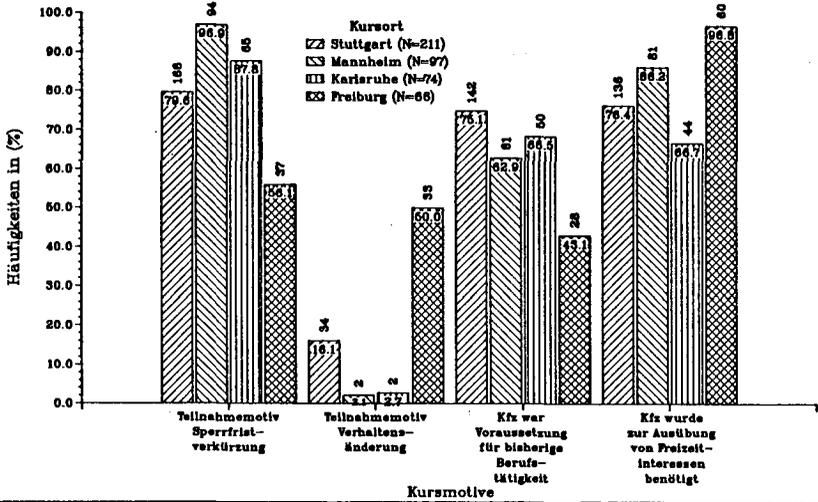
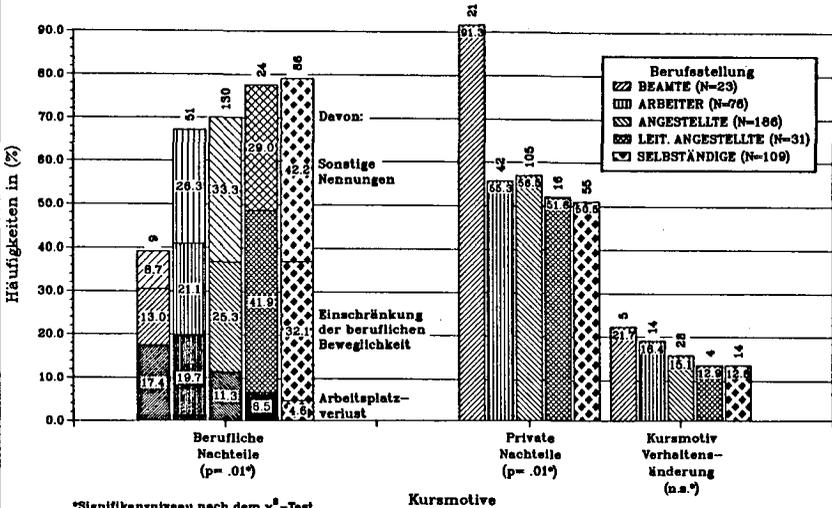


Schaubild 7.2

Kursmotive und Stellung im Beruf



Private Nachteile:

Allgemeine Einschränkung der Beweglichkeit	99 (21,5 %)
Abhängigkeit von anderen durch den Führerscheinverlust	90 (19,6 %)
Negative Auswirkungen in der Freizeit	54 (11,7 %)
Allgemeine oder nicht näher bezeichnete negative Auswirkungen im privaten Bereich	40 (8,7 %)
Negative Auswirkungen auf das Verhältnis zu Angehörigen und Freunden	26 (5,7 %)
Negative Reaktionen der sozialen Umwelt	11 (2,4 %)
Negative Auswirkungen auf das eigene Befinden	7 (1,5 %)

Zur Erfassung der Wichtigkeit der Fahrerlaubnis bzw. der Kraftfahrzeugnutzung im beruflichen und im privaten Bereich wurden fünf Fragen mit Antwortvorgaben gestellt (vgl. 2.3.4).

Die Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung im beruflichen Bereich wurde in folgende zwei Aspekte differenziert: Nutzung des Kraftfahrzeugs für die Fahrt zur Arbeit, Kraftfahrzeug als Voraussetzung für die Berufsausübung (beides bezogen auf die jetzige Berufstätigkeit). 362 Kursteilnehmer (82,5 %) gaben an, das Kraftfahrzeug für die Fahrt zur Arbeit zu benötigen. Die mittlere Entfernung zum Arbeitsplatz beträgt 14,2 km (Median).

290 Kursteilnehmer (66,5 % der gültigen Antworten) bezeichneten das Kraftfahrzeug als Voraussetzung für die Berufsausübung. Von den restlichen 33,5 % gaben 20,4 % an, das Kraftfahrzeug bei der Berufsausübung zu nutzen, ohne es unbedingt zu benötigen. Die genannten 66,5 % sind von der Fahrerlaubnisentziehung existentiell betroffen und sind entweder gezwungen, einen Fahrer zu nehmen oder finanzielle Einbußen hinzunehmen. Im Extremfall (12,0 %) führte die Fahrerlaubnisentziehung zu einem Arbeitsplatzverlust. Von großer beruflicher Wichtigkeit ist die Fahrerlaubnis bei zwei Dritteln der Kursteilnehmer (66,5 %), von geringerer beruflicher Wichtigkeit und daher nur bedingt notwendig bei 20,4 %. Keine berufliche Relevanz besitzt die Kraftfahrzeugnutzung für die restlichen 13,1 %.

Zur Erfassung der Wichtigkeit der Fahrerlaubnis im privaten Bereich wurden die Kursteilnehmer gefragt, ob sie die Fahrerlaubnis zur Ausübung von Freizeitinteressen benötigen. Dies wurde von 379 Befragten (79,9 % der gültigen Antworten) bejaht. Das Verhältnis von beruflicher und privater Wichtigkeit der Kfz-Nutzung wurde durch eine ordinalskalierte Variable (überwiegend private, 50 : 50 private und berufliche, überwiegend berufliche Kfz-Nutzung) erfaßt. Die starke Bedeutung der beruflichen Kfz-Nutzung zeigt sich auch hier: 275 Kursteilnehmer (60,2 %) benötigen ihren Führerschein vorwiegend für berufliche Zwecke, während 14,9 % die berufliche und private Nutzung als gleich wichtig und 24,9 % die private Nutzung als überwiegend ansehen.

Nimmt man diese verschiedenen Daten zur Wichtigkeit der Kfz-Nutzung zusammen, kann man in etwa sagen, daß bei zwei Dritteln der Teilnehmer die negativen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung überwiegend im beruflichen Bereich liegen, während für das restliche Drittel die mit dem Führerscheinentzug verbundenen Nachteile vorwiegend im privaten Bereich auftreten.

7.4.3 Zusammenhang zwischen den Indikatoren der Kursmotive

Unter den verschiedenen Indikatoren der Kursmotivation gibt es eine Gruppe von Variablen, die in mittlerem Maß miteinander korrelieren:

- Berufliche vs. private Nutzung des Kraftfahrzeugs
- Berufliche Nachteile infolge des Fahrerlaubnisentzugs
- Private Nachteile infolge des Fahrerlaubnisentzugs
- Nutzung des Kraftfahrzeugs als Voraussetzung zur Berufsausübung vor dem Fahrerlaubnisentzug

Die Korrelationskoeffizienten dieser Variablen untereinander liegen zwischen .32 und .57 (vgl. Tabelle 7.2). Die Stärke des statistischen Zusammenhangs zeigt, daß zwischen den genannten Variablen eine inhaltliche Nähe besteht. Diese gemeinsame Dimension ist eine bipolare Variable mit den Skalenendpunkten "überwiegend berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs" und "überwiegend private Nutzung des Kraftfahrzeugs". Der Skalenmittelpunkt wird durch Fälle markiert, in denen sich die Wichtigkeit der beruflichen und privaten Kfz-Nutzung die Waage halten.

Tabelle 7.2: Korrelationen zwischen verschiedenen Indikatoren der Kursmotivation

	1	2	3	4	5
1 Kursmotiv Verhaltensänderung					
2 Kfz für Freizeitinteressen benötigt	.15 (.001)				
3 Kfz Voraussetzung für Berufsausübung vor der Fahrerlaubnisentziehung	-.01 (n.s.)	-.14 (.01)			
4 beruflich vs. private Kfz-Nutzung	.02 (n.s.)	-.09 (.05)	.57 (.001)		
5 berufliche Nachteile durch die Fahrerlaubnisentziehung	-.03 (n.s.)	-.07 (n.s.)	.37 (.001)	.40 (.001)	
6 private Nachteile durch die Fahrerlaubnisentziehung	.06 (n.s.)	.12 (.01)	-.35 (.001)	-.32 (.001)	-.45 (.001)

Die Korrelationen des Kursmotivs "Verhaltensänderung" und der Variablen "Führerschein für die Ausübung von Freizeitinteressen benötigt" mit den anderen Motivationsvariablen sind sehr gering oder liegen um den Wert .00. Am höchsten ist hier die Korrelation zwischen den beiden genannten Variablen von .15. Dies bedeutet, daß das Motiv, in dem Nachschulungskurs etwas zur Vermeidung von Rückfällen zu lernen, bei Kursteilnehmern mit einem stärker ausgeprägten Freizeitinteresse häufiger anzutreffen ist. Die Höhe der Korrelation in dieser Hinsicht ist freilich recht gering. Erstaunlich ist auch, daß eine vor allem private Nutzung des Kraftfahrzeugs so gut wie überhaupt nicht mit dem Motiv "Verhaltensänderung" korreliert. Als Grund für die niedrigen Korrelationen bei den Variablen 1 und 2 der Tabelle 7.2 sind vor allem die schiefen Verteilungen in der Beantwortung dieser Fragen mitzubedenken. Der Schwierigkeitsgrad (= Quantitatives Verhältnis der Antworten in der einen Richtung zu Antworten in der anderen Richtung) beträgt .80 bzw. .85 und ist damit sehr hoch.

Die inhaltliche Konsistenz der Antworten zur beruflichen bzw. privaten Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung wird durch die Ergebnisse der Korrelationsberechnung belegt. Die Verwertbarkeit der Daten zu den Motivationsaspekten "Verhaltensänderung" und "Kfz-Nutzung in der Freizeit" wird durch die extrem schiefe Verteilung in Frage gestellt. Unklar muß bleiben, ob diese beiden Variablen deshalb so niedrige Korrelationskoeffizienten aufweisen, weil ihre Varianz so klein ist. Eine getrennte Auswertung der Untergruppen nach Kursorten, in denen die Verteilungen weniger schief sind (Stuttgart und Freiburg, vgl. Tabelle 7.2), erbrachte jedoch keine höheren Korrelationen.

Eine Auswertung der Daten trotz der Einschränkungen erscheint vertretbar, da die vorliegende Untersuchung eine erste, eher explorative Studie zur Kursmotivation darstellt und für die weitere Forschung Hinweise auf interessante Fragestellungen geben möchte. Nicht zuletzt können die hier referierten Ergebnisse den medizinisch-psychologischen Instituten des TÜV dabei von Nutzen sein, die eigenen Erhebungsleitfäden zu verbessern.

7.4.4 Stellung im Beruf und Kursmotive

Es wurde die Hypothese formuliert, daß negative berufliche Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung häufiger von Selbständigen und leitenden Angestellten genannt werden und seltener von Beamten, Arbeitern und einfachen Angestellten. Hinsichtlich der intrinsischen Motivation wird kein Unterschied zwischen den genannten Gruppen erwartet, ebenfalls nicht für die Bedeutung der Fahrerlaubnis im privaten Bereich.

Für folgende Indikatoren im Bereich der berufsbezogenen extrinsischen Motivation bestehen Unterschiede in der erwarteten Richtung (vgl. Schaubild 7.2): Berufliche Nachteile durch die Fahrerlaubnisentziehung, berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs vor dem Delikt und Führerschein als Voraussetzung für Berufstätigkeit. Für alle drei Variablen werden die berufliche Bedeutung der Fahrerlaubnis und die Nachteile durch die Fahrerlaubnisentziehung von den verschiedenen Gruppen in der gleichen Rangfolge gesehen: Die

Beamten unter den Kursteilnehmern sehen am wenigsten eine Auswirkung der Fahrerlaubnisentziehung im beruflichen Bereich, deutlich stärker sehen sich Arbeiter und einfache Angestellte wirtschaftlich betroffen und am stärksten - etwa in gleichem Maße - leitende Angestellte und Selbständige.

Für die Häufigkeit von Nachteilen im privaten Bereich gibt es entgegen der Nullhypothese einen signifikanten Unterschied zwischen den Beamten unter den Kursteilnehmern und den restlichen Gruppen. Von den Beamten werden private Nachteile infolge der Fahrerlaubnisentziehung außerordentlich häufig genannt, während nur etwa die Hälfte der Probanden in den übrigen Gruppen private Nachteile und Beeinträchtigungen infolge der Fahrerlaubnisentziehung sieht.

Die Nullhypothese hinsichtlich des Kursmotivs Verhaltensänderung muß beibehalten werden. Es zeigt sich zwar in der Häufigkeit der Nennungen ein Trend entgegen der Richtung bei den berufsbezogenen extrinsischen Motiven. Dieser Zusammenhang ist jedoch nicht signifikant.

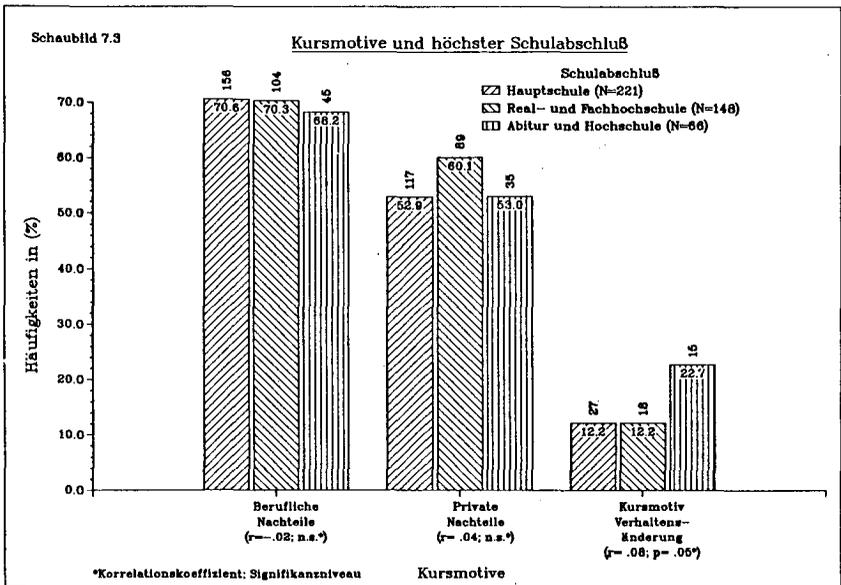
Eine nähere Betrachtung verschiedener beruflicher Nachteile ergibt, daß sich der Fahrerlaubnisentzug bei den verschiedenen Gruppen unterschiedlich auswirkt. Während leitende Angestellte und Selbständige vor allem über eine Einschränkung der Beweglichkeit im Berufsleben klagen, hat bei Beamten und Arbeitern der Arbeitsplatzverlust ein besonders starkes Gewicht, bezogen auf die genannten beruflichen Nachteile.

Fast die Hälfte der Beamten, die von einem beruflichen Nachteil sprechen (N= 23), berichtet davon, den ursprünglichen Arbeitsplatz verloren zu haben. Vermutlich handelt es sich dabei nicht in allen Fällen um einen Verlust des Beschäftigungsverhältnisses, sondern um eine Versetzung innerhalb des Betriebes. Knapp ein Drittel der Arbeiter nennt unter den beruflichen Nachteilen ebenfalls den Arbeitsplatzverlust. Angestellte und Selbständige sind von einem Arbeitsplatzverlust als Folge des Führerscheinentzugs wesentlich seltener betroffen. Bei ihnen bedeutet der Verlust des Führerscheins in stärkerem Maße eine Einschränkung der beruflichen Beweglich-

keit. Allerdings muß man sagen, daß sich in dieser Hinsicht die verschiedenen Gruppen weniger stark unterscheiden als bei der Nennung eines Arbeitsplatzverlustes. Motive der Kursteilnahme und vermutlich auch die Auswirkungen des Fahrerlaubnisentzugs zeigen aufgrund der Ergebnisse eine schichtspezifische Tendenz. Arbeiter und Beamte sind existentieller betroffen als Selbständige und Angestellte in höherer beruflicher Position. Für die letztgenannten Gruppen gilt eher, daß der Führerscheinentzug Erschwernisse bei der Berufsausübung und zusätzliche Kosten, z.B. für einen Fahrer, oder Abhängigkeiten mit sich bringt. Hinsichtlich der Nutzung des Kraftfahrzeugs in der Freizeit ergaben sich für die verschiedenen Gruppen keine Unterschiede. Die Varianz in der Beantwortung dieser Frage ist jedoch ähnlich wie bei der Frage zur Kursmotivation sehr gering (79,9 % antworteten positiv).

7.4.5 Schulischer Abschluß und Kursmotive

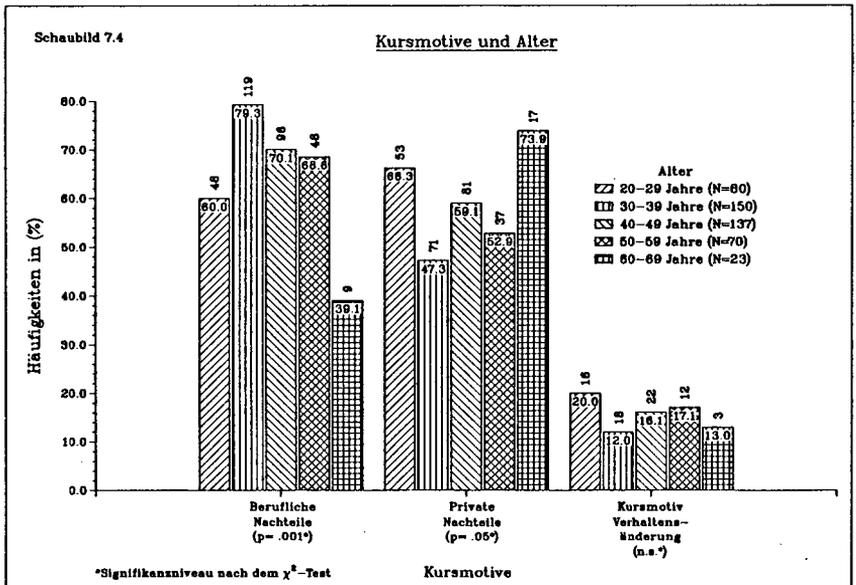
Es wurde in 7.3 die Hypothese formuliert, daß zwischen dem schulischen Abschluß der Kursteilnehmer und intrinsischer Kursmotivation ein Zusammenhang besteht. Für die Beziehung schulischer Abschluß und extrinsische Kursmotivation wurde die Nullhypothese angenommen.



Eine geringe, aber signifikante Korrelation besteht zwischen der Schulbildung und dem intrinsischen Kursmotiv Kursteilnahme mit dem Ziel, sich künftig bei Konfliktsituationen Alkohol und Fahren anders verhalten zu können ($r = .08$, vgl. Schaubild 7.3). Die Korrelationen zwischen der Schulbildung und den Indikatoren extrinsischer privater und berufsbezogener Motivation sind nicht signifikant.

7.4.6 Alter und Kursmotive

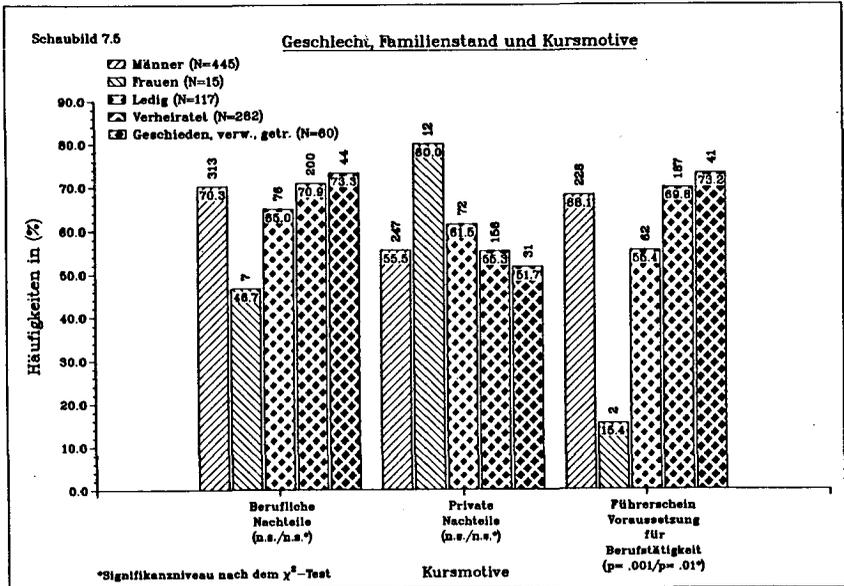
Zwischen der Nutzung des Kraftfahrzeugs und dem Alter gibt es einen U-förmigen Zusammenhang (Schaubild 7.4): Die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs spielt bei den Kursteilnehmern der mittleren Altersgruppen (30 bis 59 Jahre) eine große Rolle. Zwei Drittel der Kursteilnehmer aus diesen Altersgruppen nutzen das Kraftfahrzeug vorwiegend beruflich. Anders verhält es sich bei den unter 30jährigen und über 60jährigen Kursteilnehmern. Diese nutzen



das Kraftfahrzeug deutlich häufiger vorwiegend privat. Die altersspezifische Nutzung des Kraftfahrzeugs spiegelt sich auch in den genannten beruflichen und privaten Nachteilen wider. Die jüngeren und älteren Kursteilnehmer nennen mehr private Nachteile und weniger berufliche Nachteile. Hinsichtlich des Motivs "Verhaltensänderung" zeigte sich keine signifikante altersbezogene Tendenz. Lediglich bei den jüngeren Kursteilnehmern (Altersgruppe von 20 bis 29 Jahren) wird das Kursmotiv "Verhaltensänderung" etwas häufiger genannt als bei allen anderen Altersgruppen (20,0 % im Vergleich zu 14,5 %).

7.4.7 Familienstand, Geschlecht und Kursmotive

Hinsichtlich des Familienstandes ist lediglich ein Ergebnis zu berichten. Es zeigt sich, daß Ledige das Kraftfahrzeug eher privat nutzen, während bei den anderen Gruppen die private Nutzung des Kraftfahrzeugs in den Hintergrund tritt (Schaubild 7.5). Dies mag auch mit dem niedrigeren Alter der ledigen Kursteilnehmer zusammenhängen, da ja bereits festgestellt worden ist, daß die Nutzung des Kraftfahrzeugs vom Alter der Kursteilnehmer abhängig ist.



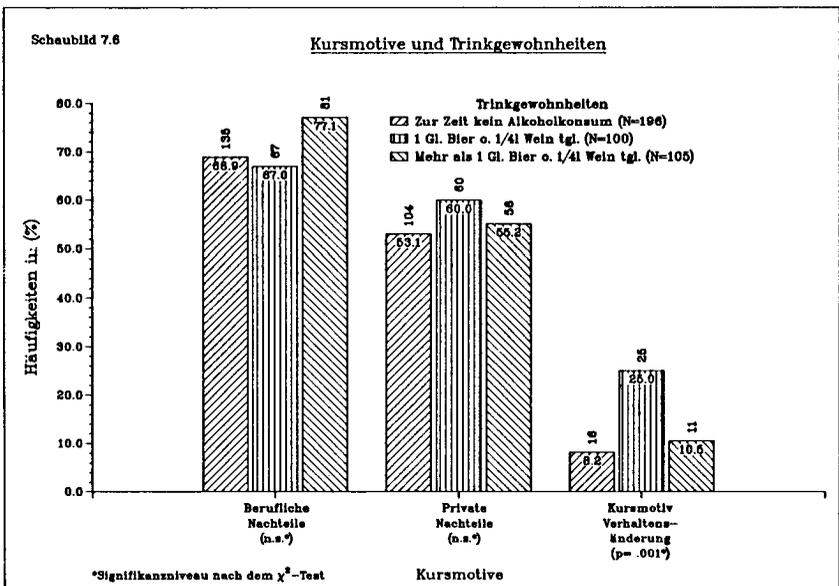
Die Differenzierung der Kursmotive zwischen den männlichen und weiblichen Kursteilnehmern erscheint aufgrund der geringen Zahl der weiblichen Kursteilnehmer (N= 15) problematisch, sollte jedoch aufgrund der beträchtlichen Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen nicht übergangen werden. Wegen der kleinen Zahl der Frauen unter den Kursteilnehmern sollten die Schlußfolgerungen und Ergebnisse mit entsprechender Vorsicht behandelt werden.

Die Motivationslage bei den männlichen und weiblichen Kursteilnehmern differiert in deutlichem Maße (Schaubild 7.5). Die frühere Nutzung des Kraftfahrzeugs war bei den männlichen Kursteilnehmern vorwiegend beruflich (61,4 % eher beruflich, 14,9 % sowohl privat als auch beruflich), bei den Frauen dominierte die Bedeutung des Kraftfahrzeugs im privaten Bereich (64,3 % eher privat). Dementsprechend werden von den Frauen weniger häufig berufliche Nachteile angeführt (46,7 % im Vergleich zu 70,3 % bei den Männern). Weiter überwiegen bei den Angaben der weiblichen Kursteilnehmer die Hinweise auf private Nachteile (80,0 % im Vergleich zu 55,5 % bei den männlichen Kursteilnehmern). Das Kraftfahrzeug ist also bei den weiblichen Kursteilnehmern grundsätzlich weniger wichtig für die Berufsausübung, in der Nutzung des Kraftfahrzeugs im Freizeitbereich gibt es zwischen den beiden Gruppen keine Unterschiede. Nicht überraschend ist deshalb auch die Tatsache, daß von den weiblichen Kursteilnehmern das Motiv, durch die Kursteilnahme das eigene Verhalten zu verbessern oder einen Rückfall vermeiden zu lernen, häufiger genannt wird (26,7 % im Vergleich zu 15,1 %). Der Anteil der Frauen unter den Kursteilnehmern dürfte also nicht zuletzt deshalb so niedrig sein (vgl. 6.3.1), weil sie vermutlich infolge der Rahmenbedingungen der Nachschulungskurse vor allem beruflich motivierte Kursinteressenten und weniger andere Gruppen, die schon vor Kursbeginn für die inhaltlichen Kursziele stärker sensibilisiert sind, angesprochen werden.

7.4.8 Trinkgewohnheiten und Kursmotive

Nach den Angaben der Kursteilnehmer über ihren regelmäßigen Alkoholkonsum wurden drei Gruppen gebildet. 198 Kursteilnehmer (49,5 % der gültigen Antworten) gaben an, unregelmäßig oder zur Zeit gar keinen Alkohol zu konsumieren. 100 Kursteilnehmer (25,0 % der gültigen Antworten) berichteten über einen regelmäßigen Alkoholkonsum von einem Glas Bier oder einem Viertel Wein täglich. Ein weiteres Viertel der Kursteilnehmer mit gültigen Antworten zu dieser Frage (102 oder 25,5 %) nannte einen höheren Alkoholkonsum (vgl. Schaubild 7.6).

Zwischen dem regelmäßigen Alkoholkonsum und den erlebten negativen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung im beruflichen und privaten Bereich besteht erwartungsgemäß kein Zusammenhang. Eine Beziehung zwischen Trinkgewohnheiten und intrinsischer Kursmotivation zeigte sich, jedoch nicht in der Art, wie in 7.3 erwartet. Die intrinsische Kursmotivation ist am stärksten ausgeprägt bei den Kursteilnehmern mit einem mittelmäßigen Alkoholkonsum (ein Glas Bier oder ein Viertel Wein täglich). In den beiden anderen Gruppen ist die intrinsische Kursmotivation deutlich niedriger. Eine Erklä-



rung für diese U-förmige Beziehung könnte darin bestehen, daß ein Problembewußtsein bei der Gruppe mit mittlerem Alkoholkonsum am stärksten ausgeprägt ist, da diese Gruppe durchaus die Möglichkeit sieht, durch den Alkohol in gefährliche Situationen zu geraten. Die Gruppe mit wenig oder unregelmäßigem Alkoholkonsum unterschätzt dagegen solche gefährliche Situationen, während die Gruppe mit überdurchschnittlichen Trinkgewohnheiten eher die Risiken des Alkohols zu verleugnen scheint.

7.4.9 Trinkgewohnheiten im Vergleich zum sozialen Umfeld und Kursmotive

Aus den Antworten der Kursteilnehmer zu dem Trinkverhalten von Freunden und Arbeitskollegen wurde eine ordinalskalierte Variable mit den Abstufungen "mehr bzw. stärkerer Alkoholkonsum", "ähnlicher Alkoholkonsum bzw. nicht eindeutig mehr oder weniger" und "wenig bzw. geringerer Alkoholkonsum" gebildet (vgl. 2.3.1). 71 Kursteilnehmer gaben an, daß ihre Freunde und Arbeitskollegen mehr trinken würden als sie selbst, 150 Kursteilnehmer sahen keine Unterschiede zwischen ihrem eigenen Trinkverhalten und dem Verhalten ihrer Bekannten, 46 sprachen von unterschiedlichen Trinkverhaltensweisen in ihrem Bekanntenkreis, d.h. sie konnten sich nicht eindeutig auf eine bestimmte Tendenz festlegen. Eine Gruppe von 71 Kursteilnehmern charakterisierte das Trinkverhalten ihrer Bekannten und Freunde als unauffällig und gering.

Es wurde die Hypothese formuliert, daß Kursteilnehmer aus einem sozialen Umfeld, in dem mehr Alkohol konsumiert wird als diese Probanden selbst zu konsumieren gewohnt sind, stärker von dem Motiv, besser mit Konfliktsituationen Alkohol und Fahren umgehen zu können, zur Kursteilnahme bewegt wurden als Kursteilnehmer, bei denen der Alkoholkonsum im allgemeinen höher ist als im sozialen Umfeld.

Die Korrelation zwischen dem Trinkverhalten im Vergleich zum sozialen Umfeld und der intrinsischen Kursmotivation beträgt .12 und ist zwar nur mäßig hoch, aber signifikant (Schaubild 7.7). Gerade die Gruppe, die den Alkoholkonsum von Freunden und

Schaubild 7.7

**Kursmotive und Trinkverhalten von
Freunden und Arbeitskollegen**

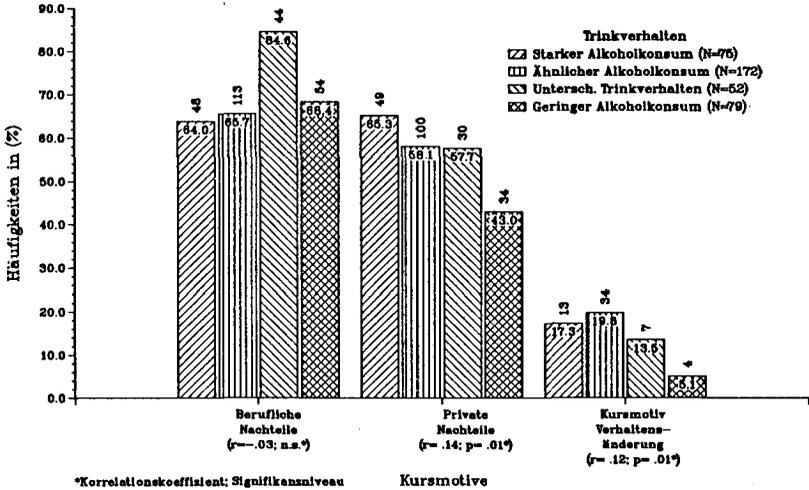
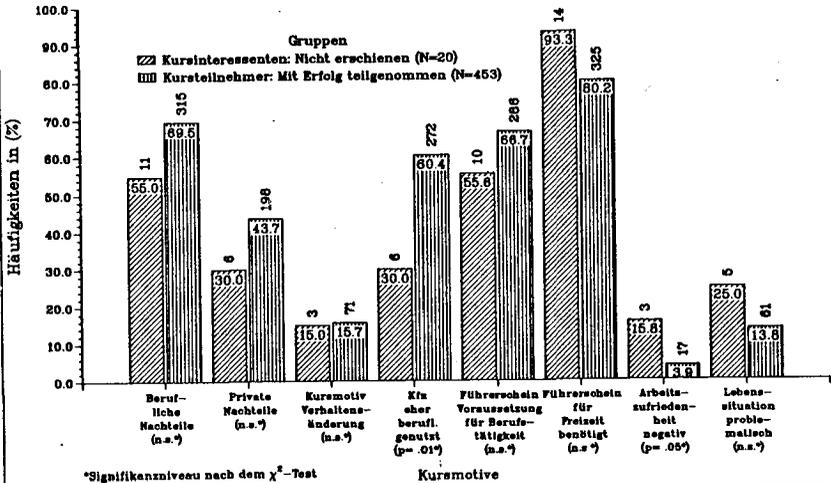


Schaubild 7.8

**Kursmotive bei Kursteilnehmern und
Kursinteressenten, die nach dem Vorgespräch
nicht zum Kurs erschienen sind**



Arbeitskollegen als gering bezeichnet bzw. niedriger als den eigenen einschätzt, nennt das Kursmotiv, Rückfälligkeit vermeiden zu lernen oder sich künftig in Konfliktsituationen Alkohol und Fahren anders verhalten zu können, deutlich seltener (5,1 % im Vergleich zu 17 % bei den drei anderen Gruppen zusammen).

Das Ergebnis steht im Einklang mit der Annahme, daß diese letzte Gruppe weniger in Konfliktsituationen mit stärker oder stark trinkgewohnten Bekannten kommt und somit auch weniger ein Verhaltens- oder Entscheidungsproblem sieht. Hinzu kommt, daß diese Gruppe nach den eigenen Angaben auch signifikant weniger Alkohol im Durchschnitt konsumiert ($\chi^2 = 18,18$, $p = 0,01$). Es scheint sich bei dieser Untergruppe unter den Kursteilnehmern um einen Personenkreis zu handeln, der selbst durchschnittlich wenig Alkohol trinkt und einen mäßig trinkenden Bekanntenkreis hat. Aufgrund dieser Konstellation wird die Notwendigkeit einer Verhaltensänderung weniger gesehen (vgl. auch 7.4.8).

7.4.10 Vergleich der Motivation bei Kursteilnehmern und Personen, die nach dem Vorgespräch nicht zum Kurs erschienen

Ein Gruppenvergleich zwischen Kursteilnehmern (N= 453) und nicht zum Kurs erschienenen Personen (N= 20) bietet eine zusätzliche Möglichkeit, die Interpretationen zu prüfen, daß bei der Kursmotivation extrinsische, vor allem berufliche Motive überwiegen. Leider liegen nur bei 20 der nicht zum Kurs erschienenen Personen von insgesamt 33 erfaßten Personen dieser Gruppe ausreichende Daten über die Kursmotive vor. Im Abschnitt 5.4.5 zum Selektionsprozeß vor der Kursteilnahme wurde bereits gezeigt, daß die nicht zum Kurs erschienenen Probanden jünger sind, seltener über Abitur oder Hochschulbildung verfügen und eher abhängig beschäftigt sind (Beamter oder Arbeiter).

Auf die Motive der Kursteilnahme soll jetzt anhand der in Schaubild 7.8 zusammengestellten Gruppenunterschiede eingegangen werden. Die Vermutung, daß sich die beiden Gruppen hinsichtlich der beruflichen Bedeutung der Kraftfahrzeugnutzung und dadurch auch in den Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung unterscheiden, wird teilweise bestätigt.

Die beiden Gruppen unterscheiden sich signifikant in der beruflichen Nutzung des Kraftfahrzeugs. Für doppelt so viele Kursteilnehmer ist die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs im Vergleich zur privaten Nutzung von großer Wichtigkeit. In den Nachteilen unterscheiden sich beide Gruppen nicht signifikant, wenngleich die Tendenzen in die zu erwartende Richtung gehen, d.h. die Kursteilnehmer sehen mehr berufliche und private Nachteile als die nicht Erschienenen. Keine Unterschiede zeigen sich in dem Kursmotiv Verhaltensänderung. Dies bestätigt die Hypothese der vorwiegend extrinsischen Teilnahme-motivation. Neben den Motiven im engeren Sinne scheint die allgemeine Lebenssituation eine Bedeutung für die Entscheidung zur Kursteilnahme zu haben. Die Kursinteressenten mit einer positiven Arbeitssituation entschieden sich signifikant häufiger für die Kursteilnahme. Ähnlich ist die Tendenz bei den Kursinteressenten, die ihre Lebenssituation als unproblematisch bezeichneten.

7.5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Die explorative Befragung zur Kursmotivation ergab, daß von dem weitaus größten Teil der Kursteilnehmer das Ziel der Sperrfristabkürzung spontan als Kursmotiv genannt wird (80,2 % der Antworten). Etwa ein Sechstel der Befragten nennt die Bereitschaft oder den Wunsch, sich künftig anders verhalten zu können und einen Rückfall vermeiden zu lernen, auf die offene Frage nach dem Kursmotiv. Die Verteilungen der Antworten differierten beträchtlich zwischen den verschiedenen Kursorten. Es konnte nicht eindeutig geklärt werden, ob diese Unterschiede auf die Interviewpraxis der einzelnen Medizinisch-Psychologischen Institute oder auf die Merkmale und Motive der Probanden in den verschiedenen Regionen zurückgehen.

Von zwei Dritteln der Kursteilnehmer wurden negative Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung im beruflichen Bereich genannt. Etwa gleich groß ist der Anteil der Befragten, die das Kraftfahrzeug als Voraussetzung für die Ausübung der Berufstätigkeit bezeichnen, und der Befragten, die die Kraftfahrzeugnutzung als überwiegend beruflich bezeichneten. Die negativen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung bei dem restlichen Drittel liegen ausschließlich oder vorwiegend im privaten Bereich.

Die Korrelationskoeffizienten der Beziehungen zwischen den Indikatoren beruflicher Kursmotivation sind positiv und liegen zwischen $+0.37$ und $+0.57$.

Die Zusammenhänge zwischen den Indikatoren privater extrinsischer Kursmotivation und den Indikatoren der beruflichen Kursmotivation sind mäßig bis mittel negativ und liegen zwischen -0.07 und -0.45 . Die Korrelationen zwischen den Variablen "Kursmotiv Verhaltensänderung", "Kfz für Freizeitinteressen benötigt" und den übrigen Variablen sind sehr niedrig (maximaler Wert $.15$). Dies wird mit der schiefen Verteilung der Antworten ($80\% : 20\%$) in beiden Variablen erklärt.

Die extrinsische Kursmotivation steht bei den Kursteilnehmern im Vordergrund. Der Wunsch, durch die Kursteilnahme früher den Führerschein wieder zurückzuerlangen, ist bei zwei Dritteln der Kursteilnehmer ausschließlich durch Schwierigkeiten und Nachteilen im Beruf begründet. Bei dem restlichen Drittel überwiegen die negativen Auswirkungen im privaten Bereich. Trotz des Übergewichts der extrinsischen Motive bei der explorativen Befragung zur Kursmotivation ist nicht auszuschließen, daß bei vielen Kursteilnehmern eine breitere Motivkonstellation vorliegt. Es ist möglich, daß unter dem Einfluß der negativen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung andere Motive überdeckt werden. Diese sollten dann bei einer intensiveren Befragung oder im Laufe der Bearbeitung während der Kursteilnahme manifestiert werden.

Es wurden weiter einige Hypothesen zum Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status (Stellung im Beruf, Schulbildung), Trinkgewohnheiten und Kursmotivation überprüft. Es bestätigte sich, daß die Häufigkeit der Nennung intrinsischer Kursmotivation von der Schulbildung und von den Trinkgewohnheiten abhängt (vgl. Tabelle 7.3). Ein erwartungswidriger nichtlinearer Zusammenhang trat zwischen Trinkgewohnheiten und intrinsischer Kursmotivation auf. Die Kursteilnehmer mit einem mittelmäßig starkem regelmäßigem Alkoholkonsum (ein Bier oder ein Viertel Wein täglich) zeigten sich am meisten lern- und veränderungsmotiviert.

Tabelle 7.3: Ergebnisse zum Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status, Trinkgewohnheiten und Kursmotivation

	Stellung im Beruf	Schulbildung	eigene Trinkgewohnheiten	Trinkgewohnheiten im Vergleich zum sozialen Umfeld
	je größer Flexibilität und Eigenständigkeit in der Berufstätigkeit	je höher die Schulbildung	je mehr Alkohol regelmäßig konsumiert wird	je höher der Alkoholkonsum bei Freunden und Arbeitskollegen im Vergleich zum Befragten
intrinsische Kursmotivation	-	desto häufiger werden intrinsische Kursmotive genannt (p= 0.05)	U-förmige Beziehung	desto häufiger werden intrinsische Kursmotive genannt (p= 0.01)
Erleben von Nachteilen im Beruf	desto weniger Nachteile im Beruf werden erlebt (p= 0.01)	-	-	-
Erleben von Nachteilen im privaten Bereich	desto weniger Nachteile im privaten Bereich werden erlebt (p= 0.01)	-	-	desto mehr Nachteile im privaten Bereich werden erlebt (p= 0.001)
Wichtigkeit der Fahrerlaubnis im Beruf	desto wichtiger ist die Fahrerlaubnis für die Berufsausübung (p= 0.01/0.001)	-	-	desto weniger wichtig ist die Fahrerlaubnis für die Berufsausübung (p= 0.01/n.s.)
Wichtigkeit der Fahrerlaubnis in der Freizeit	-	-	-	-

Dieses erwartungswidrige Ergebnis wird durch Unterschiede in der Sensibilität für Konfliktsituationen Alkohol und Fahren und durch die verschiedenen ausgeprägte Stärke von Abwehrhaltungen erklärt. Die Kursteilnehmer mit niedrigen Angaben über ihre Trinkgewohnheiten scheinen die Gefährlichkeit und Häufigkeit von solchen Konfliktsituationen eher zu unterschätzen. Sie sehen das Alkoholverkehrsdelikt als eine Ausnahme und eher untypisch für ihr durchschnittliches Verhalten. Dies bewegt sie dazu, die Notwendigkeit einer Verhaltensänderung als geringer einzuschätzen. Die Kursteilnehmer mit einem hohen durchschnittlichen Alkoholkonsum dürften dagegen die Wichtigkeit einer Verhaltensänderung aus anderen Gründen als gering beurteilen. Bei ihnen würde man eher Einflüsse von Abwehrhaltungen vermuten. Je höher der regelmäßige Alkoholkonsum, desto schwerer erscheint subjektiv der Versuch zur Verhaltensände-

rung, zur Reduktion des Alkoholkonsums und zum Erlernen alternativer Verhaltensmöglichkeiten. Unter dem Eindruck dieser Beurteilung von Verhaltensänderungen ist die Entstehung von Abwehrhaltungen wahrscheinlich.

Zwischen den Indikatoren der Kursmotivation und dem Alter bestehen mehrere signifikante Beziehungen: Die Wichtigkeit der beruflichen Kraftfahrzeugnutzung und die negativen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung sind bei den mittleren Altersgruppen (30 bis 59 Jahre) am größten. Dieses Ergebnis läßt sich leicht mit dem beruflichen Engagement und der beruflichen Position in diesem Altersbereich erklären. Im Gegensatz dazu ist die Situation bei den jüngeren und den älteren Kursteilnehmern anders: Die jüngeren Kursteilnehmer wachsen erst in das Berufsleben hinein, die älteren gewinnen zunehmend Abstand.

Eine große Bedeutung für die Kursmotivation hat das Geschlecht der Kursteilnehmer. Aufgrund der geringen Fallzahlen bei den weiblichen Kursteilnehmern erwiesen sich nur zwei Zusammenhänge als signifikant: Die Wichtigkeit der Kfz-Nutzung ist bei den weiblichen Kursteilnehmern deutlich geringer ausgeprägt. Dagegen zeigen sich Tendenzen, daß die weiblichen Kursteilnehmer mehr private und weniger berufliche Nachteile der Fahrerlaubnisentziehung nennen und daß sie häufig den Wunsch nach Verhaltensänderung und Vermeidung eines Rückfalls als Kursmotiv angeben. Hierbei handelt es sich um statistisch nicht zweifelsfrei abgesicherte Tendenzen ($p = .09, .11, .39$). Bei den kleinen Fallzahlen ist allerdings das Risiko, einen bestehenden Zusammenhang zurückzuweisen, als recht hoch anzusehen.

Der Familienstand der Kursteilnehmer ist analog zum Alter von Bedeutung für die Wichtigkeit der beruflichen Kfz-Nutzung. Die ledigen Kursteilnehmer sehen die Nutzung des Kraftfahrzeugs im Beruf als weniger wichtig an. Dies dürfte mit dem Alter und der beruflichen Position zusammenhängen.

Ein Vergleich der Kursmotivation bei den Kursteilnehmern (Gruppe 6) und den Kursinteressenten, die am Vorgespräch teilnahmen, eine

Befürwortung der Kursteilnahme erhielten und nicht zum Kurs erschienen (Gruppe 4), läßt weitere Rückschlüsse auf die Bedeutung einzelner Aspekte der Kursmotivation zu. Die beiden Gruppen unterscheiden sich nicht in der Eignung für die Kursteilnahme und sind sich im Hinblick auf Selbstselektion und Kursinteresse sehr ähnlich. Als einziger systematischer Unterschied kommt das Vorliegen eines wirklich ernsthaften Kursinteresses in Frage. Die Unterschiede zwischen den beiden Gruppen zeigen, daß die ernsthafte Kursmotivation in einem systematischen Zusammenhang mit der beruflichen Wichtigkeit der Kraftfahrzeugnutzung steht. Für die anderen erfaßten Aspekte der Kursmotivation konnte die Nullhypothese nicht zurückgewiesen werden, wenngleich Vorsicht geboten ist: Aufgrund der kleinen Fallzahlen bei Gruppe 4 ist das Risiko (β -Fehler), einen Unterschied fälschlicherweise nicht zu erkennen, deutlich erhöht. Zusätzlich zeigte sich, daß eine positive Einstellung zur Arbeit den letzten Schritt zur Kursteilnahme fördert. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, daß Kursinteressenten mit einer geringeren Problem- und Streßbelastung sich eher zur Kursteilnahme entschließen können.

8. RÜCKFALLGESCHEHEN BEI DEN NACHGESCHULTEN ALKOHOLAUFFÄL- LIGEN ERSTTÄTERN UND IN EINER VERGLEICHSSTICHPROBE AUS DER GRUNDGESAMTHEIT DER ERSTTÄTER IN BADEN-WÜRTTEMBERG

8.1 Evaluation bei nachgeschulten alkoholauffälligen Kraftfahrern - zur Vorgeschichte der vorliegenden Untersuchung

Dieser Abschnitt der vorliegenden Arbeit zu den Nachschulungskursen für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg hat das Rückfallgeschehen bei den nachgeschulten Kursteilnehmern zum Gegenstand. Die Ergebnisdarstellung soll sich im Schwerpunkt auf die Rückfälligkeit bei den Kursteilnehmern beschränken. Ein Vergleich des Rückfallgeschehens mit einer Stichprobe aus der Grundgesamtheit der nichtvorbestraften alkoholauffälligen Kraftfahrer des Jahres 1979 in Baden-Württemberg erfolgt in Abschnitt 8.3.3. Eine Evaluation der Kurswirkung im Hinblick auf das Rückfallgeschehen kann durch diesen Untersuchungsteil im engeren Sinne nicht gewährleistet werden. Dazu fehlt ein Versuchsplan, der den entsprechenden Maßstäben quasi-experimenteller Designs genügt. Lediglich in einem weiteren Sinne können Aussagen zur Abschätzung der Kurswirkung im Hinblick auf das Rückfallgeschehen gemacht werden. Dies ist möglich durch die Bezugnahme auf Vergleichsdaten zum Rückfallgeschehen bei nicht nachgeschulten erstmals auffälligen Alkoholverkehrstärtern. Der Grund für die Einschränkungen liegt darin, daß bei den Vergleichsgruppen keine Äquivalenz der Merkmale und Vorbedingungen zur Kursteilnehmergruppe vorliegt. Genauer muß vielleicht gesagt werden, wir wissen zu wenig darüber, inwieweit sich die zur Beurteilung der Kurswirkung herangezogenen Vergleichsgruppen von den Kursteilnehmern unterscheiden. Vielmehr gibt es gewichtige Hinweise, die sagen, daß es sich bei der hier betrachteten Kursteilnehmergruppe um eine Auswahl aus der Grundgesamtheit handelt - dies wurde in den vorhergehenden Kapiteln differenziert dargestellt. Eine Vergleichsgruppe, die den Kursteilnehmern in diesen Merkmalen ausreichend äquivalent wäre, gibt es für die vorliegende Untersuchung nicht.

In den Planungsgesprächen zur wissenschaftlichen Begleitung des Modellversuchs durch das Max-Planck-Institut Freiburg wurden

Möglichkeiten diskutiert, einen Versuchsplan herzustellen, der wissenschaftlichen Kriterien genügt. Dabei wurden drei mögliche Konzeptionen gesehen, die im folgenden dargestellt werden sollen, um daran anschließend dem Leser zu erklären, warum der in 8.3.3 vorgenommene Vergleich nur beschränkte Aussagen über eine Kurswirkung zuläßt, warum aber trotzdem ein solcher Untersuchungsplan für die Begleituntersuchung des Max-Planck-Instituts zustande kam.

Konzeption 1: Experimentelles Design

Die für die Nachschulung in Frage kommenden Probanden werden nach Zufall auf eine Experimental- und eine Kontrollgruppe verteilt. Der Pool der möglichen Probanden besteht dabei aus den Interessenten für das Schulungsmodell. Durch die Randomisierung der Vergleichsgruppen ist die Äquivalenz der Ausgangsbedingungen gewährleistet, wenn eine entsprechend große Zahl der Gruppen zustande kommt.

Unabhängige Variable in diesem Versuchsplan zur Evaluation der Kurswirkung auf das Rückfallgeschehen ist die Teilnahme an dem Modellversuch einschließlich der zu erreichenden Sperrfristabkürzung. Abhängige Variable ist das Rückfallgeschehen in einem Bewährungszeitraum von drei Jahren nach der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Durch den Vergleich der Legalbewährung von Experimental- und Kontrollgruppe wäre die Frage nach dem Effekt der Schulungsmaßnahme mit ausreichender Gültigkeit zu beantworten. Eine Erfassung der Merkmale von Experimental- und Kontrollgruppe ist nicht unbedingt notwendig, aber hilfreich und dient zwei Zielen:

Zum einen bietet eine solche Erfassung der Merkmale eine Kontrolle der Äquivalenz von Kontroll- und Experimentalgruppe. Zum anderen läßt die Merkmalsbeschreibung bei den beiden Gruppen Aussagen darüber zu, welche Merkmale den Teilnehmerkreis des Modellversuchs charakterisieren und inwieweit diese Merkmale vom Bevölkerungsdurchschnitt sowie von der Grundgesamtheit der Verurteilten abweichen. Dies wäre gerade für die Frage der Generalisierung des Schulungsmodells nützlich.

Zu dem Zweck der Merkmalserfassung wurde ein entsprechender Fragebogen des Technischen Überwachungsvereins in eine dem Modellversuch angemessene Form gebracht. Die Auswertung der Ergebnisse dieses Fragebogens geschah bereits in den vorhergehenden Kapiteln.

Der wissenschaftliche Wert dieser Konzeption ist beachtlich, da die Frage nach dem Effekt des Modellversuchs im Hinblick auf das Rückfallgeschehen valide beantwortet werden kann. Aussagen über Wirkung einzelner Detailspekte der Nachschulungsmaßnahmen können jedoch aufgrund dieses Designs nicht gemacht werden. Dazu wäre die Bildung mehrerer Experimentalgruppen notwendig. Der Aufwand für das Design ist relativ gering, da eine wesentliche Leistung in der randomisierten Zuordnung auf Experimentalgruppe und Kontrollgruppe besteht. Theoretische Vorarbeiten im Hinblick auf die Bedingungsvariablen der Kurswirkung sind nicht notwendig.

Konzeption 2: Quasi-experimentelles Design

Experimental- und Vergleichsgruppe werden ohne Randomisierung zusammengestellt. Um die Frage nach dem Effekt der Nachschulungsmaßnahme beantworten zu können, werden zunächst eine Vielzahl von unabhängigen Variablen erhoben, die aufgrund eines zu erarbeitenden theoretischen Konzeptes - vor allem unter Bezug auf den gegenwärtigen Forschungsstand - zur Vorhersage des Rückfallgeschehens als relevant erscheinen. Hier ist der aktuelle Stand der Forschung zu Prädiktorvariablen des Rückfallgeschehens bei alkohol-auffälligen Kraftfahrern von Interesse. Da der Zusammenhang von Rückfallprädiktoren und tatsächlichem Rückfallgeschehen auch Gegenstand des folgenden empirischen Teils ist, soll hierauf näher eingegangen werden.

Untersuchungen zur Vorhersage des Rückfallgeschehens bei alkohol-auffälligen Kraftfahrern bezogen sich meist auf biographische Merkmale (zum Thema Rückfallprädiktoren seien besonders folgende Forschungsarbeiten genannt: BUIKHUISEN, 1971; KUNKEL, 1976; MIDDENDORFF, 1961; SCHÖCH, 1973; SÖMEN, 1975; WELZEL, 1976). Diese Forschung geschah zu dem Zwecke, Selektionsentscheidungen abzusichern. Die meisten Forschungsergebnisse gingen in die Bildung von Prognosetafeln ein und sollten eine Hilfe bei der Prognose künftigen Verhaltens im Straßenverkehr sein. Aus diesem Grunde

konzentrierte sich die Forschung auf eher statische Merkmale in der Vorgeschichte der zu beurteilenden Kraftfahrer. Ein Interesse an dynamischen oder Prozeßmerkmalen, die durch psychologische Maßnahmen beeinflusbar sind, ergab sich vermehrt erst durch das Angebot von Rehabilitations- und Nachschulungsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer. Aus diesem Grund liegen relativ wenig gesicherte Ergebnisse über den Zusammenhang von Prozeßmerkmalen und Rückfallgeschehen vor.

Viele Untersuchungen belegten, daß die Rückfallwahrscheinlichkeit mit der Anzahl der alkoholbedingten Auffälligkeiten in der Vorgeschichte ansteigt (vgl. zusammenfassend WINKLER & JACOBSHAGEN, 1984). Im allgemeinen kann man aufgrund der Forschungsergebnisse davon ausgehen, daß bei einem Trunkenheitsdelikt in der Vorgeschichte die Rückfallwahrscheinlichkeit auf 60 % ansteigt (HASE, 1981). Hierbei handelt es sich jeweils um Daten über registrierte Wiederauffälligkeit, so daß die tatsächliche Rückfallwahrscheinlichkeit im Sinne einer erneuten Trunkenheitsfahrt höher liegt. Diese Zahlen können außerdem selbst im Bereich registrierter Delinquenz nur grobe Anhaltspunkte sein, weil die Wahrscheinlichkeit der Registrierung insbesondere von der Kontroll- und Verfolgungsdichte abhängt. Es besteht die begründete Vermutung, daß es hinsichtlich der Kontrolldichte erhebliche regionale Unterschiede gibt (NICKEL, JACOBSHAGEN & WINKLER, 1985).

Eine neuere Untersuchung zur Bedeutung von Daten des Lebenslaufes und der Vorgeschichte bei alkoholauffälligen Kraftfahrern wurde von WINKLER und JACOBSHAGEN 1984 durchgeführt (WINKLER & JACOBSHAGEN, 1984). Hierbei wurden alle wesentlichen, in klassischen Untersuchungen analysierten Prädiktorvariablen aus der Biographie untersucht. Es wurde eine Gruppe von Rückfälligen (N= 57) und eine Kontrollgruppe von Nichtrückfälligen (N= 57) miteinander verglichen. Die Autoren konnten auf Datenmaterial zurückgreifen, das im Rahmen von Nachschulkursen für wiederholt auffällige Kraftfahrer gesammelt wurde. Die Untersuchung geschah mehr als drei Jahre nach der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, die mittlere Beobachtungszeit wird von den Autoren mit 36,34 Monaten angegeben. Die Kontrollgruppe wurde aus einer größeren Zahl von Personen durch Parallelisierung hinsichtlich des Lebensalters, des Beobachtungszeitraums und der Wohngemeinde gebildet. Damit konnte der Einfluß dieser Faktoren ausgeschlossen werden. Es zeigte sich, daß folgende Merkmale eine rückfallerhöhende Bedeutung besitzen:

- Behördlicherseits bereits bekannter Alkoholabusus
- Fahren ohne Fahrerlaubnis
- Vorliegen einer Unfallflucht
- Alkoholdelikte außerhalb des Straßenverkehrs

Die Zahl der Trunkenheitsdelikte und der Abstand zum letzten Rückfall erwiesen sich in der Untersuchung als wenig bedeutsam im Gegensatz zu anderen Arbeiten. Einen geringen Einfluß auf die Rückfälligkeit hatte auch der Blutalkoholwert der vorherigen Taten. Das Alter trat als Rückfallprädiktor nicht in Erscheinung, da die Vergleichsgruppen nach dem Alter parallelisiert worden waren, grundsätzlich kommt jedoch dem Alter eine wichtige Bedeutung bei der Rückfälligkeit zu.

ALBRECHT 1982 untersuchte die Legalbewährung in einem Zeitraum von fünf Jahren nach der ersten Tat bei einer Stichprobe von insgesamt 2.000 Verurteilten (ALBRECHT, 1982). Eine Regressionsanalyse der Beziehungen zwischen Prädiktoren aus der Biographie und Wiederverurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr erbrachte folgenden Befund: Für die Anzahl der einschlägigen Wiederverurteilungen haben die Vorstrafenbelastung und die Berufsposition ein eigenes Gewicht. Die Zahl der Wiederverurteilungen war um so höher, je mehr Vorstrafen vorlagen und je niedriger der berufliche Status des Wiederverurteilten war. Bei der Verwendung des Rückfallintervalls als abhängiger Variablen ergaben sich noch eine Reihe zusätzlicher Prädiktoren. Das Rückfallintervall war um so länger, je geringer die Vorstrafenbelastung, wenn es sich bei den Probanden um Verheiratete handelte, je höher das Alter, je höher die Berufsposition und je höher die Blutalkoholkonzentration. Die Ergebnisse der Untersuchung stimmen bis auf den Einfluß der Blutalkoholkonzentration mit der bisherigen Forschungslage überein. Für die Blutalkoholkonzentration zeigte sich nicht der im allgemeinen erwartete Einfluß, daß mit höheren Blutalkoholwerten die Rückfallwahrscheinlichkeit zunimmt.

Gerade in bezug auf die Blutalkoholkonzentration als Prädiktor des Rückfallgeschehens kommt STEPHAN 1986 zu einem anderen Ergebnis (STEPHAN, 1986). Bei 467 nachgeschulten alkoholauffälligen Ersttätern stellte er unterschiedliche Rückfallquoten abhängig von der Blutalkoholkonzentration fest. Von 123 Personen mit einer BAK unter 1,6 Promille wurden 3 (2,4 %) innerhalb von 24 Monaten rückfällig. Mit höheren BAK-Werten stieg die Rückfallquote an. Von 138 Personen mit mehr als 2,00 Promille wurden 11 (8 %) rückfällig.

BOOTH und GROSSWILER 1978 untersuchten an einer kleinen Stichprobe von 47 Probanden, die an einem Nachschulungsprogramm beteiligt waren, den Zusammenhang zwischen Prädiktoren und selbstberichtetem Rückfallgeschehen (BOOTH & GROSSWILER, 1978). Es handelte sich um Personen, die durch ein Gericht an das Behandlungszentrum verwiesen wurden. Der Zeitraum zwischen dem Schulungsprogramm und der Nachbefragung betrug ein halbes Jahr. Die Fragen zur Rückfälligkeit bezogen sich auf Fahren unter Alkoholeinfluß, Selbsteinschätzung einer Veränderung des Trinkverhaltens. Die Autoren stellen zunächst fest, daß es Zusammenhänge zwischen der Behandlungsdauer und dem Abstand zwischen Behandlung und Nachbefragung gibt. Je mehr Zeit seit dem Schulungsprogramm verstrichen ist, desto geringer schätzten die Probanden die Veränderungen im Trinkverhalten ein. Die Behandlungsdauer zeigte einen Zusammenhang mit einem Item der Rückfallskala. Je länger ein Proband in dem Programm verweilte, desto weniger häufig berichtete er über Fahren unter Alkoholeinfluß. Bei den demographischen Daten zeigte sich eine größere Rückfallneigung bei jüngeren Probanden. Die Berufsposition stand in Zusammenhang mit der Häufigkeit der selbstberichteten Alkoholfahrten. Die Facharbeiter in der Stichprobe berichteten am meisten über Fahren unter Alkoholeinfluß. Probanden, die geschieden waren, berichteten am wenigsten Veränderungen im Trinkverhalten. Keinen Einfluß zeigten Geschlecht, Rasse und Ausbildung. Unter den Variablen der Vorgeschichte im Bereich der Alkoholverkehrsdelikte und deren Bestrafung ergab sich, daß Probanden, die in einen Unfall verwickelt waren, häufiger über ein Abnehmen des Alkoholkonsums berichteten. Eine multivariate Analyse

der abhängigen Variablen Fahren unter Alkoholeinfluß führte zu dem Ergebnis, daß die jüngeren Probanden mit einem Beschäftigungsverhältnis am ehesten zu erneutem Fahren unter Alkoholeinfluß neigten.

Auch WENDLING und KOLODY 1982 unternahmen eine Untersuchung über Prädiktorvariablen im Rahmen einer Evaluationsstudie eines drinking-driver-education-Programms (WENDLING & KOLODY, 1982). Es ging ihnen hauptsächlich darum, die Vorhersagevalidität des Mortimer-Filkins-Tests zu untersuchen, der zur Identifizierung von Problemtrinkern entwickelt wurde. Der Mortimer-Filkins-Test besteht aus mehreren Erhebungsbögen über Trinkverhalten, Biographie und kriminelle Vorgeschichte sowie einem Bogen zur Erfassung der Behandlungsmaßnahmen. Auf der Basis des Mortimer-Filkins-Tests wurden die 1.701 untersuchten Probanden in zwei Kategorien unterteilt: Die höher belastete Gruppe wird als Problemtrinker bezeichnet. In eine zweite Gruppe wurden Geselligkeitstrinker und exzessive Trinker zusammengefaßt. Die Beobachtungszeit lag zwischen 30 und 48 Monaten.

Die Rückfälligkeit war bei den Problemtrinkern um die Hälfte höher als bei den Geselligkeitstrinkern. Einen wesentlichen Beitrag zur Vorhersage der Rückfälligkeit konnte lediglich der Fragenkomplex "Self-Reported Driving History" leisten. Andere Variablen wie Alter, Geschlecht, BAK, Bildungsniveau, Beruf und Lebensgewohnheiten hatten keine Vorhersagevalidität.

Die Ergebnisse der Prognoseforschung bei Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr lassen sich anhand der exemplarisch dargestellten Untersuchungen folgendermaßen zusammenfassen: Die Forschung identifizierte in der Biographie und in der kriminellen Vorgeschichte verschiedene relevante Prädiktoren für die Wiederauffälligkeit im Bereich der Alkoholverkehrsdelinquenz. Aus der Biographie sind hierbei aufzuführen: Alter, Familienstand, sozialer Status. Relevante Variablen aus der kriminellen Vorbelastung sind die Anzahl der Alkoholverkehrsdelikte, aber auch Vorbelastungen im Bereich der allgemeinen Delinquenz. Der Blutalkoholwert scheint dagegen eher von untergeordneter Bedeutung. Die Forschungsergebnisse zur BAK sind widersprüchlich. Die Trinkgewohnheiten sind ein weiterer Faktor, der von großer Bedeutung für die Wiederauffälligkeit ist. Soweit in den vorliegenden Studien Informationen über Alkoholabusus vorlagen, bilden diese einen signifikanten Prädiktor für Wiederauffälligkeit. Über die Vorhersagevalidität von Prozeßvariablen, die Ziel psychologischer Schulungs- und Rehabilitationsmaßnahmen sind, fehlen vergleichbare empirisch abgesicherte Ergebnisse. Die Forschung befindet sich hier erst in einem Anfangsstadium. Diese Prozeßvariablen müssen vorerst als weitgehend empirisch unbestätigte, lediglich theoretisch abgeleitete Zwischenkriterien für die Wirkung von psychologischen Schulungsmodellen gelten. Die Absicherung des Zusammenhangs der verwendeten Zwischenkriterien mit katamnestic Variablen, die die langfristige Kurswirkung repräsentieren, steht vorerst noch aus. Die unmittelbare Kurswirkung wird von den meisten Autoren in drei Bereichen gesehen: Wissens-, Einstellungs- und Verhaltensänderungen. NICKEL u.a. 1985 sehen als wirksame und erfolgreiche Kurse solche an, die "zu einem Zuwachs an Wissen über verkehrsgerechtes Verhalten und dessen Voraussetzungen führen, einen Wandel der Einstellungen und des Kraftfahrers

gegenüber Rechtsvorschriften bei der Verkehrsteilnahme bewirken und Änderungen der Fähigkeit zur Selbstkontrolle und des Verhaltens auslösen" (NICKEL, JACOBSHAGEN & WINKLER, 1985).

Bei der Konzeption 2 wird auf der Basis des theoretischen Hintergrundes folgendermaßen vorgegangen: Es sind eine oder mehrere Vergleichsgruppen zusammenzustellen. Dabei kann es sich um eine Stichprobe aus der Grundgesamtheit der alkoholauffälligen Ersttäter handeln oder um eine Gruppe von Kursinteressenten, die schließlich nicht am Kurs teilgenommen haben. Alle diese Vergleichsgruppen unterscheiden sich systematisch in bestimmten Variablen von der Nachschulungsgruppe. Von der Güte des theoretischen Ansatzes und der erfaßten Variablen hängt es ab, ob die relevanten, für die systematischen Unterschiede verantwortlichen Faktoren erfaßt werden. Zu diesem Zweck sind also bei der Experimental- und den Vergleichsgruppen umfangreiche Erhebungen von möglichen Bedingungsvariablen der Kurswirkung notwendig, die aus der Literatur zu Rückfallprädiktoren und psychologischen Theorien gewonnen werden.

Aussagen über den Kurseffekt geschehen bei diesem Design weniger auf der Basis der Unterschiede in dem Rückfallgeschehen zwischen Vergleichs- und Experimentalgruppe. Vielmehr werden die relevanten Prädiktorvariablen des Rückfalls bei der Gruppe der Kursteilnehmer zu mehreren Zeitpunkten erfaßt und so ein Veränderungswert erhoben. Die Feststellung der Legalbewährung dient zur Validierung der unabhängigen Variablen als Prädiktoren des späteren Rückfallgeschehens. Der Kurserfolg wird daran gemessen, ob sich diejenigen Variablen, die sich als gültige Prädiktoren der späteren Legalbewährung erwiesen haben, verändern. Dieses Verfahren ist dem Konzept der Validierung und Erhebung von Eignungsmerkmalen in der Arbeitspsychologie vergleichbar. Eine oder mehrere Vergleichsgruppen neben der Experimentalgruppe sind sinnvoll, um die Stichprobenabhängigkeit der korrelationsstatistischen Zusammenhänge prüfen zu können.

Dieses Design ist mit einem erheblichen forschungsökonomischen Aufwand verbunden, da umfangreiche Datenerhebungen sowohl bei den Kursteilnehmern als auch bei den Vergleichsgruppen zu leisten

wären. Der wissenschaftliche Wert dieser Konzeption ist sehr beachtlich, da ein Beitrag zur Theorieprüfung im Bereich Alkohol und Fahren geleistet würde. Weiter sind Aussagen über den Prozeß des Kursverlaufs und die Ursachen von bewirkten Veränderungen möglich. Die Frage des Effektes der Nachschulungsmaßnahmen ist weniger exakt als bei Design 1, aber trotzdem in befriedigendem Maße zu beantworten.

Konzeption 3: Vergleich der Rückfallquoten von nichtäquivalenten Stichproben

Konzeption 3 besteht im Vergleich der Legalbewährung der Kursteilnehmer mit einer Stichprobe aus der Grundgesamtheit der Verurteilten oder einer anderen Gruppe von Nicht-Kursteilnehmern. Bei diesem Versuchsplan wird keine Randomisierung vorgenommen. Außerdem wird aus forschungsökonomischen Gründen keine Erhebung von relevanten Prädiktorvariablen in der Experimental- und den Vergleichsgruppen vorgenommen. Die Verwendung eines solchen Designs ist lediglich damit zu begründen, daß eine gewisse Abschätzung von Kurswirkungen möglich ist, ohne den erheblichen Aufwand und die großen Schwierigkeiten bei der Realisierung von Design 1 und Design 2 zu unternehmen. Es stellen sich bei den ersten beiden Vorschlägen eine Reihe von Problemen, die mit dem dritten Ansatz vermieden werden, weil lediglich leicht verfügbare Daten (Zentralregisterauszüge) von leicht zugänglichen Stichproben (bei Behörden schon vorliegendes Datenmaterial) verwendet werden.

Folgende Bedenken und Schwierigkeiten standen einer Realisierung von Konzeption 1 oder 2 entgegen und führten schließlich zu der Minimallösung in Form von Konzeption 3:

Untersuchungsplan 2 erfordert einen erheblichen Planungs- und Stichprobenaufwand, der zu dem Untersuchungszeitpunkt die Ressourcen des Max-Planck-Instituts Freiburg weit überstieg. Eine solche Untersuchung ist nur auf größerer Basis, wie z.B. im Rahmen der von der Bundesanstalt für Straßenwesen geplanten Evaluation realisierbar. Gegenüber Design 1 wurden vor allem ethische Bedenken vorgebracht: Es fällt den Praktikern schwer, möglichen Kursinteressenten aufgrund eines Zufallszuteilungsmechanismus die

Ablehnung einer Kursteilnahme zu eröffnen. Dies widerspricht dem eigenen Anspruch, möglichst viele Interessenten für die angebotenen Maßnahmen zu gewinnen. Weiterhin wurden Bedenken erhoben, ob es vertretbar sei, einem motivierten Interessenten die Möglichkeit zur Teilnahme zu verwehren, nachdem vorher mit Hilfe von Informationsmaterial für die Kursteilnahme geworben wurde. Bei der Realisierung von Konzeption 2 wären außerdem datenschutzrechtliche Schwierigkeiten aufgetreten, da große Erhebungsarbeiten zu leisten gewesen wären.

Die dargestellten Schwierigkeiten und Einwände führten bei den Planungsarbeiten zu der vorliegenden Untersuchung dazu, daß die am wenigsten wissenschaftlichen Maßstäben genügende Konzeption 3 schließlich realisiert wurde. Es handelt sich letztlich um eine Minimallösung, die zwischen den beteiligten Institutionen Justizministerium, Technische Überwachungsvereine und Max-Planck-Institut ausgehandelt wurde.

Dabei kam zum Ausdruck, daß die Planung dieser Evaluationsuntersuchung vor dem Hintergrund eines Konfliktes zwischen zwei Globalzielen geschah:

Zum einen ist Evaluation an dem fachwissenschaftlichen Ziel orientiert, die Wirksamkeit oder Unwirksamkeit von Maßnahmen im Hinblick auf die beabsichtigten oder nicht beabsichtigten Effekte mit hinreichender Genauigkeit zu identifizieren und auf der Basis dieser Erkenntnisse zur Weiterentwicklung der Psychologie von Rehabilitationsmaßnahmen im Straßenverkehrsbereich beizutragen. Zum anderen wird von seiten der praktisch tätigen Psychologen und der sie tragenden Institutionen an die Evaluationsforschung die Erwartung gerichtet, die aufgrund praktischer Erfahrungen entwickelten Maßnahmen durch wissenschaftliche Ergebnisse zu legitimieren und deren Brauchbarkeit nachzuweisen.

Die wissenschaftliche Seite ist durch ihre Rollentrennung von der psychologischen Praxis weitgehend auf das fachwissenschaftliche Ziel der Evaluationsforschung orientiert. Praktiker und Institutionen befinden sich eher in einem Rollenkonflikt oder in einer Rollenkon-

fusion. Zur Legitimierung der Maßnahmen gegenüber Öffentlichkeit und Geldgebern ist die Bestätigung durch wissenschaftliche Begleitforschung wichtig. Insofern sind auch Praktiker und Institutionen auf fachwissenschaftliche Erfordernisse und Zielsetzungen verpflichtet. Andererseits betrachten sie oft die ihnen zu weit gehenden Wünsche und Forderungen der Wissenschaftler mit Mißtrauen, da sie von der Effizienz ihrer Maßnahmen aufgrund der Identifikation und praktischen Erfahrung ohnehin überzeugt sind und außerdem in den Forderungen der Wissenschaft eine Behinderung ihrer praktischen Arbeit sehen können.

Die Legitimierung und Bestätigung von neuen psychologischen Konzepten im Bereich des Straßenverkehrsrechts ist Gegenstand vieler aktueller Forschungsarbeiten.

Psychologische Angebote und Maßnahmen sind im Straßenverkehrswesen etwas relativ Neues und geschahen erst in den letzten 20 Jahren. Im Bereich von Selektionsentscheidungen hatten Psychologie und Psychiatrie bisher schon einen festen Platz im Rechtssystem erworben (vor allem Begutachtung). Zwar ist auch hier die Effizienz des Beitrags von Psychologie nicht unumstritten, was sich beispielsweise in der Kritik der Prognoseforschung äußert. Exaktheit und Objektivität genügen hier nicht immer den von der Fachwissenschaft vermittelten Ansprüchen. Gleichwohl scheint das Fachwissen des psychologischen oder psychiatrischen Sachverständigen in der Rechtsfindung heute unverzichtbar. Auch wenn es dabei nicht unbedingt um Objektivierung, sondern häufig mehr um Verständlichmachung von psychischen Prozessen geht. In bezug auf psychologische Rehabilitations- und Behandlungsmaßnahmen muß die Nützlichkeit und Hilfestellung der Psychologie erst begründet und legitimiert werden. Insofern spielt die Evaluationsforschung eine große Rolle, was sich aus den umfangreichen Anstrengungen der Verkehrspsychologie der letzten fünf bis zehn Jahre in diesem Bereich ablesen läßt.

Eine ähnliche Konzentration der Evaluationsforschung auf Behandlungsmaßnahmen gab es in den siebziger Jahren im Bereich der Sozialtherapie im Strafvollzug. Auch hier bestand ein großer Legitimationsbedarf seitens der Institutionen, neu eingeführte Behandlungsmaßnahmen wissenschaftlich untermauern zu lassen.

Die ergänzende und unterstützende Einführung von einstellungs- und verhaltensbeeinflussenden Maßnahmen auf der Basis des psychologischen Wissens neben den bereits bestehenden und nicht in Frage gestellten rechtlichen Sanktionen führt zu einem weiteren Problem der Evaluationsforschung. Die Evaluation der psychologischen Maßnahmen kann nicht ausklammern, daß neben der psychologischen Beeinflussung eine vom Rechtssystem ausgehende Beeinflussung stattfindet. An eine fundierte Evaluation ist daher eigentlich der Anspruch zu stellen, daß die Wechselwirkung zwischen psychologischen und rechtlichen Beeinflussungsmaßnahmen in einem Design berücksichtigt wird. Dies wäre beispielsweise durch ein Viergruppendesign realisierbar, in dem Ausprägung oder Verwendung einer Rechtssanktion einerseits und das Angebot einer psychologischen Maßnahme andererseits variiert würde. Das Problem der Wechselwirkung von rechtlichen und psychologischen Maßnahmen wurde zu Beginn der Evaluationsforschung so gut wie überhaupt nicht beachtet und fand in den letzten Jahren zunehmend Eingang in die fachwissenschaftliche Diskussion, wie beispielsweise der Titel eines internationalen Workshops im Jahre 1984 in Stockholm belegt: "Punishment and/or treatment for driving under the influence of alcohol and other drugs" (VALVERIUS, 1984).

Eine Vernachlässigung dieser Frage ist vermutlich vor allem dadurch zu erklären, daß die Realisierung solcher Designs äußerst schwierig ist. Die Wirkung der rechtlichen Sanktion wird - obwohl kaum exakt wissenschaftlich überprüft - aufgrund deren Plausibilität im Denken des gesunden Menschenverstandes nicht in Frage gestellt. Die Wirkung psychologischer Maßnahmen muß dagegen erst bewiesen werden, damit sie Eingang in das Rechtssystem findet. Das Rechtssystem ist in dem allgemeinen Denken und in unserem gesellschaftlichen System wesentlich stärker verankert als der Einfluß von Psychologen und Pädagogen. Aus diesem Grunde dürfte es äußerst schwierig sein, ein Design herzustellen, in dem die Anwendung von Rechtssanktionen variiert würde.

8.2 Fragestellung

Die untersuchten Nachschulungskurse fanden im Zeitraum 8/1981 bis 6/1982 statt. Der Zeitpunkt der Verurteilung vor der Kursteilnahme

lag bei den 420 hier untersuchten männlichen Kursteilnehmern zwischen 1/1981 und 6/1982. Die Daten über das Rückfallgeschehen wurden durch eine Anfrage beim Bundeszentralregister im Monat 4/1985 erhoben.

Die Untersuchung des Rückfallgeschehens kann sich bei allen Kursteilnehmern auf einen Kontrollzeitraum von 2 1/2 Jahren zwischen der Verurteilung vor der Kursteilnahme und dem Zeitpunkt der Anfrage beim Bundeszentralregister beziehen. Da die untersuchten Nachschulungskurse über einen Zeitraum von 1 1/2 Jahren streuen, ist bei einer Teilgruppe die Erfassung der Legalbewährung über vier Jahre möglich (vom Zeitpunkt der Gerichtsentscheidung an gerechnet). Allerdings ist eine isolierte Betrachtung dieser Teilgruppe wenig ergiebig, da die Fallzahlen sehr klein werden. Die Rückfallquote bei dieser Teilgruppe von 83 Kursteilnehmern unterscheidet sich signifikant von den Daten der übrigen Kursteilnehmer, so daß auf die getrennte Datenauswertung bei dieser Untergruppe verzichtet wurde.

Bei den weiblichen Kursteilnehmern mußte von einer Untersuchung der Legalbewährung abgesehen werden, da die Informationen bei dieser Gruppe nicht für eine eindeutige Zuordnung zu den Unterlagen des Bundeszentralregisters ausreichten.

Zunächst soll das Rückfallgeschehen bei den männlichen Kursteilnehmern (N= 420) und einer kleinen Gruppe von Kursinteressenten (N= 47) für den Kontrollzeitraum von 2 1/2 Jahren nach der Verurteilung dargestellt werden. Bei den Kursteilnehmern ist darüber hinaus die Möglichkeit gegeben, den Zusammenhang zwischen Prädiktoren des Rückfalls in Biographie und Tatvorgeschichte mit der Rückfallhäufigkeit zu untersuchen.

Ein Vergleich mit Rückfallhäufigkeit und Rückfallverlauf in der Grundgesamtheit der alkoholauffälligen Ersttäter in Baden-Württemberg wird unter der Verwendung der Daten einer Stichprobe von 1.330 männlichen erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern des Jahres 1979 vorgenommen. Da bei dieser Stichprobe lediglich die Merkmale bekannt sind, die vom Statistischen Landesamt zur Erstellung der

Strafverfolgungsstatistik erhoben werden, beschränkt sich die Auswertung dieser Daten auf den Vergleich der Rückfallquoten und der Rückfallverläufe bei Kursteilnehmern und Grundgesamtheit unter Berücksichtigung der Variablen Alter. Allerdings handelt es sich bei dem Alter um ein Merkmal, das große Bedeutung für die Kriminalitätshäufigkeit und für die Alkoholverkehrsdelinquenz besitzt. Auch bei der vorliegenden Untersuchung bestätigte sich dies. Von allen hier erhobenen Prädiktorvariablen zeigte die Dauer des Führerscheinbesitzes und die Fahrpraxis den stärksten Zusammenhang mit der Rückfallhäufigkeit bei den Kursteilnehmern. Diese Variable wurde für die Vergleichsstichprobe nicht erhoben, aber das Alter, welches etwa in der Höhe von .70 mit der Dauer des Führerscheinbesitzes korreliert.

8.3 Ergebnisse

8.3.1 Rückfallgeschehen bei Kursteilnehmern und Kursinteressenten - Deliktarten und Rückfallverlauf

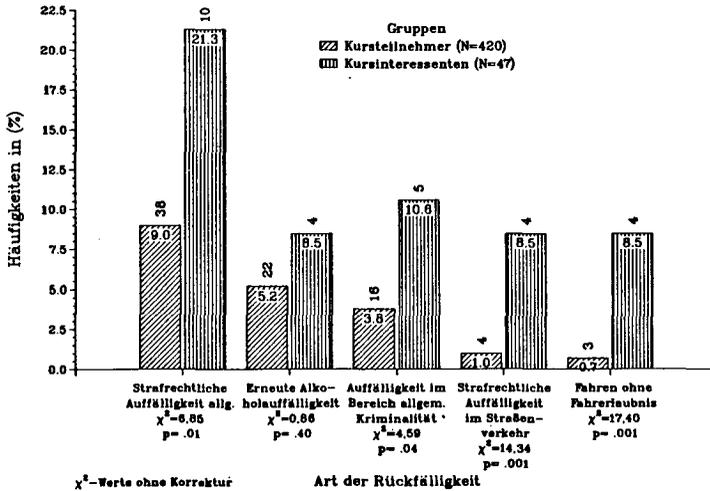
Das Rückfallgeschehen wurde nach drei Kategorien differenziert:

- erneute Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr
- andere strafrechtliche Auffälligkeit im Straßenverkehr
- Rückfälligkeit im Bereich allgemeiner Kriminalität

Unter den 420 männlichen Kursteilnehmern wurden 38 Personen (9,0 %) wegen einer strafrechtlichen Auffälligkeit im Bundeszentralregister innerhalb des Kontrollzeitraums von 2 1/2 Jahren nach der Erstverurteilung erfaßt (vgl. Schaubild 8.1). Etwas mehr als die Hälfte der wiederauffälligen Kursteilnehmer hatte innerhalb der 2 1/2 Jahre nach der Verurteilung vor der Kursteilnahme ein erneutes Alkoholverkehrsdelikt begangen. Bei der Gruppe der Alkoholrückfälligen beschränkte sich das Rückfallgeschehen auf diese Deliktart. Nur zwei unter diesen 22 Kursteilnehmern begingen mehr als ein Alkoholverkehrsdelikt oder andere Delikte.

Schaubild 8.1

Rückfallgeschehen insgesamt 2 1/2 Jahre nach
der Erstverurteilung bei Kursteilnehmern
und Kursinteressenten

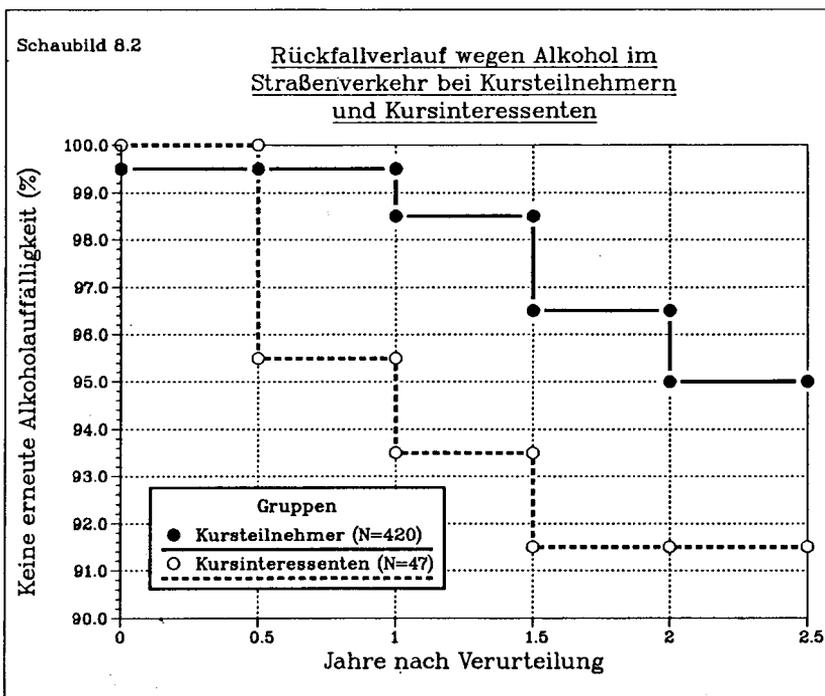


Bei den Kursinteressenten ist der Anteil der allgemein strafrechtlich Wiederauffälligen doppelt so hoch wie bei den Kursteilnehmern. Alle Auffälligkeiten - ausgenommen Alkohol am Steuer - sind bei den Kursinteressenten signifikant häufiger als bei den Kursteilnehmern. In der Rückfallhäufigkeit bezüglich Trunkenheit am Steuer unterscheiden sich Kursteilnehmer und Kursinteressenten am wenigsten. Einer erneuten Auffälligkeitsquote wegen Trunkenheit am Steuer bei den Kursteilnehmern in Höhe von 5,2 % steht eine Quote von 8,5 % bei den Kursinteressenten gegenüber. Dagegen ist in den anderen Bereichen die Wiederauffälligkeitsquote bei den Kursinteressenten doppelt und mehrfach so hoch.

Wie bereits bekannt, steht die Gruppe der Kursinteressenten in der Zusammensetzung nach soziodemographischen Merkmalen zwischen

Kursteilnehmern und Grundgesamtheit. Als Vergleichsgruppe steht sie deshalb den Kursteilnehmern näher als eine Stichprobe aus der Grundgesamtheit der Alkoholverkehrstäter. Die Zentralregisterauszüge zeigen allerdings auch, daß die Kursinteressenten wegen allgemeiner Kriminalität häufiger vorbestraft sind als die Kursteilnehmer. Dies dürfte die höhere Rückfallquote bei allgemeiner und Verkehrskriminalität erklären. In der Rückfallquote wegen Alkoholverkehrsdelikten liegen die Kursinteressenten mit 8,5 % sehr nahe den Werten in der Stichprobe der Grundgesamtheit (7,3 %) - s. ausführlich dazu 8.3.3.

Der zeitliche Verlauf bei der Rückfälligkeit innerhalb des Zeitraums von 2 1/2 Jahren nach der Verurteilung wurde kumulativ in Form sog. Überlebensraten aufgezeichnet (Schaubild 8.2). Die sog. Überlebensquote der Nichtrückfälligkeit in bezug auf Trunkenheit am Steuer bleibt bei den Kursteilnehmern bis 1 1/2 Jahre nach der Verurteilung mit 98,5 % sehr hoch. In dieses erste Jahr nach der Verurteilung fällt die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung, die bei den Kursteilnehmern mit einer zweimonatigen Sperrfristabkürzung im Mittel bei einem halben Jahr liegt. Bei den überhaupt auffälligen Probanden in diesem Zeitraum handelt es sich um Personen, die ohne Fahrerlaubnis unter Alkoholeinfluß gefahren sind.



Die stärkste Zunahme der Rückfallquote, bzw. Abnahme der sog. Überlebensrate findet um das zweite Jahr nach der Verurteilung statt. 1 1/2 Jahre nach der Verurteilung waren 98,6 % noch nicht auffällig. Diese Quote verringerte sich bis zum Zeitpunkt zweieinhalb Jahre nach der Verurteilung auf 94,8 %. In dieser offensichtlich für die Wiederauffälligkeit kritischen Phase nahm die Rückfallquote also um 3,7 % zu.

Der Rückfallverlauf bei den Kursinteressenten unterscheidet sich durch das Geschehen in dem ersten Jahr nach der Verurteilung. In diesem Zeitraum wurden unter den Kursinteressenten zwei (4,3 %) wieder alkoholauffällig. Der weitere Verlauf der Rückfälligkeit liegt auf anderem Niveau parallel zu der Kurve der Kursteilnehmer. Zu beachten ist bei der Interpretation dieser Daten allerdings, daß die Rückfallverlaufskurve bei den Kursinteressenten sich nur auf eine geringe Datenbasis stützen kann (vier Auffälligkeiten in einer Stichprobe von 47).

Die Nachschulungskurse, über die das vorliegende Datenmaterial erhoben wurde, verteilen sich über einen Zeitraum von etwa einem Jahr (8/81-6/82). Die Rückfallquote ist jedoch über diesen Zeitraum hinweg alles andere als konstant (vgl. Tabelle 8.1). Es ergeben sich für verschiedene Teilstichproben von Kursteilnehmern - zusammengefaßt nach Quartalen der Erstverurteilung - Rückfallquoten zwischen 1,6 % und 9,8 % (Kontrollzeitraum 2 1/2 Jahre nach der Verurteilung).

Die höchste Rückfallquote tritt bei den Kursteilnehmern auf, die im II. Quartal 1981 verurteilt wurden. Danach sinkt die Rückfallquote deutlich ab bis hin zu einem Wert von 0 % im II. Quartal 1982. Dieser Zusammenhang zwischen Erstverurteilungszeitpunkt (damit auch Zeitpunkt der Kursteilnahme sowie der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis) und Rückfallquote macht den ursprünglichen Plan unmöglich, für eine Teilstichprobe aus den ersten Kursteilnehmern einen längeren Bewährungszeitraum von bis zu vier Jahren zu überblicken.

Tabelle 8.1: Rückfallverlauf bei den Kursteilnehmern (N= 420) und einer Pilotstudie des TÜV Baden/Stuttgart (N= 288)

		Kursteilnehmer															
Zeitpunkt der Erst- verurteilung in Quartalen	Nicht- wieder- verurteilt abs. %	Wiederverurteilung wegen Alkohol im Straßenverkehr im n-ten Quartal danach															
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
		Rückfallquote nach 10 Quartalen															
I/81	32 91.4%						1		1	1	I						
II/81	51 89.5%					2		2	1	1	I						
III/81	96 92.3%	1			1		3	1	1		I			1			
IV/81	93 93.0%		1					1	1	1	I	2		1			
I/82	84 97.7%						1			1	I						
II/82	38 100 %										I						
		Rückfallquoten nach 10-15 Quartalen										5.2%	6.3%	7.4%	8.7%	9.8%	8.8%

Pilotstudie TÜV Baden/Stuttgart Kursteilnehmer 3/80-5/81 (21)

Zeitpunkt der Erst- verurteilung in Quartalen	Nicht- wieder- verurteilt abs. %	Wiederverurteilung wegen Alkohol im Straßenverkehr im n-ten Quartal danach															
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
		Rückfallquote nach 10 Quartalen															
1979/80	275 95.5%				---	5	---	**)	1	3	1	2	1				

*) Annahme: Zeitraum zwischen Gerichtsurteil und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beträgt aufgrund der Sperrfristabkürzung im Schnitt 6 Monate
 Durchschnittlicher Bewährungszeitraum 22,4 Monate + 6 Monate = 28,4 Monate, entspricht ca. 10 Quartalen

***) Im 3.-5. Quartal

Aufgrund der vorliegenden Daten müssen erhebliche Schwankungen im Rückfallgeschehen angenommen werden, die nach einer Erklärung verlangen. Diese Schwankungen bewegen sich in einem Bereich, der anscheinend größer ist als ein durch die Kurswirkung verursachter Effekt.

Verschiedene Hypothesen zur Erklärung dieser Unterschiede sind in Erwägung zu ziehen, wobei eine Klärung des Sachverhalts offen bleiben muß. Es ist denkbar, daß sich die Selektion der Teilnehmer geändert hat und mehr Probanden mit günstiger Prognose aufgenommen wurden. Auch eine Veränderung der Kurswirksamkeit ist möglich. Nach der Anlaufphase der Kurse im Jahre 1980 konnten die ersten Erfahrungen zu einer Verbesserung der praktischen Kursdurchführung genutzt werden. Dagegen sprechen jedoch die niedrigeren Rückfallquoten in einer früheren Rückfallstudie des TÜV (JUSTIZMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG, 1983), die sich auf die Kurse in den Monaten 3/80-5/81 beziehen (vgl. Tabelle 8.1). Veränderungen in Faktoren, die Auffallwahrscheinlichkeit beeinflussen, z.B. Kontrolldichte, kommen als exogene Einflüsse in Frage.

8.3.2 Rückfallgeschehen und Prädiktoren aus Biographie und Tatvorgeschichte

Der folgende Abschnitt hat die Aufgabe, Beziehungen zwischen den möglichen Prädiktoren und dem tatsächlichen Rückfallgeschehen zu verdeutlichen. Tabelle 8.2 gibt die im Vorgespräch erfaßten Variablen wieder, welche als mögliche Prädiktoren des Rückfallgeschehens angesehen werden können.

Die Daten wurden im Rahmen des Vorgesprächs vor der Kursteilnahme erhoben. Die Angaben und Einschätzungen zur Trinksituation und zum Trinkverhalten beziehen sich auf die erste Alkoholverkehrsauffälligkeit vor der Kursteilnahme. Signifikante Unterschiede zwischen Rückfälligen und Nichtrückfälligen ergaben sich für folgende Variable: Dauer des Führerscheinbesitzes, Fahrpraxis, Nutzung des Führerscheines für Freizeitaktivitäten, Alter und Familienstand. Das Alter und die Fahrerfahrung erscheinen als klare Prädiktoren des Rückfallgeschehens. Mit zunehmender Fahrerfahrung nimmt die Rückfälligkeit deutlich ab. Eine wichtige Altersgrenze ist dabei das 40. Lebensjahr (vgl. Schaubilder 8.3 und 8.4).

Schaubild 8.3

Rückfallquoten wegen Alkohol im
Straßenverkehr bei Kursteilnehmern
nach dem Alter

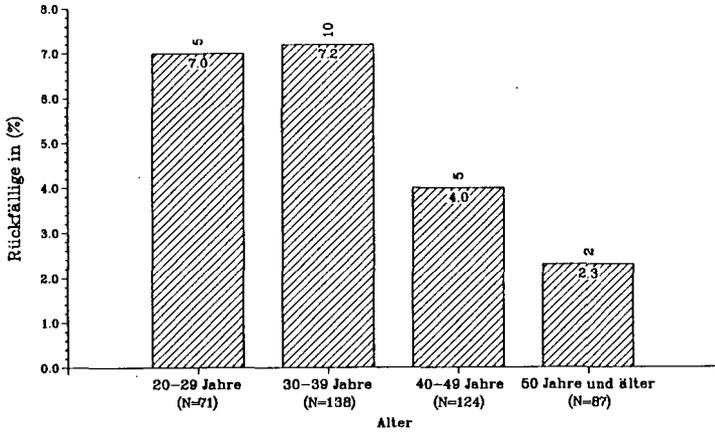


Schaubild 8.4

Rückfallquoten wegen Alkohol im
Straßenverkehr bei Kursteilnehmern
nach dem Alter

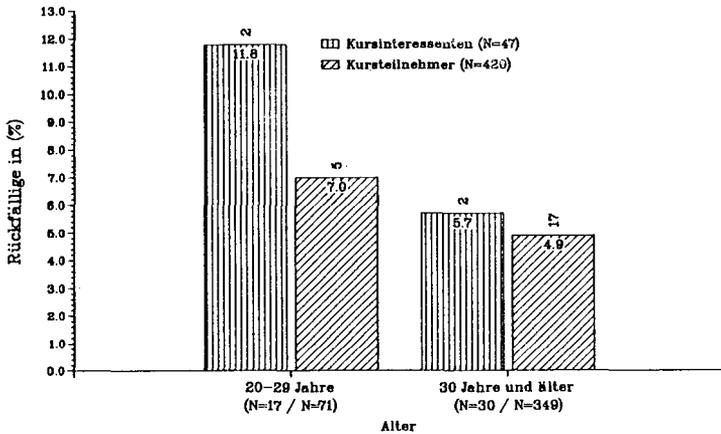


Tabelle 8.2: Zusammenhang zwischen Prädiktoren und Rückfallquote

Variable	Rückfälligkeit tritt seltener auf bei oder wenn - im Vergleich zu:	Signifikanztest ^{*)}
Alter	40-65jähr. im Vgl. zu 20-39jährigen	$\chi^2=3.15$, $p=.08$
Führerscheinbesitz	Je länger im Besitz des Führerschein	$r=.14$, $p=.01$
Fahrpraxis im km	Je mehr Fahrpraxis in km	$r=.12$, $p=.002$
Familienstand	Verheiratete in Vgl. zu Ledigen	$\chi^2=3.50$, $p=.07$
Schulbildung	Je höher die Schulbildung	$r=.06$, $p=.10$
Berufsprestige	---	
Stellung im Beruf	---	
Trinkanlaß vor Delikt	---	
Allg. Trinkanlässe	---	
Persönliche Situation	---	
Arbeitszufriedenheit	---	
Trinkverhalten von Freunden und Arbeitskollegen	---	
Trinkverhalten im Vergleich zu früher	Wenn als "unverändert" bezeichnet statt "mehr" oder "weniger"	$\chi^2=2.83$, $p=.09$
Vorhersehbarkeit des Trinkanlasses	Wenn als vorhersehbar eingeschätzt	$\chi^2=2.71$, $p=.10$
Vorhersehbarkeit des Trinausmaßes	---	
Einschätzung der Fahrtüchtigkeit beim Delikt	---	
Einschätzung der Fahrtüchtigkeit beim Vorgespräch	Wenn beim Vorgespräch die Einschätzung: Aus heutiger Sicht damals nicht fahrtüchtig	$\chi^2=2.52$, $p=.11$
Trinkmenge	---	
Blutalkoholkonzentration	---	
Deliktart	---	
Kursmotive	---	
Nutzung des Kraftfahrzeuges	Wenn Kfz zur Ausübung von Freizeitinteressen benötigt	$\chi^2=6.15$, $p=.01$
Nachteile durch den Verlust der Fahrerlaubnis	---	

*) Chi-Quadrat-Rohwerte ohne Korrektur

Eine auf dem 1 %-Niveau signifikante höhere Rückfälligkeit trat bei den Kursteilnehmern auf, die das Kraftfahrzeug weniger für Freizeitaktivitäten nutzten. Eine signifikante Tendenz ergab sich hinsichtlich des Familienstandes in der zu erwartenden Richtung, daß verheiratete Kursteilnehmer seltener rückfällig wurden (7,1 %) als ledige (4,1 %).

Der Prädiktor Blutalkoholkonzentration, der aufgrund der einschlägigen Literatur im allgemeinen für bedeutsam zur Vorhersage der Rückfälligkeit gehalten wird, weist keinen Zusammenhang mit dem Rückfallgeschehen auf (vgl. Schaubild 8.5). Dies könnte an der Selektion der Kursteilnehmer liegen. Kursinteressenten mit einer vermuteten Alkoholproblematik werden durch das Vorgespräch von der Teilnahme ausgeschlossen.

Wenn auch der Zusammenhang mit schichtspezifischen Faktoren nicht signifikant ist, so sollte doch hervorgehoben werden, daß eine signifikante Tendenz zu erkennen ist. Es zeigt sich ein linearer Zusammenhang zwischen Schulbildung und Rückfälligkeit. Je höher die Schulbildung, desto geringer die Rückfälligkeit. Die Rückfälligkeit der Kursteilnehmer mit Hauptschulabschluß liegt mit einem Wert von 6,4 % deutlich höher als die der Kursteilnehmer mit Abitur oder einem höheren Schulabschluß, welche 3,0 % beträgt (vgl. Schaubild 8.6).

Signifikante Tendenzen sind außerdem bei drei Variablen zu erkennen, die Teilaspekte der subjektiven Einschätzung und Bewertung des eigenen Trink- und Fahrverhaltens beinhalten (vgl. Tabelle 8.2):

Einschätzung des Trinkverhaltens heute im Vergleich zu früher
(weniger, genauso, mehr)

Vorhersehbarkeit des Trinkanlasses

Nachträgliche Einschätzung der Fahrtüchtigkeit zum Zeitpunkt der Befragung im Vorgespräch

Schaubild 8.5

Rückfallquoten wegen Alkohol im
Straßenverkehr bei Kursteilnehmern
nach der Blutalkoholkonzentration

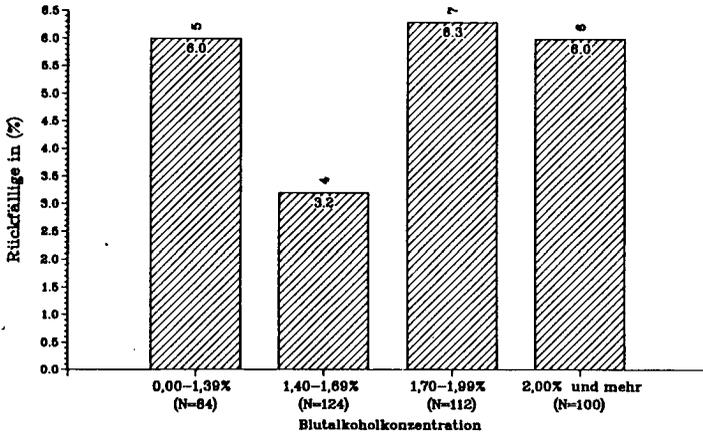


Schaubild 8.6

Rückfallquoten wegen Alkohol im
Straßenverkehr bei Kursteilnehmern
nach der Schulbildung

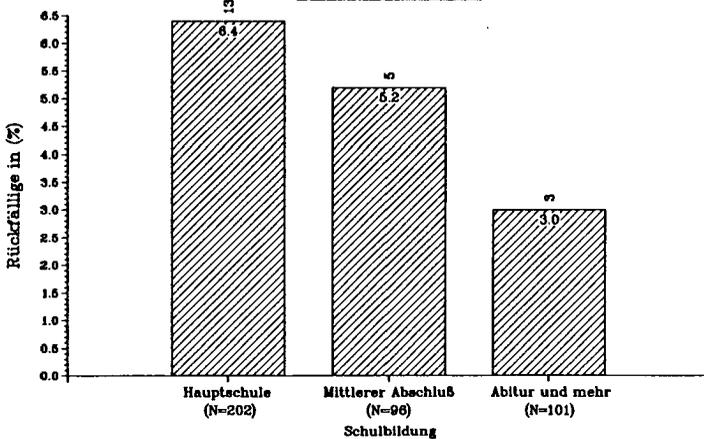


Schaubild 8.7

Rückfallverlauf wegen Alkohol im
Straßenverkehr bei Kursteilnehmern nach der
Dauer des Führerscheinbesitzes

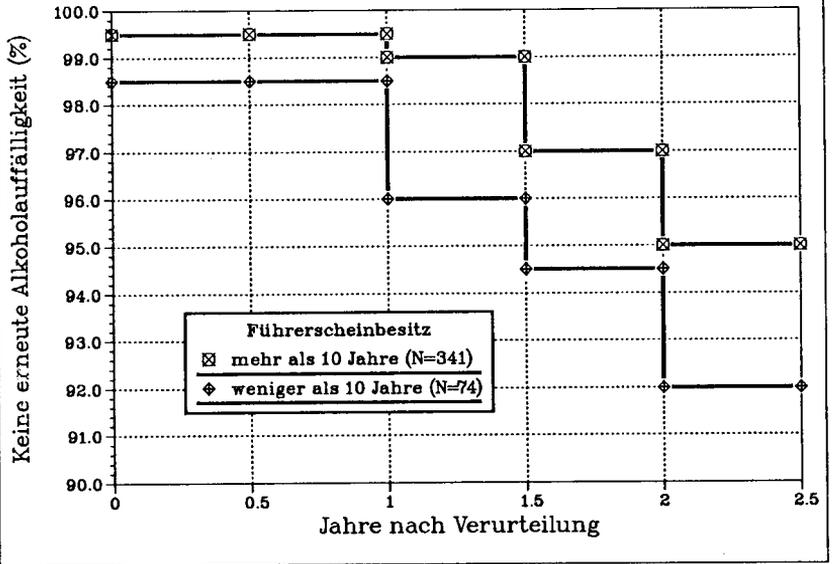
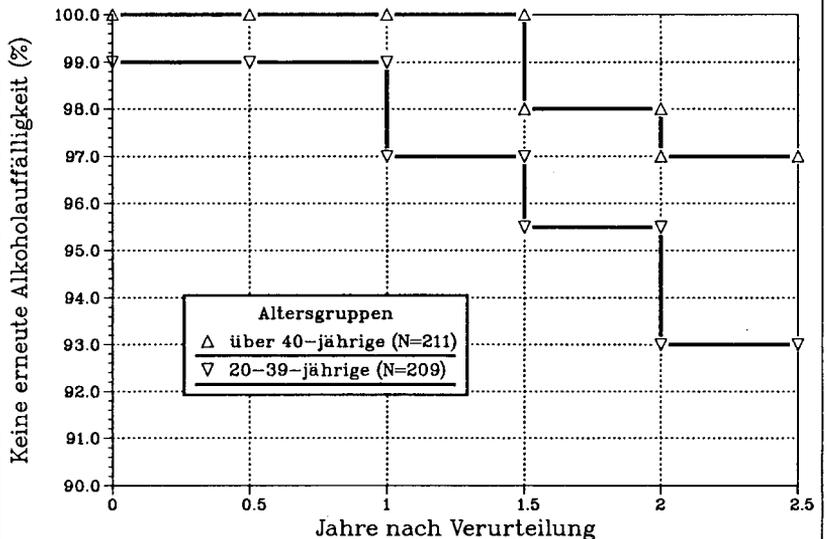


Schaubild 8.8

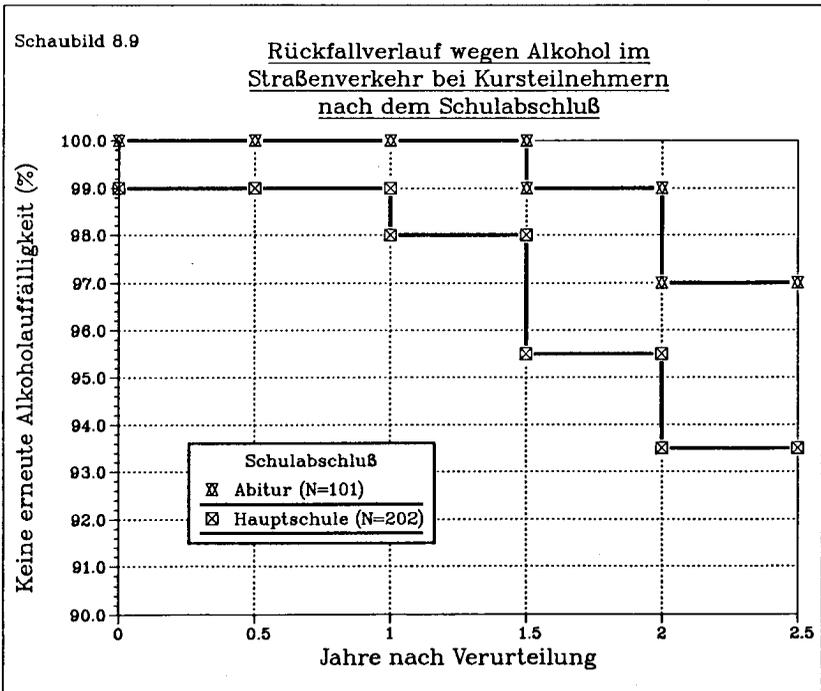
Rückfallverlauf wegen Alkohol im
Straßenverkehr bei Kursteilnehmern
nach dem Alter



Die Rückfälligkeit ist niedriger, wenn das Trinkverhalten als unverändert, der Trinkanlaß als vorhersehbar und die Fahrtüchtigkeit als nicht gegeben eingeschätzt wurden. Es scheint, als ob die Kursteilnehmer mit einer selbstkritischeren Einschätzung ihres Trink- und Fahrverhaltens seltener rückfällig geworden sind.

Eine Analyse des Rückfallverlaufs wurde differenziert nach einigen Merkmalen vorgenommen. Für die Prädiktoren Alter und Dauer des Führerscheinbesitzes ergeben sich jeweils linear abfallende Rückfallkurven (vgl. Schaubilder 8.7 und 8.8). Die Anzahl der Rückfälle nimmt in jedem Jahr etwa mit der gleichen Stärke zu. Die Kurven der älteren und jüngeren Altersgruppen unterscheiden sich durch den Grad der Steigung. Die Rückfallkurve bei den jüngeren Kursteilnehmern verläuft erkennbar steiler als bei den älteren Kursteilnehmern.

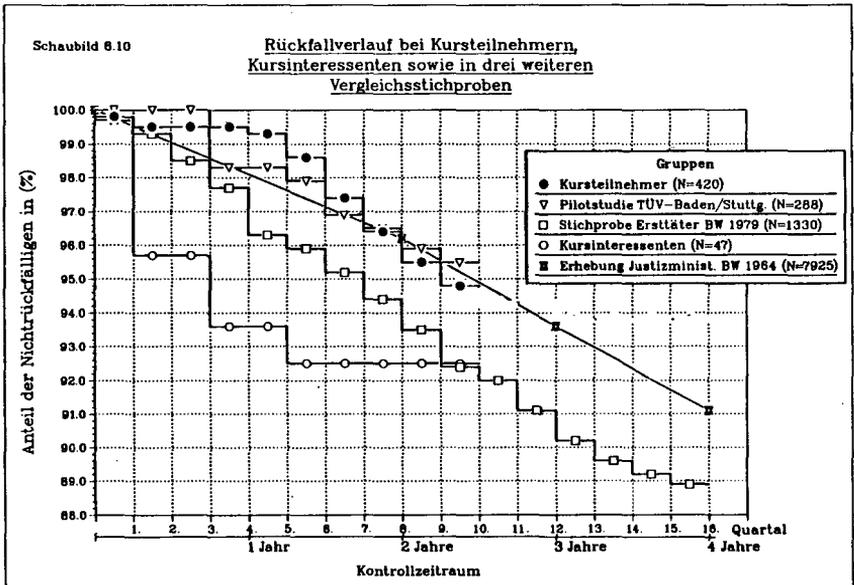
Ergänzend wurden die Rückfallverläufe bei zwei verschiedenen Schulabschlüssen (Hauptschule versus Abitur) in Form eines Schaubildes dargestellt. Die Kurven zeigen deutliche Unterschiede in der Intensität des Rückfallgeschehens bei Kursteilnehmern mit verschiedenem schulischen Abschluß (vgl. Schaubild 8.9).



8.3.3 Vergleich des Rückfallgeschehens bei Kursteilnehmern und Stichprobe aus der Grundgesamtheit

Die im folgenden angestellten Vergleiche zwischen den beiden Untersuchungsgruppen beziehen sich auf einen Bewährungszeitraum von 2 1/2 Jahren nach der Erstverurteilung. Der Verlauf des Rückfallgeschehens wurde für folgende fünf Stichproben in Schaubild 8.10 graphisch dargestellt:

1. Die Gruppe der Kursteilnehmer und Kursinteressenten (5/81-8/82) im Rahmen der vorliegenden Untersuchung
2. Eine Stichprobe von Kursteilnehmern (3/80-5/81) aus einer Pilotstudie des TÜV Baden/Stuttgart
3. Eine Stichprobe (N= 7.925) von Alkoholverkehrstätern in verschiedenen Landgerichtsbezirken von Baden-Württemberg des Jahres 1962 (JUSTIZMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG, 1964)
4. Eine Zufallsstichprobe (N= 1.330) aus der Grundgesamtheit sämtlicher nichtvorbestrafter männlicher Alkoholverkehrstätter Baden-Württembergs des Jahres 1979, erhoben im Rahmen dieser Begleituntersuchung des Max-Planck-Instituts (ausführliche Beschreibung durch OSTERMANN, 1987)



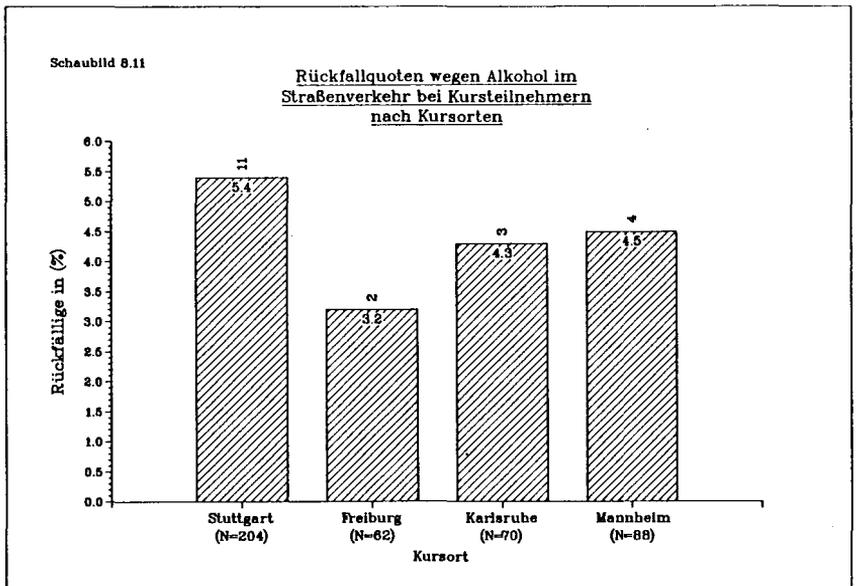
Die Stichprobe aus der Grundgesamtheit der nichtvorbestraften männlichen Alkoholverkehrstäter wurde mit Hilfe von Zufallszahlen in der Größe von 10 % der Grundgesamtheit gezogen. Zugrunde lagen die Zählkarten des Statistischen Landesamtes für die Strafverfolgungsstatistik des Jahres 1979 und deren elektronische Aufbereitung. Eine Erhebung und Auswertung des Legalverhaltens bei dieser Stichprobe erfolgte durch OSTERMANN 1987 im Rahmen einer Dissertationsarbeit (vgl. ausführlich OSTERMANN, 1987). Für den Vergleich mit den Kursteilnehmern wird auf die von OSTERMANN aufbereiteten Daten Bezug genommen. Die Stichprobe in der hier verwendeten Form besteht aus 1.330 nichtvorbestraften Verurteilten mit einem Alkoholverkehrsdelikt - ausgenommen fahrlässige Tötung und Vollrausch. OSTERMANN untersuchte einen Kontrollzeitraum von fünf Jahren. Für die hier vorgenommenen Vergleiche wurde der Kontrollzeitraum entsprechend zu den Auswertungen bei den Kursteilnehmern auf 30 Monate bzw. 913 Tage begrenzt.

Für die Stichprobe der Kursteilnehmer beträgt der zuverlässig zu beobachtende Bewährungszeitraum seit der Erstverurteilung 2 1/2 Jahre. Auf diese Weise ist die Verzögerung von etwa ein bis zwei Monaten, die von der Verurteilung bis zur Registrierung im Bundeszentralregister eintritt, ausreichend berücksichtigt. Die letzte Gruppe der Kursteilnehmer, welche im II. Quartal 1982 erstverurteilt wurde, hätte dann einen Bewährungszeitraum bis zum IV. Quartal 1984. Der Zeitraum von Januar bis März 1985 ist ausreichend lang, um der Verzögerung durch die Meldung an das Bundeszentralregister Rechnung zu tragen. Auf diese Weise kam unter Ausschöpfung der gesamten Stichprobe der Kursteilnehmer, die so mit einem N von 420 in die Berechnungen eingeht, ein angemessener Kompromiß zwischen Stichprobengröße und Dauer des Bewährungszeitraums zustande.

Wie Tabelle 8.1 zeigt, wäre ein längerer Bewährungszeitraum möglich gewesen, wenn man die im I. und II. Quartal 1982 Verurteilten ausgeschlossen hätte. Dies geschah jedoch aus zwei Gründen nicht: Zum einen bedeuten kleinere Stichproben einen Verlust bei der Berechnung statistischer Tests und zum anderen wurde es als bedenklich angesehen, die Stichprobe zu verkleinern, da die Rückfallquoten in einzelnen Teilstichproben bei den

Kursteilnehmern sehr unterschiedlich sind (vgl. Ausführungen im vorigen Abschnitt). Eine Verkleinerung hätte damit eine schon vorab kalkulierbare Erhöhung der Rückfallquote bei den Kursteilnehmern hervorgerufen.

Die bereits diskutierte Abhängigkeit der Rückfallquote vom Erstverurteilungszeitpunkt ist ohnehin ein Problem bei den im folgenden angestellten Vergleichen. Ganz generell läßt sich sagen, daß die Unterschiede der Rückfallquoten in der Stichprobe der Kursteilnehmer abhängig von dem Zeitpunkt der Erstverurteilung so groß sind (1,6 % bis 9,8 %), daß sie zahlenmäßig mehr betragen als ein zu erwartender Kurseffekt (vgl. Tabelle 8.1). Die Unterschiede in den Rückfallquoten zwischen den Kursorten sind dagegen wesentlich geringer (Schaubild 8.11).



Für den Bewährungszeitraum von 2 1/2 Jahren ergibt sich bei den Kursteilnehmern eine Rückfallquote von 5,2 % und bei der Stichprobe der nicht Nachgeschulten aus der Grundgesamtheit eine Rückfallquote von 7,3 % (vgl. Schaubild 8.10). Der Wert für die Rückfallquote der Kursteilnehmer liegt etwa auf der Höhe der bereits vorab vom TÜV Baden und Stuttgart berichteten Rückfallquote von 4,5 %. Die Rückfallquote für unsere Stichprobe der Kursteilnehmer liegt somit um 2,1 % niedriger als bei der Stichprobe aus der Grundgesamtheit. Der Unterschied zwischen diesen beiden Werten ist statistisch nicht signifikant, was jedoch nicht überinterpretiert werden sollte, da die reine Tatsache, ob ein Unterschied zwischen zwei Rückfallquoten statistisch signifikant ist, von der Stichprobengröße der Untersuchungsgruppen abhängt. Bei den niedrigen Rückfallquoten in unserem Bereich wären enorm große Untersuchungsgruppen notwendig, um auch kleine Unterschiede statistisch abzusichern. Bei den Kursinteressenten zeigt Schaubild 8.10 die stärkste Rückfälligkeit, welche sich nach 2 1/2 Jahren an die Rückfallquote der Stichprobe von 1979 annähert. Dies entspricht der Erwartung, da beide Gruppen nicht nachgeschult wurden. Interessanterweise liegt der Rückfallverlauf der 1964 vom Justizministerium Baden-Württemberg durchgeführten Erhebung bei ein- und mehrmals alkoholauffälligen Kraftfahrern näher bei der Gruppe der Kursteilnehmer. Als Bezugsgruppe ist sicherlich die Stichprobe von 1979 geeigneter. Die Differenzen zwischen allen Vergleichsgruppen sind recht gering und wenig spektakulär.

Unabhängig von den Überlegungen zur Bedeutung statistischer Signifikanztests in unserem Falle muß die Möglichkeit eines naiven Vergleiches zwischen den beiden Gruppen aufgrund der bereits ausführlich dargelegten Einwände doch stark relativiert werden. Es handelt sich um nichtäquivalente Vergleichsgruppen, für die hinsichtlich einiger Faktoren ihre Nichtvergleichbarkeit bekannt ist, hinsichtlich anderer Faktoren nicht. Insofern sind die im folgenden angestellten Vergleiche unter Berücksichtigung der Variable Alter von größerer Bedeutung als die reine Gegenüberstellung von zwei Rückfallquoten, da festgestellt wurde, daß gerade das Alter ein wichtiger Prädiktor des Rückfalls ist und sich außerdem die beiden Stichproben besonders in bezug auf das Alter unterscheiden. Der

Unterschied der Rückfallquoten von Kursteilnehmern und nicht Nachgeschulten von 7,3 % im Vergleich zu 5,2 % ist recht gering, wenn man dem gegenüberstellt, daß bei den Nachschulungskursen im 1. Halbjahr 1981 eine Rückfallquote von 9,8 % ermittelt wurde im Vergleich zu 1,6 % im 1. Halbjahr 1982. Die Schwankungen zwischen den verschiedenen Kursorten sind mit 5,4 % (Stuttgart) im Vergleich zu 3,2 % (Freiburg) bescheidener als die Unterschiede zwischen verschiedenen Zeitpunkten der Kursteilnahme, sind aber ebenfalls so hoch wie zwischen Kursteilnehmern und nicht Nachgeschulten. So läßt sich also folgern, daß die Unterschiede in den Rückfallquoten zwischen Kursteilnehmern und nicht Nachgeschulten in einer Größenordnung liegen, die auch bei der Gegenüberstellung verschiedener Untergruppen der Kursteilnehmer (Differenzierung nach Kursorten und Zeitpunkt der Kursteilnahme) auftreten. Was die Unterschiede zwischen diesen Untergruppen hervorgerufen hat, ob Zufallsschwankungen oder systematische Effekte, ist nicht bekannt. Das Vorliegen eines systematischen Unterschiedes zwischen Kursteilnehmern und nicht Nachgeschulten kann nicht ausgeschlossen werden, erscheint aber angesichts der niedrigen Differenz von 2,1 % vor dem aufgezeigten Hintergrund fraglich. Der Verlauf der Kurven nach 2 1/2 Jahren legt die Vermutung nahe, daß bei längeren Kontrollzeiträumen stärkere Unterschiede hervortreten könnten.

Nun noch zum Vergleich des Rückfallverlaufs in den verschiedenen Stichproben. Wie ein Blick auf die graphische Darstellung der Rückfallverläufe bei den beiden Vergleichsgruppen, Kursteilnehmer und Stichprobe von 1979, zeigt (Schaubild 8.10), müssen wir von zwei jeweils charakteristischen Rückfallverläufen bei den beiden Gruppen ausgehen. Der Rückfallverlauf bei den nicht Nachgeschulten ist relativ gleichmäßig und zeigt keine ausgeprägten Schwerpunkte innerhalb der ersten 2 1/2 Jahre. Bei den Kursteilnehmern hingegen liegt der Schwerpunkt des Rückfallgeschehens im Zeitraum 1 1/2 bis 2 Jahre nach der Verurteilung. Im Zeitraum davor wurden nur wenige Kursteilnehmer rückfällig und im Zeitraum nach zwei Jahren klingt das Rückfallgeschehen ab. Unterstützt wird diese Annahme auch durch die Betrachtung der ersten Quartale aus Tabelle 8.1, wo sich ein Ende des Rückfallgeschehens nach 2 1/2 Jahren abzeichnet und in dem darauf folgenden Jahr deutlich weniger Rückfälle auftreten.

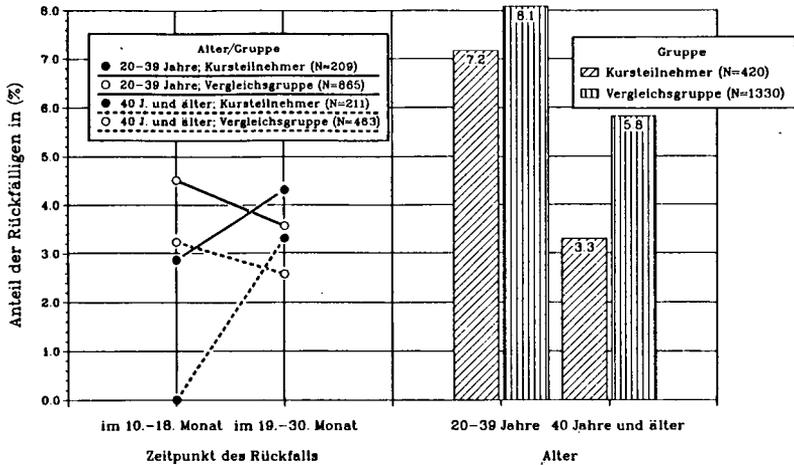
Bei der Analyse der Beziehungen zwischen Prädiktoren und Rückfallquote in der Stichprobe der Kursteilnehmer konnte bereits gezeigt werden, daß das Alter einen besonders starken und prägnanten Einfluß auf das Rückfallgeschehen hat - stärker als alle anderen Variablen. Deshalb erscheint es begründet, das Hauptaugenmerk des Vergleichs auf die Rückfallquote unterschiedlicher Altersgruppen zu richten. Da in der Stichprobe der Grundgesamtheit nur wenige Variablen über Biographie und Merkmale der Teilnehmer vorliegen, wären tiefergehende Analysen ohnehin nicht möglich. Der Verlust durch diese Einschränkung erscheint jedoch aufgrund der hervorstechenden Bedeutung der Altersvariable begrenzt.

Im folgenden wird jeweils das Rückfallgeschehen in den ersten 18 Monaten mit dem Rückfallgeschehen im 19.-30. Monat verglichen, da die überwiegende Mehrzahl der Kursteilnehmer etwa nach 6-7 Monaten ihren Führerschein einschließlich einer Sperrfristabkürzung wieder ausgehändigt bekam. Bei der Vergleichsgruppe ist entsprechend von einer durchschnittlichen 8 Monate geltenden Entziehung der Fahrerlaubnis auszugehen (vgl. 4.5.1). Der eigentliche Bewährungszeitraum i.S. einer Bewährung im Straßenverkehr beginnt also erst nach etwa einem halben Jahr, von dem Gerichtsurteil an gerechnet. Deshalb wird durch die hier vorgenommene Aufteilung des Kontrollzeitraums in einen ersten Abschnitt von 18 und einen zweiten Abschnitt von 12 Monaten eine Halbierung des Bewährungszeitraums nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis vorgenommen.

Bei den nicht Nachgeschulden treten in den ersten 18 und in den zweiten 12 Monaten nach der Verurteilung etwa gleich viele ($N=54$: $N=43$) Wiederverurteilungen wegen Alkohol am Steuer auf (vgl. Schaubild 8.12). Bei den Kursteilnehmern hingegen tritt in den ersten 18 Monaten nur ein Viertel der Rückfälle ($N=6$) des betrachteten Untersuchungszeitraums von 2 1/2 Jahren auf. Eine statistische Signifikanzprüfung der ersten 18 Monate im Vergleich zu dem zweiten Abschnitt von 12 Monaten bei Kursteilnehmern und Vergleichsgruppe ergibt einen χ^2 -Wert von 5.78, der auf dem 5%-Niveau signifikant ist - trotz der kleinen Fallzahlen ein signifikanter Unterschied.

Schaubild 6.12

Rückfallverlauf bei den Nichtnachgeschulten
und bei den Kursteilnehmern
nach dem Alter



Eine mögliche Schlußfolgerung ist, daß die Kursteilnahme einen rückfallverzögernden Effekt hat. In den ersten 18 Monaten nach der Verurteilung sind die Kursteilnehmer wesentlich zurückhaltender, was Fahren unter Alkohol betrifft. Außerdem neigen sie weniger dazu, sich vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ans Steuer zu setzen, wie schon im Abschnitt 8.3.1 ausgeführt wurde. Andererseits ergibt sich jedoch nach diesem Zeitraum der Enthaltensamkeit in bezug auf Alkohol und Fahren ein Intervall verstärkter Rückfälligkeit, das bis etwa 2 1/2 Jahre nach der Verurteilung reicht. Es ist bedauerlich, daß sich aufgrund des begrenzten Bewährungszeitraumes bei den Kursteilnehmern nicht prüfen läßt, wie das Rückfallgeschehen bis zum 4. Jahr nach der Verurteilung aussieht. Ein Blick auf den Rückfallverlauf bei den Teilnehmern der ersten Kurse in

unserer Untersuchungsgruppe läßt den Anschein entstehen, daß nach dem 10. Quartal das Rückfallgeschehen deutlich abklingt. Dieser Eindruck muß jedoch auch mit Vorsicht betrachtet werden, da wir nicht wissen, wie sich die Rückfälligkeit bei den letzten Quartalen der Kursteilnahme in unserer Stichprobe entwickelt hat. Möglicherweise ist hier die Rückfälligkeit über einen längeren Zeitraum gestreut, worauf die bereits diskutierten niedrigen Rückfallquoten dieser Untergruppen hindeuten könnten. Dies könnte andererseits auch so interpretiert werden, daß der rückfallverzögernde Effekt der Nachschulungskurse bei den Kursteilnehmern der letzten Verurteilungsquartale noch stärker hervortritt.

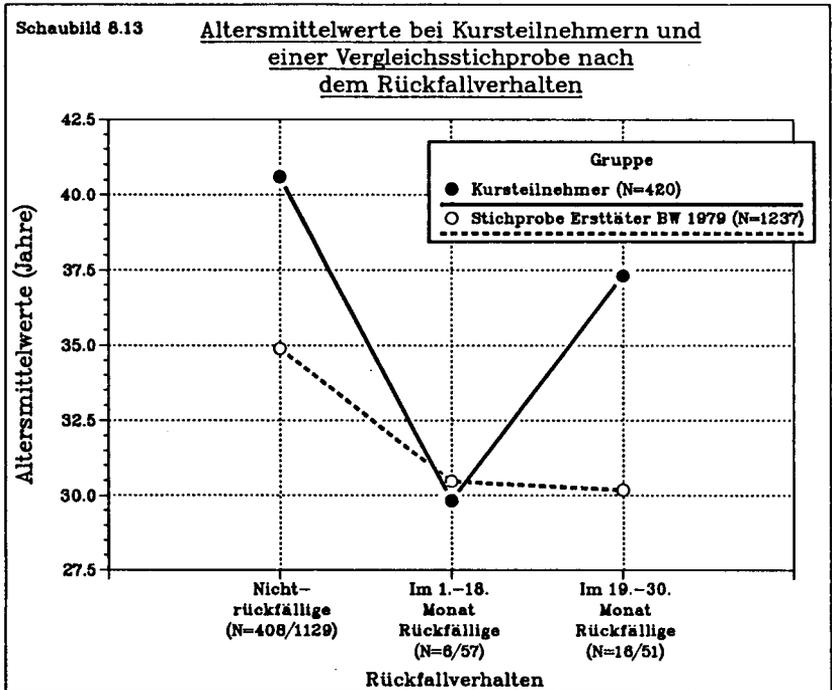
Es wurden weiter Vergleiche differenziert nach Altersgruppen vorgenommen. In der Gruppe der 20- bis 39jährigen finden wir Rückfallquoten bei den Kursteilnehmern und nicht Nachgeschulerten mit geringen Unterschieden (7,2 % bzw. 8,1 %). Bei den über 40jährigen hingegen unterscheiden sich die Rückfallquoten. Die über 40jährigen Kursteilnehmer wurden in den 2 1/2 Jahren nach der Verurteilung mit 3,3 % deutlich seltener rückfällig als die nicht Nachgeschulerten mit 5,8 %. Bei diesem Vergleich ergibt sich ein χ^2 von 4,6, das auf dem 5 %-Niveau signifikant ist. Dieses Ergebnis könnte darauf hinweisen, daß eine mögliche Kurswirkung bei den über 40jährigen Kursteilnehmern stärker ist als bei den jüngeren Kursteilnehmern.

Bei den nicht Nachgeschulerten verteilen sich also die Rückfälle über die zwei betrachteten Abschnitte des Kontrollzeitraums von 30 Monaten etwa gleichmäßig mit einer leichten Zunahme im zweiten Zeitraum. Bei den Kursteilnehmern ist ein Verzögerungseffekt in bezug auf den Rückfall für beide Altersgruppen festzustellen, jedoch scheint diese Verzögerung bei den über 40jährigen in stärkerem Maße aufzutreten. Bei der Gruppe der über 40jährigen wurde in den ersten 18 Monaten überhaupt kein Rückfall registriert.

In einer weiteren statistischen Analyse (vgl. Schaubild 8.13) wurden die Altersmittelwerte folgender Gruppen verglichen:

- Nichtrückfällige (N= 408 bei den Kursteilnehmern, N= 1.129 in der Vergleichsgruppe)

- im 1.-18. Monat Rückfällige (N= 6, N= 57)
- im 19.-30. Monat Rückfällige (N= 16, N= 51)



Das mittlere Alter der Kursteilnehmer ist mit 40,3 Jahre um 5,7 Jahre höher als in der Stichprobe der Grundgesamtheit (t-Test: $t = 9,00$, $p = .000$), was in Abschnitt 6. bereits ausführlich behandelt wurde. Die im ersten Abschnitt des Kontrollzeitraums rückfälligen Kursteilnehmer und nicht Nachgeschulten sind etwa gleich alt, im Mittel um die 30 Jahre und damit deutlich jünger als die Nichtrückfälligen in beiden Stichproben. Das bereits im vorigen Abschnitt in anderer Form beschriebene Ergebnis stellt sich weiter so dar, daß für die nicht Nachgeschulten im Alter kein Unterschied

besteht, ob der Rückfall relativ bald oder erst zwischen dem 19. und 20. Monat erfolgte. Für die Kursteilnehmer zeigt sich dagegen ein deutlicher Altersunterschied zwischen den Personen mit bald eintretendem und denjenigen mit verzögertem Rückfall, nämlich in der Richtung, daß die schneller Rückfälligen im Mittel 7,5 Jahre jünger sind (t-Test: $t = 1.89$, $p = .082$). Der Altersunterschied zwischen Kursteilnehmern und nicht Nachgeschulten bei den im 19.-30. Monat Rückfälligen ist auf dem 5 %-Niveau signifikant (t-Test: $t = 2.42$, $p = .024$). Während also bei den nicht Nachgeschul-ten kein Alterseffekt in dem Verlauf des Rückfallverhaltens festzustellen ist, ist ein solcher Effekt bei den Kursteilnehmern sehr deutlich auszumachen.

8.4 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Die Rückfallquote der Kursteilnehmer in einem Beobachtungszeitraum von 2 1/2 Jahren bzw. 30 Monaten nach der Verurteilung liegt mit 5,2 % erneut Alkoholauffälligen etwa auf der Höhe der Werte der anderen bisher veröffentlichten Arbeiten zu Nachschulungskursen für Ersttäter in der Bundesrepublik. UTZELMANN 1984 und STEPHAN 1985 berichten über 7,1 % und 5,5 % erneut alkoholauffällige Kursteilnehmer innerhalb von 30 Monaten (STEPHAN, 1986). In der Rückfallstudie des TÜV Baden/Stuttgart zu den Nachschulungskursen 3/80-5/81 ebenfalls in Baden-Württemberg ergab sich ein Wert von 4,5 % in einem etwa vergleichbaren Zeitraum.

Der Vergleich zwischen den Kursteilnehmern (N= 420) und den Kursinteressenten, die nach der ersten Kontaktaufnahme nicht an einem Nachschulungskurs teilnahmen (N= 47), ist wegen der kleinen Stichprobe bei letzterer Gruppe nur bedingt interpretierbar. Die Kursteilnehmer sind in jeder Deliktart seltener rückfällig. Die Unterschiede sind zum Teil beträchtlich. Am geringsten sind die Unterschiede bei Alkoholverkehrsdelikten. Da die Kursinteressenten sich in verschiedenen Merkmalen systematisch von den Kursteilnehmern unterscheiden (Alter, Motivation), ist eine verlässliche Aussage, ob diese Unterschiede auf die Kursteilnahme oder andere Faktoren zurückgehen, nicht möglich. Immerhin muß man aber doch beachten, daß die Kursinteressenten in ihren Merkmalen den Kursteilnehmern näher stehen als eine Zufallsstichprobe aus der

Grundgesamtheit oder eine Stichprobe aus Aktenunterlagen des TÜV. Dies konnte bereits in der Analyse des Selektionsprozesses vor der Kursteilnahme detailliert erläutert werden. Die Unterschiede zwischen Nachgeschulten und Kursinteressenten im Hinblick auf eine erneute Alkoholauffälligkeit (5,2 % : 8,5 %) erweisen sich allerdings als recht gering, wenn man bedenkt, daß bisher in der Literatur von 35 % Rückfälligen in 10 Jahren und 15 % Rückfälligen in drei Jahren ausgegangen wurde (KUNKEL, 1976). Diese Zahlen kamen nur zustande, weil man in der Vergangenheit andere Untersuchungsergebnisse mit wesentlich niedrigeren Rückfallquoten nicht zur Kenntnis nahm (hier sind insbesondere zu nennen: SCHÖCH, 1973; JUSTIZMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG, 1964; ALBRECHT, 1982). Vor dem Hintergrund dieser unangemessenen Vergleichszahlen bedeutet die zwar kleine, aber in mancher Hinsicht recht adäquate Vergleichsgruppe der Kursinteressenten eine wichtige Bereicherung der bisherigen Untersuchungsergebnisse.

Von den allgemein in der Literatur als relevant befundenen Rückfallprädiktoren bei alkoholauffälligen Kraftfahrern erwiesen sich in der vorliegenden Untersuchung die Variablen, die mit Alter und Fahrerfahrung verbunden sind, am stärksten als unterscheidende Merkmale zwischen Rückfälligen und nicht Rückfälligen.

Die erhöhte private Nutzung des Kfz für Freizeitinteressen charakterisiert eher die Nichtrückfälligen. Dagegen gab es keine signifikanten Unterschiede in den verschiedenen Variablen, die die berufliche Kfz-Nutzung erfassen.

Signifikante Tendenzen (p zwischen .05 und .15) wurden gefunden für Familienstand und Schulbildung in der aus der Literatur bekannten Richtung (Ledige und weniger Gebildete werden häufiger rückfällig).

Drei Variablen im Bereich der Bewertung des eigenen Trink- und Fahrverhaltens unterscheiden in der Tendenz ebenfalls zwischen Rückfälligen und Nichtrückfälligen. Eine Interpretation ist, daß die Kursteilnehmer häufiger rückfällig werden, welche die Verantwortung für ihr erstes Alkoholverkehrsdelikt zu reduzieren versuchen, indem

sie die Vorhersehbarkeit des Trinkanlasses leugnen und sich als subjektiv fahrtüchtig bewerten, dies heißt, daß die fehlerhafte Situationsbewertung eine rückfallfördernde Variable ist.

Bei der Betrachtung des Rückfallverlaufs zeigt sich, daß der Schwerpunkt bei den Kursteilnehmern etwa 1 1/2 bis 2 Jahre nach der Verurteilung liegt. Wie die Daten der Teilgruppen mit längerem Bewährungszeitraum erkennen lassen, scheint nach diesem Zeitraum das Rückfallgeschehen stark abzuklingen.

Der Vergleich zwischen Kursteilnehmern und einer Vergleichsstichprobe aus der Grundgesamtheit von nicht nachgeschulten Alkoholverkehrstältern (N= 1.330) ergab einen leichten Unterschied in der Rückfallquote nach 2 1/2 Jahren seit Erstverurteilung (7,3 % : 5,2 %). Dieser Unterschied ist statistisch nicht bedeutsam und in einer Größenordnung, daß man angesichts der Einwände hinsichtlich der Vergleichbarkeit kaum einen generell starken Kurseffekt ableiten kann. Bei der differentiellen Betrachtung des Rückfallverlaufs und des Alterseinflusses ergaben sich Unterschiede zwischen Nachgeschulten und nicht Nachgeschulten, die statistisch bedeutsam sind und in einer Größenordnung liegen, daß sie als Effekte der Kursteilnahme bzw. des mit der Kursteilnahme verbundenen gesamten Settings gesehen werden können. Hierbei geht es einmal um die Rückfallverzögerung bei den Kursteilnehmern im Vergleich zu den nicht Nachgeschulten und zum anderen um den Einfluß des Alters auf Unterschiede in den Rückfallquoten. Das Rückfallgeschehen bei den Kursteilnehmern beginnt aufgrund der hier vorgelegten Ergebnisse erst zu einem späteren Zeitpunkt, verglichen mit dem Rückfallgeschehen in der Grundgesamtheit. Außerdem ergibt sich zwischen den über 40jährigen Kursteilnehmern und den über 40jährigen nicht Nachgeschulten ein sehr deutlicher Unterschied in der Rückfallquote (3,3 % : 5,8 %).

Demnach ist eine Rückfallverzögerung bei den Kursteilnehmern für die Gesamtgruppe festzustellen, ein Unterschied in den Rückfallquoten zwischen Kursteilnehmern und nicht nachgeschulter Vergleichsgruppe nur für die über 40jährigen.

Es wäre weiter von Interesse gewesen, Variablen zu berücksichtigen, die mit beruflicher Stellung und sozialem Status zusammenhängen. Die Verteilungen dieser Merkmale sind für die Gruppe der Kursteilnehmer bekannt, nicht jedoch für die Stichprobe aus der Grundgesamtheit, weil bei dieser Stichprobe nur auf die Daten der Zählkarten im Rahmen der Erhebungen des Statistischen Landesamts zurückgegriffen werden konnte.

Variablen wie die Schulbildung zeigen einen signifikanten Zusammenhang mit der Rückfallquote, und zwar in der Richtung, daß Kursteilnehmer mit Abitur wesentlich seltener rückfällig werden als Kursteilnehmer mit Hauptschulabschluß. Es wäre in diesem Zusammenhang von Interesse zu prüfen, ob es sich bei diesen Unterschieden um spezifische Effekte in der Gruppe der Kursteilnehmer handelt oder ob solche Unterschiede auch in der Grundgesamtheit zum Ausdruck kommen. In diesem Punkte muß die Bedeutung weiterer Zusammenhänge im Dunklen bleiben.

Der hier angestellte Vergleich kam zu deutlich geringeren Unterschieden in der Rückfallquote von Nachgeschulten und nicht Nachgeschulten - im Gegensatz zu vielen früheren Veröffentlichungen. Die Kurswirkung muß offensichtlich in bescheideneren Effekten auf das Rückfallgeschehen und vermutlich eher in differentiellen Effekten, d.h. Wirkungen bei bestimmten Untergruppen, z.B. bei den älteren Kraftfahrern, gesehen werden. Bei der Problemgruppe der jüngeren Kraftfahrer ist aus den Rückfallquoten kein Hinweis auf einen Kurseffekt abzulesen. Dies erscheint nicht verwunderlich angesichts des begrenzten zeitlichen Umfangs der Nachschulungskurse. Vermuten läßt sich auch, daß der Effekt des gesamten settings - Verurteilung, Fahrerlaubnisentziehung, Kursteilnahme, Sperrfristabkürzung - anfangs zu einer Verzögerung des Rückfallgeschehens führt und dann nach einer gewissen Zeit nachläßt.

9. ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG DER ERGEBNISSE

9.1 Fragestellung und Untersuchungsstichprobe

Die in Baden-Württemberg seit 1980 von den Technischen Überwachungsvereinen Baden und Stuttgart angebotenen Nachschulungskurse für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer, zu denen das Max-Planck-Institut die Begleituntersuchung übernommen hat, orientieren sich an dem Schulungsmodell "Mainz 77" unter besonderer Berücksichtigung gruppenspezifischer Elemente und Einflüsse. Durch den Justizminister des Landes Baden-Württemberg wurden die rechtlichen Grundlagen des Modellversuchs geschaffen, wozu insbesondere eine in der Regel zweimonatige Sperrfristabkürzung durch Gerichtsentcheid oder auf dem Gnadenweg gehört. Auswahl und erste Motivierung der Teilnehmer zur Verhaltensänderung finden in einem Vorgespräch statt, das die wichtigsten Voraussetzungen für eine sinnvolle Kursteilnahme überprüfen und ungeeignete Personen ausschließen soll. Die Kurse selbst werden von Diplompsychologen mit einer speziellen Zusatzausbildung geleitet, finden in Gruppen mit etwa 8 bis 10 Teilnehmern statt und erstrecken sich über vier Nachmittage mit jeweils drei Stunden Dauer. Schwerpunkt der Kurse sind fünf Themenkomplexe: Auseinandersetzung mit relevanten Situationen, Abwehrmechanismen, Selbstkontrolle, Analyse gefährlicher Situationen, Aufbau von Handlungsalternativen.

Die vorliegende Untersuchung beschäftigt sich mit folgenden Fragestellungen:

1. Welcher Zusammenhang besteht zwischen Trinksituation, Handlungskontrolle, Trinkverhalten und Einschätzung der Fahrtüchtigkeit?
2. Welche Beziehungen bestehen zwischen den als Zumessungskriterien relevanten Merkmalen der Untersuchungsstichprobe und der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung?
3. Welche Merkmale und Motive charakterisieren die Teilnehmer der Nachschulungskurse, und welche Bedeutung haben Selbstselektion und Auswahl vor Kursbeginn?
4. Unterscheiden sich Rückfälligkeit und Rückfallverlauf bei Kursteilnehmern, Kursinteressenten und einer Vergleichsstich-

probe von nicht Nachgeschulthen?

Die Untersuchungsstichprobe besteht aus 460 Kursteilnehmern und 98 Kursinteressenten, bei denen es aus verschiedenen Gründen nicht zu einer Kursteilnahme kam. Die erfaßten Personen nahmen während der Jahre 1981-1983 Kontakt mit den Medizinisch-Psychologischen Instituten der Kursorte Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg und Singen auf. Zusätzlich konnte auf die Rückfälligkeit einer Vergleichsstichprobe von 1330 erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern in Baden-Württemberg aus dem Jahre 1979 Bezug genommen werden, welche von OSTERMANN 1987 aufbereitet und ausgewertet wurde.

Die empirische Grundlage der Untersuchung bilden die im Rahmen dieser Gesprächskontakte in unterschiedlichem Umfang erfaßten Daten. Diese gliedern sich in vier Variablengruppen:

- Trinkverhalten und Alkoholverkehrsdelikt (Trinkanlässe, persönliche Situation und Arbeitszufriedenheit, Trinkverhalten von Freunden und Arbeitskollegen, subjektive Einschätzung der Situation vor und während des Alkoholverkehrsdelikts, Trinkmenge vor dem Alkoholverkehrsdelikt und durchschnittlicher Alkoholkonsum, Körpergewicht, Deliktsart, Anlaß der Verfolgung des Alkoholverkehrsdelikts).
- Selektionsrelevante Merkmale (Phase des Ausscheidens aus dem Selektionsprozeß, Gesprächstermin, Ausschlußgründe, Blutalkoholgehalt, Dauer des Fahrerlaubniszugs, Vorhandensein einer ausreichenden Restdauer für die Kursteilnahme, Alter).
- Soziodemographische Merkmale (Alter, Dauer des Führerscheinbesitzes, Geschlecht, Familienstand, Schulbildung, ausgeübter Beruf, Berufsprestige, Stellung im Beruf).
- Motive der Kursteilnahme (direkte Kursmotive, berufliche versus private Nutzung des Kraftfahrzeugs, Nachteile durch den Verlust der Fahrerlaubnis).

Die Datenbasis zum Rückfallgeschehen bei Kursteilnehmern, Kursinteressenten und Vergleichsstichprobe bildeten Auszüge dem Bundeszentralregister. Es wird lediglich strafrechtlich relevantes

Verhalten nach der ersten Verurteilung erfaßt.

Die Fehlerquellen der verwendeten Erhebungsmethoden werden, soweit möglich, abgeschätzt.

9.2 Trinksituation und Alkoholverkehrsdelikt

Die Literaturübersicht zu den Determinanten des Fahrens unter Alkoholeinfluß, lieferte zwei zentrale Ergebnisse: Die Wahrscheinlichkeit von Trunkenheitsfahrten nimmt zu, je größer der soziale Druck zum Trinken in der dem Delikt vorhergehenden Situation ist. Die Stärke des Alkoholkonsums ist ein wichtiger und empirisch gut abgesicherter Prädiktor der Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten. Die experimentell kontrollierte Behandlungsforschung in diesem Bereich zeigte, daß die Förderung der Selbstkontrolle des Alkoholkonsums ein wirksames Mittel zur Reduzierung auch der Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten ist.

Die vorliegende Untersuchung ergab, daß die Trinksituation bzw. der Trinkanlaß einen Einfluß auf Trinkausmaß und Handlungskontrolle vor dem Alkoholverkehrsdelikt haben. Bei der Interpretation der Ergebnisse wurde der Schluß gezogen, daß die Unterschiede im Ausmaß des sozialen Einflusses und in der Vorhersehbarkeit des Handlungsablaufes als die zwei Variablen anzusehen sind, die für die Unterschiede zwischen den verschiedenen Trinksituationen verantwortlich sind. In der geselligen Trinksituation war die Handlungskontrolle (Vorhersehbarkeit und Trinkausmaß) größer, während die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit weniger mit dem objektiven Maß der Fahrtüchtigkeit (Blutalkoholkonzentration) übereinstimmte. Bei den Probanden, die unter dem Einfluß von Problemen und Schwierigkeiten Alkohol zu sich nahmen, zeigte sich ein geringeres Maß der Handlungskontrolle, aber eine realistischere Einschätzung der Fahrtüchtigkeit. Der berufliche Trinkanlaß ist am ehesten zwischen den beiden Situationen einzuordnen.

Für die Inhalte der Nachschulungskurse heißt dies:

- Es sollte zwischen den spezifischen Umständen der verschiedenen Trinksituationen (Geselligkeit, beruflicher Anlaß, Probleme und

- Schwierigkeiten als Anlaß) differenziert werden. Durch die Schulung sollten die spezifischen Gefahren der genannten Situationen bewußt gemacht werden. Differenzierte Bewältigungsstrategien sollten die Kursteilnehmer dazu befähigen, mit jeder der genannten Trinksituationen besser umgehen zu können.
- Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit stehen im Einklang mit dem bisherigen Forschungsstand, was die Bedeutung des sozialen Einflusses und der Selbstkontrolle betrifft. Die in der Bundesrepublik verwendeten Kurskonzepte für Ersttäter ("Mainz 77", IFT-Modell) sehen ebenfalls einen Schwerpunkt in der Förderung selbstverantwortlichen Handelns. Die vorliegende Untersuchung bestätigt die Wichtigkeit dieses Schulungszieles.

9.3 Determinanten der Fahrerlaubnisentziehung

Die Entziehung der Fahrerlaubnis wird von vielen Autoren als das "wirksamste Mittel der Justiz bei Verkehrsdelikten" (KAISER 1970, 412) angesehen. Da es sich bei der Fahrerlaubnisentziehung nicht um eine Strafe, sondern um eine Maßregel der Besserung und Sicherung handelt, sollte sich die Anwendung dieser Sanktion an den Zielen der Besserung und Sicherung orientieren. Unter den Zumessungskriterien sollten aufgrund der relevanten Literatur im Vordergrund stehen: Bisherige unauffällige Fahrpraxis, strafrechtlich relevantes Vorleben, Einmaligkeit der Tat, Ausmaß der Fahrunfähigkeit. Diese Gesichtspunkte sind von besonderer Bedeutung für die Einschätzung der künftigen Gefährlichkeit. Weitere Gesichtspunkte wie die Schwere der Tatfolgen und die beruflichen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung gelten im Prinzip als maßregelfremde Zumessungskriterien, werden jedoch aufgrund weiterer Handlungsregeln wie Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, Gleichheitsgrundsatz oder Einschätzung der Beeinflußbarkeit des Verurteilten für berücksichtigungswert gehalten.

Anhand der Daten der vorliegenden Untersuchung über die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung und über soziodemographische Merkmale sowie Tatumstände bei den Kursteilnehmern wurde die Stärke des Zusammenhangs zwischen der gerichtlichen Entscheidung und verschiedenen grundlegenden Zumessungskriterien überprüft. Da

Hinweise auf schichtspezifische Tendenzen bei der Häufigkeit der Fahrerlaubnisentziehungen auch als Selektionseffekt bei der Strafverfolgung interpretierbar erscheinen, wurde die Schulbildung in die multivariate Analyse der gerichtlichen Entscheidungspraxis einbezogen.

Die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung bei der Untersuchungsstichprobe bewegt sich im Rahmen der Richtsätze von 8-12 Monaten für Ersttäter (OLG-Bezirke Stuttgart und Karlsruhe). Bemerkenswert sind Unterschiede in der Dauer der vorläufigen Entziehung zwischen den Kursteilnehmern aus dem OLG-Bezirk Stuttgart (ca. 3 Monate) und aus dem OLG-Bezirk Karlsruhe (ca. 2 Monate).

Das stärkste Gewicht unter den berücksichtigten Variablen zeigten die Höhe der Blutalkoholkonzentration und die Schwere des Alkoholverkehrsdelikts. Einen Einfluß in einzelnen Kursorten hatte die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs. Ein statistisch bedeutsames Gewicht lag außerdem bei der Variablen höchster Schulabschluß vor. Die Dauer der Fahrerlaubnisentziehung bei Kursteilnehmern mit Hauptschulbildung ist im Durchschnitt um einen Monat länger als bei Kursteilnehmern mit Abitur oder Hochschulabschluß. Keine Bedeutung hatten Alter und Dauer der Fahrpraxis. Hier deutete sich eine schwache U-förmige Beziehung an.

Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen teilweise die aus der rechtsdogmatischen Literatur abgeleiteten Hypothesen. Ein großer Teil der Varianz der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung wird durch die untersuchten Variablen erklärt.

Die Unterschiede zwischen verschiedenen Gerichtsbezirken bei der vorläufigen Entziehung bedürfen im Interesse der Gleichbehandlung der näheren Analyse.

9.4 Selektion, Merkmale und Motive der Kursteilnehmer

Die Teilnehmer an den Nachschulungskursen in Baden-Württemberg während der Jahre 1981-1982 unterscheiden sich von der Grundgesamtheit der Alkoholverkehrstäter. Bei den Kursteilnehmern ist

der Frauenanteil niedriger, sie sind älter und besitzen den Führerschein wesentlich länger. Angestellte und Selbständige sowie Personen mit Abitur und Hochschulabschluß sind unter den Kursteilnehmern überrepräsentiert.

Die Kursteilnehmer unterscheiden sich von weniger ernsthaften Kursinteressenten in ähnlicher Richtung hinsichtlich Schulbildung, Stellung im Beruf und Alter. Ergebnisse zur Kursmotivation zeigen ferner, daß bei weniger entschiedenen Kursinteressenten die berufliche Bedeutung des Kraftfahrzeugs geringer und die Zufriedenheit mit der beruflichen Situation größer ist.

Aus den Ergebnissen wird die Schlußfolgerung abgeleitet, daß für die Entscheidung zur Kursteilnahme die extrinsische berufliche Motivation, d.h. die Erwartung von positiven beruflichen Konsequenzen der Kursteilnahme, eine große Bedeutung besitzt. Das Gewicht der intrinsischen Motivation, d.h. Kursteilnahme mit dem Ziel, etwas zur Veränderung des eigenen Verhaltens zu lernen, wird dagegen für die Motivationslage der Kursinteressenten vor Kursbeginn aufgrund der vorliegenden Ergebnisse als deutlich geringer eingeschätzt. Diese Interpretation wird durch weitere Ergebnisse zum Zusammenhang zwischen Stellung im Beruf, Schulbildung, Trinkgewohnheiten und Kursmotivation gestützt.

Die Stärke extrinsischer Motivation und das Vorliegen von Veränderungsbereitschaft sind voneinander unabhängig, d.h. zwischen den jeweiligen Variablen bestehen keine statistisch bedeutsamen Zusammenhänge. Dies läßt sich dahingehend interpretieren, daß das Vorliegen eines starken beruflichen Interesses an der mit der Kursteilnahme verbundenen Sperrfristkürzung sich nicht ungünstig auf Engagement und Lernbereitschaft bei der Kursteilnahme auswirkt.

Welche Maßnahmen bei der Gestaltung der Nachschulungskurse und bei der Informationsweitergabe an den potentiellen Teilnehmerkreis erscheinen empfehlenswert, um den Kreis der Kursteilnehmer zu vergrößern?

- Eine intensivere Information anlässlich des Gerichtsverfahrens könnte dazu beitragen, daß auch Verurteilte mit niedrigerem sozioökonomischen Status besser über die Möglichkeit der Nachschulung Bescheid wissen. Bei den meisten anderen Informationskanälen dagegen (Presse, Automobilclubs, Anwälte, Hinweise im Bekanntenkreis) ist eine schichtspezifische Einseitigkeit der Informationsweitergabe anzunehmen.
- Ungleichheiten infolge Veranstaltungszeit und Entfernung zum Kursort sollten abgebaut werden. Ein wichtiger Schritt hierzu ist von den TÜVs bereits unternommen worden, indem die Kurse auch an Samstagen angeboten werden. Zusätzlich sollten Kurse auch in den Abendstunden vorgesehen werden.
- Die finanziellen Kosten der Kursteilnahme belasten die Kursteilnehmer unterschiedlich. Auch hier sollte nach Lösungen gesucht werden, z.B. Staffelung der Kursgebühren analog dem Tagessatzsystem, Teilzahlung, Kreditfinanzierung.

9.5 Rückfallgeschehen bei Kursteilnehmern, Kursinteressenten und einer Vergleichsstichprobe aus der Grundgesamtheit

Eine Nacherhebung zum Rückfallgeschehen wurde durchgeführt, allerdings mit einem Untersuchungsdesign, das hinter den ursprünglichen formulierten methodischen Anforderungen zurückblieb, aber als einziges realisierbar war. Zur Diskussion standen bei der Planung der Untersuchung ein Untersuchungsplan mit Zufallszuteilung der Kursinteressenten auf eine Schulungs- und eine nicht nachgeschulte Kontrollgruppe sowie ein Untersuchungsplan ohne Zufallszuteilung, aber mit einer umfangreichen Erhebung von möglichen Prädiktoren der Rückfälligkeit und Zwischenkriterien. Beide bevorzugten Untersuchungsdesigns waren aufgrund von datenschutzrechtlichen, erhebungsökonomischen und rechtsethischen Schwierigkeiten nicht zu verwirklichen, so daß schließlich die methodisch am wenigsten befriedigende Form des Vergleichs von nicht äquivalenten Vergleichsgruppen nachgeschulter und nicht nachgeschulter erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer als einzige durchführbar blieb.

Unter den 420 männlichen Kursteilnehmern (47 männlichen Kursin-

teressenten) wurden innerhalb des Kontrollzeitraums von 2 1/2 Jahren nach der ersten Verurteilung 9,0% (21,3%) strafrechtlich auffällig, 5,2% (8,5%) erneut alkoholauffällig. Das Rückfallgeschehen wegen Alkohol am Steuer konzentriert sich bei den Kursteilnehmern auf die Zeit zwischen 1 1/2 und 2 1/2 Jahren. Von den untersuchten Rückfallprädiktoren unterschieden zwei sehr deutlich zwischen Rückfälligen und Nichtrückfälligen ($p < .01$): Je größer und länger die bisherige Fahrpraxis und wenn das Kfz zur Ausübung von Freizeitinteressen benötigt wurde, desto seltener trat ein neues Alkoholverkehrsdelikt auf.

Das Rückfallgeschehen wegen Alkohol am Steuer wurde bei den 420 männlichen Kursteilnehmern (Rückfallquote: 5,2%), bei den 47 männlichen Kursinteressenten (8,5%) und einer Vergleichsstichprobe von 1330 männlichen erstmals im Jahr 1979 alkoholauffälligen Kraftfahrern (7,3%) für einen Kontrollzeitraum von 2 1/2 Jahren verglichen. Die Unterschiede sind nicht sehr groß und liegen im Rahmen von Schwankungen zwischen Untergruppen bei den Kursteilnehmern (verschiedene Zeitpunkte der Kursteilnahme, verschiedene Kursorte). Signifikante Unterschiede zeigten sich bei der Betrachtung des Rückfallverlaufs, differenziert nach dem Alter. Die Rückfälle verteilen sich bei der Vergleichsstichprobe aus dem Jahr 1979 gleichmäßig über den betrachteten Kontrollzeitraum, bei den Kursteilnehmern setzen sie erst verzögert ein. Die über 40jährigen Kursteilnehmer werden seltener rückfällig als die Gleichaltrigen in der Vergleichsstichprobe.

Aus den Ergebnissen zum Rückfallgeschehen werden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- Die Unterschiede zwischen Nachgeschulten und nicht Nachgeschulten in der Rückfallquote wegen Alkohol am Steuer - erfaßt durch die strafrechtliche Auffälligkeit - sind vermutlich bescheidener als bisher in der Fachliteratur angenommen.
- Unterschiede und damit auch möglicherweise Kurseffekte zeigen sich eher bei der differenzierteren Betrachtung, und zwar des Rückfallverlaufs und von unterschiedlich gut beeinflussbaren Teilgruppen der alkoholauffälligen Kraftfahrer. Dies könnte für

die Kursgestaltung bedeuten, daß die Schulungsmodelle mehr auf einzelne angesprochene Zielgruppen zugeschnitten sein sollten, z.B. auf die Fahranfänger, auf die Kraftfahrer, die den Führerschein beruflich benötigen, auf die Kursteilnehmer mit hoher intrinsischer Motivation. Die besondere Form des Rückfallverlaufs bei den Kursteilnehmern könnte ein Hinweis darauf sein, daß die Kurswirkung nach ca. 1-2 Jahren einer Auffrischung bedarf, wobei sicherlich verschiedene Möglichkeiten denkbar wären: Schriftliche Ansprache und Motivation, Nachfolgetreffen der Nachgeschulten, Einladung zu einer Vortrags- und Filmveranstaltung o.ä.

- Der Kontrollzeitraum von 2 1/2 Jahren ist zu kurz für eine Rückfalluntersuchung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern, da bei den Kursteilnehmern nach 2 1/2 Jahren das Rückfallgeschehen stärker nachzulassen scheint als bei den nicht Nachgeschulten.

LITERATURVERZEICHNIS

ALBRECHT, H.J.: **Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten** (Bd. 9 der Kriminologischen Forschungsberichte aus dem Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht Freiburg i.Br.). Freiburg i.Br.: Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht, 1982.

ALCOHOL SAFETY ACTION PROJECTS: Evaluation of Operations (Vol. 2, Chapter 6: Evaluation of the Rehabilitation Countermeasure Activities). Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, 1972.

ALLBUS 1980: Siehe LEPSIUS u.a. 1980.

ALLBUS 1982: Siehe LEPSIUS u.a. 1982.

ANTONS, K. & SCHULZ, W.: **Normales Trinken und Suchtentwicklung** (Bd. 1). Göttingen: Hogrefe, 1976.

ARMOR, D.J. & POLICH, J.M.: Measurement of Alcohol Consumption. In: E.M. Pattison & E. Kaufmann (Eds.), **Encyclopedic Handbook of Alcoholism**. New York: Gardner Press, 1982.

BAEKELAND, F., LUNDWALL, L. & KISSIN, B.: Methods for the Treatment of chronic Alcoholism: A critical Appraisal. In: R. Gibbins et al. (Eds.), **Research Advances in Alcohol and Drug Problems**. New York: Wiley, 1975.

BANDURA, A.: **Social learning theory**. Morristown, N.J.: General Learning Press, 1971.

BAUM, H.-J.: **Die Entziehung der Fahrerlaubnis im Landgerichtsbezirk Bonn in den Jahren 1957 bis 1959**. Jur.Diss., Universität Bonn, 1963.

BERZ, U.: Wie kann die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis für die Praxis verbessert werden? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.), **18. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1980**. Hamburg, 1980.

BIELER, F.: Zur vorzeitigen Aufhebung der Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. **Blutalkohol**, 1970, 7, 112-118.

BODE, H.J.: Fortentwicklung des Fahrerlaubnisrechts durch Differenzierung sowie Integration von Weiterbildung und Nachschulung. **Blutalkohol**, 1983, 20, 39-55.

BOOTH, R.E. & GROSSWILER, R.A.: Correlates and Predictors of Recidivism among Drinking Drivers. **The International Journal of the Addictions**, 1978, 13, 79-88.

BRANDSMA, J.M., MAULTSBY, M.C. & WELSH, R.J.: **Outpatient Treatment of Alcoholism**. Baltimore, Maryland: University Park Press, 1980.

BROWN, R.A.: Conventional Education and controlled drinking Education Courses with convicted drunken Drivers. **Behaviour Therapy**, 1980, 11, 632-642.

BUIKHUISEN, W.: **Alcohol en verkeer**. Meppel: Boom en Zoom, 1968.

BUIKHUISEN, W.: **Kriminologische und psychologische Aspekte der Trunkenheit im Straßenverkehr** (Report 2/71, Medizinisch-Psychologisches Institut des Technischen Überwachungsvereins Hannover e.V.). Hannover: TÜV Hannover, 1971.

BUNDESANSTALT FÜR ARBEIT (Hrsg.): **Klassifikation der Berufe. Systematisches und alphabetisches Verzeichnis der Berufsbenennungen**. Nürnberg: Bundesanstalt für Arbeit, 1981.

CAHALAN, D., CISIN, I.H. & CROSSLEY, H.M.: **American drinking Practices; a national Study of drinking Behavior and Attitudes**. New Brunswick, N.J.: Rutgers Center of Alcohol Studies, 1969.

CANNELL, D.F. & KAHN, R.L. Interviewing. In: LINDZEY, G. & ARONSON, E. (eds.), **Handbook of Social Psychology**. Vol. 2. Reading, Mass., 1968.

CHAFETZ, M.E. & BLANE, H.T.: Alcohol-Crisis Treatment Approach and Establishment of Treatment Relations with Alcoholics. **Psychological Reports**, 1963, 12, 862.

COGHLAN, G.R.: **The Investigation of Behavioural Self-Control Theory and Techniques in a Short-Term Treatment of Male Alcohol Abusers**. Ph.D. Thesis, State University of New York at Albany, 1979.

DEUTSCHES AUTORECHT, 1980, 49, 52-53 § 69 StGB. Zur Abweichung der Regelvermutung des § 69 StGB bei einer Trunkenheitsfahrt.

DREHER, E. & TRÖNDLE, H.: **Strafgesetzbuch und Nebengesetze**. Beck'sche Kurz-Kommentare Bd. 10 (41. Aufl.). München: Beck, 1983.

DÜNKEL, F.: Methodische Probleme der Effizienzforschung bei Behandlungsmaßnahmen im Strafvollzug, insbesondere der Sozialtherapie. In: H. Kury (Hrsg.), **Methodische Probleme der Behandlungsforschung - insbesondere der Sozialtherapie**. Köln: Heymanns, 1983.

EMNID-Institut: **Einkaufs- und Verbrauchsgewohnheiten bei Bier**. Bielefeld, 1969.

ESTERLY, R.W.: The alcoholic Rehabilitation Program in the Prince George's Country Division of Parole and Probation. **Maryland State Medical Journal**, 1971, 20, 81-84.

FINE, E.W., STEER, R.A. & SCOLES, P.E.: Relationship between Blood Alcohol Concentration and self-reported Drinking Behaviour. **Journal of Studies on Alcohol**, 1978, 39, 466-472.

FINE, E.W., STEER, R.A. & SCOLES, P.E.: Evaluation of a Treatment Program for drunk Driving Offenders. In: M. Galanter (Ed.), **Currents in Alcoholism, Vol. VI: Treatment and Rehabilitation and Epidemiology**. New York: Grune and Stratton, 1979.

FINNEY, J.W. & MOOS, R.H.: Treatment and Outcome for empirical Subtypes of alcoholic Patients. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 1979, 36, 88-108.

FORSTER, B. & JOACHIM, H.: *Blutalkohol und Straftat*. Stuttgart: Thieme, 1975.

FRESE, M.: *Psychische Störungen bei Arbeitern: Zum Einfluß von gesellschaftlicher Stellung und Arbeitsplatzmerkmalen*. Salzburg: Müller, 1977.

FREUDENBERG, K. & MALLACH, H.-J.: Bemerkungen über die Konstanten Co und r von Widmark. *Blutalkohol*, 1966, 3, 372.

FRIEDRICHS, J.: *Methoden empirischer Sozialforschung*. Hamburg: Reinbek, 1973.

GALLANT, D.M., BISHOP, M.P., FAULKNER, M.A., SIMPSON, L., COOPER, A., LATHROP, D., BRISOLARA, A.M. & BROSETTA, J.R.: A comparative Evaluation of compulsory (Group Therapy and/or Antabuse) and voluntary Treatment of the chronic alcoholic municipal Court Offender. *Psychomotus*, 1968, 9, 349-352.

GARRETT, J.A.: An Adjustment Demand: Resistance to Alcoholism Treatment with a DWI Population. In: L. Goldberg (Ed.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*. Proceedings of the 8th Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Stockholm: Almqvist & Wiksell, 1981.

GEPPERT, K.B.: *Die Bemessung der Sperrfrist bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 42m und 42n StGB)* (Strafrechtliche Abhandlungen, Neue Folge, Bd. 3). Berlin: Duncker & Humblot, 1968.

GLEISS, I.: Pathogene Anforderungsstrukturen der Arbeit - aus der Sicht des Tätigkeitsansatzes. In: M. Frese, S. Greif & N. Semmer (Hrsg.), *Industrielle Psychopathologie*. Bern: Huber, 1978.

GLEISS, I., SEIDEL, R. & ABHOLZ, H.: *Soziale Psychiatrie*. Frankfurt: Fischer, 1973.

GOLDSTEIN, L.G.: Driver Education: A Review and suggested Innovations. *Behavioral Research in Highway Safety*, 1971, 2, 28-42.

GOLDSTEIN, A.P.: *Strukturierte Lerntherapie. Ansätze zu einer Psychotherapie der Benachteiligten*. München: Urban & Schwarzenberg, 1978.

GOLDSTEIN, A.P. & STEIN, N.: *Maßgeschneiderte Therapien*. Darmstadt: Steinkopff, 1980.

GROHMANN, P.: Sind wirtschaftliche Nachteile bei der Entziehung der Fahrerlaubnis zu berücksichtigen? *Deutsches Autorecht*, 1978, 47, 63-68.

HASE, W.: Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer. In: Justizministerium Baden-Württemberg (Hrsg.), *Triberger Symposium 80. Nachschulung alkoholauffälliger Ersttäter - ein Schritt zur Verbesserung des Rechts der Entziehung der Fahrerlaubnis?* Stuttgart, 1981.

HASE, W.: Das Kursmodell und erste Ergebnisse zur Legalbewährung. In: Justizministerium Baden-Württemberg (Hrsg.), **Modellversuch zur Nachschulung alkoholauffälliger Ersttäter in Baden-Württemberg**. Stuttgart, 1983.

HECKHAUSEN, H.: **Motivation und Handeln**. Berlin: Springer, 1980.

HERLAN, W. & SCHMIDT-LEICHNER, E.: **Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot durch Strafrichter und Verwaltungsbehörden** (Schriftenreihe der Neuen Juristischen Wochenschrift). München: Beck, 1972.

HIMMELREICH, K.: Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.), **15. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1977**. Hamburg, 1977, 48-70.

HIMMELREICH, K.: Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot? **Deutsches Autorecht**, 1977, **46**, 85-90.

HOLLINGSHEAD, A.B. & REDLICH, C.: **Social Class and mental Illness: A Community Study**. New York: Wiley, 1967.

HOLZKAMP-OSTERKAMP, U.: **Grundlagen der psychologischen Motivationsforschung 1**. Frankfurt/M.: Campus, 1975.

HOLZKAMP-OSTERKAMP, U.: **Grundlagen der psychologischen Motivationsforschung 2**. Frankfurt/M.: Campus, 1976.

HUGUENIN, R.D.: Zur Funktion von Attitüden und Werten beim Trinkverhalten vor der Fahrt. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**, 1979, **25**, 11-17.

HUGUENIN, R.D. & HESS, E. (Hrsg.): **Driver Improvement. Rahmenbedingungen und Methoden der Verhaltensbeeinflussung in der Ausbildung, Weiterausbildung und Nachschulung von Fahrzeuglenkern**. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung, 1982.

INTERNATIONAL LABOUR OFFICE 1969: **International Standard Classification of Occupations** (rev. ed. 1968). Genf: International Labour Office, 1969. - Deutsche Ausgabe 1968: STATISTISCHES BUNDESAMT WIESBADEN: **Internationale Standardklassifikation der Berufe**. Stuttgart: Kohlhammer, 1971.

IRGENS-JENSEN, O.: The Relationship between self-reported Drunken Driving, Alcohol Consumption, and Personality Variables among Norwegian Students. In: S. Israelstam & S. Lamberg (Eds.), **Alcohol, Drugs and Traffic Safety**. Proceedings of the Sixth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Toronto: Addiction Research Foundation of Ontario, 1975.

IRLE, M.: **Lehrbuch der Sozialpsychologie**. Göttingen: Hogrefe, 1975.

JANISZEWSKI, H.: Strafzumessungspraxis der Gerichte bei Alkoholidikten im Straßenverkehr. **Blutalkohol**, 1968, **5**, 27-41.

JANISZEWSKI, H.: Keine Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot. **Deutsches Autorecht**, 1977, **46**, 312-316.

JOACHIM, H. & SCHULTE, R.: Inter- und intraindividuelle Unterschiede der Alkoholverteilung beim Menschen. **Blutalkohol**, 1983, **20**, 11-24.

JOSCELYN, K.B., MAICKEL, R.P. & GOLDENBAUM, D.M.: **The Drinking Driver: A Survey of Treatment Alternatives** (NHTSA Report No. DOT HS 800 611, Institute for Research in Public Safety). Bloomington, Indiana: Indiana University, 1971.

JUSTIZMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG: **Erste statistische Spezialuntersuchung über die Rückfallhäufigkeit auf dem Gebiet der Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Strafaussetzung zur Bewährung**. Stuttgart, 1964.

KAESTNER, N.: Research in Driver Improvement: The State of the Art. **Traffic Quarterly**, 1968, 22, 497-520.

KAISER, G.: **Verkehrsdelinquenz und Generalprävention**. Tübingen: Mohr, 1970.

KAISER, G.: Praxis der Strafzumessung und der Sanktion im Verkehrsrecht. **Blutalkohol**, 1972, 9, 141-158.

KAISER, G., KERNER, H.-J. & SCHÖCH, H.: **Strafvollzug** (3. Aufl.). Heidelberg: Müller 1983.

KARSTEDT-HENKE, S.: **Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"** (Bd. 1). Forschungsstand, Erklärungsansätze und Modellentwicklung. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen, 1979.

KINDERMANN, W.: **Bedingungen der Therapie unter Zwang**. Phil. Diss., Berlin, 1979.

KINDERMANN, W.: Ökologische Gesichtspunkte zur Psychotherapie unter Bedingungen institutionellen Zwangs. In: W. Schulz & M. Hautzinger (Hrsg.), **Klinische Psychologie und Psychotherapie** (Bd. 5). Tübingen: Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie, 1980.

KISSIN, B., PLATZ, A. & SU, W.H.: Social and psychological Factors in the Treatment of chronic Alcoholism. **Journal of Psychiatric Research**, 1970, 8, 13-27.

KLEBELSBERG, D.: **Verkehrspsychologie**. Berlin: Springer, 1982.

KLEINKNECHT, R.A.: **Behavior Modification of Problem Drivers** (Report 024, Department of Motor Vehicles). Washington, 1969.

KOCH, H.-J.: Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot? **Deutsches Autorecht**, 1977, 46, 90-94.

KOCH, H.-J.: Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.), **15. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1977**. Hamburg, 1977, 37-47.

KRAAK, B.: Handlungs-Entscheidungs-Theorien. Anwendungsmöglichkeiten und Verbesserungsvorschläge. **Psychologische Beiträge**, 1976, 18, 505-515.

KRAEMER, S.: Kontrolliertes Trinken als Therapieziel für Alkoholabhängige. Praktische Anwendungsmöglichkeiten im Bereich der Sekundärprävention. **Zeitschrift für klinische Psychologie**, 1980, 9, 10-22.

KRAFTFAHRTBUNDESAMT (Hrsg.): **Statistische Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes 1982, Heft 4.**

KRETSCHMER, E. & RIEDIGER, G.: Forschungskonzeption "Alkohol und Fahren". **Blutalkohol**, 1979, 16, 409-423.

KROJ, G. & PFAFFEROTT, I.: Ziele, Befunde und Konsequenzen psychologischer Untersuchungen zum Sicherheitsgurt. Eine zusammenfassende Darstellung. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), **Psychologische Forschung zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse**. Köln, 1974.

KRUSE, K.: Sind Strafzumessungsempfehlungen zulässig? **Blutalkohol**, 1971, 8, 15-17.

KUNKEL, E.: **Untersuchung über die Brauchbarkeit biographischer Daten als Prädiktoren der Fahreignung. Teilbericht: Akten- und Explorationsanalyse. Praktischer Teil: Alkoholauffällige Kraftfahrer**. Köln: TÜV Rheinland, 1976.

KUNKEL, E.: Zur Einschätzung der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. **Blutalkohol**, 1976, 13, 395 ff..

KUNKEL, E.: MAINZ 77 - Maßnahme zur Verhaltensänderung bei Trunkenheitstätern. **Blutalkohol**, 1979, 16, 1-18.

KUNKEL, E.: **Modell Mainz 77. Kurse für Verhaltens- und Einstellungsänderung bei Trunkenheitsersttägern**. Bonn: TÜV Rheinland, 1980.

KUNKEL, E. & MENKEN, E.: Zur Notwendigkeit neuer Maßnahmen gegen die Trunkenheit im Straßenverkehr. **Blutalkohol**, 1978, 15, 431-451.

LANDY, F.J. & TRUMBO, D.A.: **Psychology of Work Behavior**. Homewood, Ill.: Dorsey Press, 1976.

LEKY, L.G.: Zwang im Verhältnis Therapeut - Klient in geschlossenen Institutionen. In: W. Schultz & M. Hautzinger (Hrsg.), **Klinische Psychologie und Psychotherapie** (Bd. 5). Tübingen: Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie, 1980.

LEONHARD, G.: Einheitsstrafe und Maßregel für Trunkenheitstäter? **Deutsches Autorecht**, 1979, 48, 89-91.

LEONTJEW, A.N.: **Probleme der Entwicklung des Psychischen**. Frankfurt/M.: Athenäum Fischer, 1973.

LEPSIUS, M.R., SCHEUCH, E.K. & ZIEGLER, R.: **Maschinenlesbares Codebuch - ZA Studie 1000. Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (ALLBUS 1980)**. Köln: Zentralarchiv für empirische Sozialforschung, Universität zu Köln, 1982.

LEPSIUS, M.R., SCHEUCH, E.K. & ZIEGLER, R.: **Maschinenlesbares Codebuch - ZA Studie 1160. Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften 1982**. Köln: Zentralarchiv für empirische Sozialforschung, Universität zu Köln, 1982.

LUBORSKY, L., SINGER, B. & LUBORSKY, L.: Comparative Studies of Psychotherapies. **Archive of General Psychiatry**, 1975, **32**, 995-1008.

MAGARO, D.A.: Ein maßgeschneidertes Behandlungsmodell auf der Basis von sozialer Schicht und prämorbidem Anpassung. In: A.P. Goldstein & N. Stein (Eds.), **Maßgeschneiderte Therapien**. Darmstadt: Steinkopff, 1980.

MAIER, R.A. & FOX, F.: Forced Therapy of probated Alcoholics. **Medicine Times**, 1958, **86**, 1051-1054.

MANN, R.E., LEIGH, G., VINGILIS, E.R. & De GENOVA, K.: A Critical Review on the Effectiveness of Drinking-Driving Rehabilitation Programmes. **Accident Analysis & Prevention**, 1983, **15**, 441-461.

MARLATT, A.G.: Craving for Alcohol, Loss of Control and Relapse: A cognitive behavioral Analysis. In: P.E. Nathan, A.G. Marlatt & T. Loberg (Eds.), **Alcoholism: New Directions in behavioral Research and Treatment**. New York, London: Plenum Press, 1978.

McCLELLAND, D.C.: **Assessing human Motivation**. New York: General Learning Press, 1971.

McLACHLAN, J.F.C.: Therapy Strategies, Personality Orientation and Recovery from Alcoholism. **Canadian Psychiatric Association Journal**, 1974, **19**, 25-30.

MELTZOFF, J. & KORNREICH, M.: **Research in Psychotherapy**. New York, 1970.

MENKEN, E.: Die Möglichkeiten des Verkehrsrichters zur Beeinflussung alkoholauffälliger Kraftfahrer. **Blutalkohol**, 1979, **16**, 233-263.

MIDDENDORFF, W.: **600 Alkoholtäter**. Ein Beitrag zur Kriminologie der Verkehrsdelikte. Hamburg, 1961.

MIDDENDORFF, W.: Die Diskussion über die Strafzumessung. Methodische Bemerkungen zum 3. Deutschen Verkehrsgerichtstag. **Blutalkohol**, 1965, **2**, 75-85.

MIDDENDORFF, W.: Goslar, die Obergerichte und die Trunkenheit am Steuer. **Blutalkohol**, 1968, **5**, 1-15.

MIDDENDORFF, W.: Strafzumessung in Vergangenheit und Zukunft. **Blutalkohol**, 1971, **8**, 26-32.

MILLER, W.R.: Controlled Drinking. A History and a critical Review. **Journal of Studies on Alcohol**, 1983, **44**, 68-83.

MOLKETIN, R. & GRESS, N.: Alkohol am Steuer und Arbeitsverhältnis. **Blutalkohol**, 1982, **19**, 229-234.

MOLLENKOTT, K.: Wie kann die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis für die Praxis verbessert werden? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.), **18. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1980**. Hamburg, 1980, 296-304.

MOLLENKOTT, K.: Führerscheinentzug - Maßregeln der Sicherung und Besserung? Ende einer Diskussion? **Blutalkohol**, 1980, **17**, 367-370.

MÜLLER, E.: Die Strafzumessung bei der "Trunkenheitsfahrt". **Blutalkohol**, 1961, **1**, 99-106.

MULFORD, H.A. & MILLER, D.E.: The Prevalence and Extent of Drinking in Iowa, 1961. A Replication and Evaluation of Methods. **Quarterly Journal of Studies on Alcohol**, 1963, **24**, 39-53.

NICHOLS, J.L., WEINSTEIN, E.B., ELLINGSTAD, V.S., STRUCKMAN-JOHNSON, D.L. & REIS, R.E., Jr.: The Effectiveness of Education and Treatment Programs for Drinking Drivers: A Decade of Evaluation. In: L. Goldberg (Ed.): **Alcohol, Drugs, and Traffic Safety** (Vol. 3). Proceedings of the Eighth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1981.

NICKEL, W.-R., JACOBSHAGEN, W. & WINKLER, W.: Die Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**. 1985, **31**, 67-74.

NORSTRÖM, T.: **Studies in the Causation and Prevention of Traffic Crime**. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1981.

OSTERMANN, S.: **Die Rückfälligkeit erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer**. Jur.Diss., Universität Freiburg, 1987.

PAROW, E.: **Psychotisches Verhalten und Umwelt**. Frankfurt: Suhrkamp, 1972.

PATTISON, E.M. (Ed.): **Selection of Treatment of Alcoholics**. New Brunswick, N.J.: Rutgers Center of Alcohol Studies, 1982.

POCOCK, D.A. & LANDAUER, A.A.: The Severity of Drunken Driving as perceived by Drunken Drivers. **Accident Analysis & Prevention**, 1980, **12**, 105-111.

POLICH, J.M.: The Validity of Self-Reports in Alcoholism Research. **Addictive Behavior**, 1982, **7**, 81-90.

PREISENDANZ, H.: Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer und ihr Berücksichtigung im Rahmen des Verkehrsstrafrechts de lege lata und de lege ferenda. **Blutalkohol**, 1981, **18**, 87-97.

PREISENDANZ, H.: Die "Große Reform" von Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot aus der Sicht der Praxis. **Deutsches Autorecht**, 1981, **50**, 307-314.

PREUSSER, D.F., ULMER, R.G. & ADAMS, J.R.: Driver Record Evaluation of a Drinking Driver Rehabilitation Programm. **Journal of Safety Research**, 1976, **8**, 98-105.

REISS, R.E.: **First Interim Analysis of First Offender Treatment Effectiveness. Comprehensive D.U.I. Treatment Project.** Contract No. DOT HS-01414, NHTSA, County of Sacramento Health Department, Sacramento, California 1980.

REISS, R.E. & DAVIS, L.A.: **First Interim Analysis of Multiple Offender Treatment Effectiveness. Interim Report.** County of Sacramento Health Department, Sacramento, California, Contract No. DOT HS-6-01414, NHTSA, Washington, D.C., 1980.

RIVE, J.: Die Strafzumessung bei alkoholbedingten Verkehrsdelikten. Eine Betrachtung über die Strafzumessung im Landgerichtsbezirk Freiburg i.Br. **Blutalkohol**, 1961, 1, 152-155.

ROSS, H.L.: **Deterring the Drinking Driver.** Lexington, Mass.: Lexington Books, 1982.

ROSSI, J.J. & FILSTEAD, W.J.: "Treating" the Treatment Issues; some general Observations about the Treatment of Alcoholism. In: W.J. Filstead, J.J. Rossi & M. Keller, **Alcohol and Alcohol Problems; new Thinking and new Directions.** Cambridge, Mass.: Ballinger, 1976.

RÜTHER, W. & NEUFEIND, W.: Offener Vollzug und Rückfallkriminalität. **Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform**, 1978, 61, 363-376.

SCHERER, K.: Computerrechtsprechung bei Alkoholstraftaten? Reform der Fahrerlaubnisentziehung. **Deutsches Autorecht**, 1980, 49, 107-111.

SCHLEYER, F.: Über die Brauchbarkeit von Formeln zur Berechnung des Alkoholkonsums. **Blutalkohol**, 1965, 3, 89-91.

SCHMALT, H.-D.: Die Anfänge einer Theorie leistungsmotivierten Verhaltens. In: H.-D. Schmalt & W.U. Meyer, **Leistungsmotivation und Verhalten.** Stuttgart: Klett, 1976.

SCHNEIDER, K. & SCHMALT, H.-D.: **Motivation.** Stuttgart: Kohlhammer, 1981.

SCHÖCH, H.: **Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz. Kriminologische Aspekte der Strafzumessung am Beispiel einer empirischen Untersuchung zur Trunkenheit im Verkehr.** Stuttgart: Enke, 1973.

SCHÖNBACH, K.: Probleme der Verschlüsselung von Berufstätigkeiten. In: F.U. Pappi (Hrsg.), **Sozialstrukturanalysen mit Umfragedaten.** Königstein/Ts.: Athenäum, 1979.

SCHULTZ, D.: Zum Strafmaß bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr. **Blutalkohol**, 1977, 14, 307-314.

SCOLES, P. & FINE, E.W.: Short-Term Effects of an educational Program for Drinking Drivers. **Journal of Studies on Alcohol**, 1977, 38, 633-637.

SEIB, H.: Gleichmäßigkeit des Strafens, ein Prüfstein der Gerechtigkeit. **Blutalkohol**, 1971, 8, 18-25.

SEIB, H.: Die Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer und die gerichtliche Praxis. In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.), **19. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1981**. Hamburg, 1981, 63-80.

SELZER, M.W., VINOKUR, A. & WILSON, T.D.: A psychosocial Comparison of Drunken Drivers and Alcoholics. **Journal of Studies on Alcohol**, 1977, **38**, 1294-1312.

SKINNER, H.A.: Different Strokes for different Folks: Differential Treatment for Alcohol Abuse. In: R.E. Meyer et al. (Eds.), **Evaluation of the Alcoholic: Implications for Research, Theory and Treatment**. Rockville: U.S. Department of Health and Human Services, 1981.

SOBELL, M.B. & SOBELL, L.C.: Individualized Behavior Therapy fo Alcoholics. **Behavior Therapy**, 1973, **4**, 49-72.

SOBELL, L.C. & SOBELL, M.B.: Out-patient Alcoholics give valid Self-Reports. **Journal of Nervous and Mental Diseases**. 1975, **161**, 32-42.

SÖMEN, H.D.: Täterklassifikation und Rückfallprognose bei Verkehrsdelikt Trunkenheit am Steuer. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**. 1975, **21**, 77-89, 153-160.

STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.): **Statistisches Jahrbuch 1982 für die Bundesrepublik Deutschland**. Stuttgart: Kohlhammer, 1982.

STELLER, M.: "**Leidensdruck als Indikation für Sozialtherapie**"? Eine Analyse motivationaler Klienten-Variablen und ihres Einflusses auf die Wirksamkeit von Psychotherapie bei Delinquenten. Phil.Diss., Universität Kiel, 1974.

STELLER, M. & HOMMERS, W.: Zur Diagnose der Therapiemotivation durch konfigurale Klassifikation. **Diagnostica**, 1977, **23**, 266-280.

STEPHAN, E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttättern in den ersten zwei Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**, 1986, **32**, 2-9.

STEPHAN, E., KELLER, W. & TANK, R.: **Evaluation psychologischer Intervention als Beitrag zur Fundierung rechtspolitischer Entscheidungen**. Poster, vorgestellt auf dem 33. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie in Mainz, 1982.

STERNE, M.W. & PITTMANN, D.J.: The Concept of Motivation: A Source of institutional and professional Blockage in the Treatment of Alcoholics. **Quarterly Journal of Studies on Alcohol**, 1956, **26**, 41-57.

SWENSON, P.R. & CLAY, T.R.: Effects of Short-Term Rehabilitation on Alcohol Consumption and Drinking related Behaviors: An eight-month follow-up Study of drunken Drivers. **The International Journal of the Addictions**, 1980, **15**, 821-838.

TREIMANN, D.: Begriff und Messung des Berufsprestiges in der international vergleichenden Mobilitätsforschung. In: F.U. Pappi (Hrsg.), **Sozialstrukturanalysen mit Umfragedaten**. Königstein/Ts.: Athenäum, 1979.

TRÖNDLE, H.: Die Strafzumessung bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr. Eine Betrachtung nach geltendem und nach künftigem Strafrecht. **Blutalkohol**, 1966, 3, 457-475.

TRÖNDLE, H.: Das Problem der Strafzumessungsempfehlungen. Wider ihre Gegner - Für ihre Kritiker. **Blutalkohol**, 1971, 8, 73-83.

VALVERIUS, M. (Ed.): **Punishment and/or Treatment for Driving under the Influence of Alcohol and other Drugs, current Concepts, Experiences and Prospectives**. Proceedings of the International Workshop 19.-20. Oktober 1984, Stockholm, Schweden 1985.

VINGILIS, E., ADLAF, E.M. & CHUNG, L.: The Oshawa impaired Drivers Programme: An Evaluation of a Rehabilitation Programme. **Canadian Journal of Criminology**, 1981, 23, 93-102.

VOGLER, R.E.: Integrated Behavior Change Techniques for Alcoholics. **Journal of Consulting and Clinical Psychology**, 1975, 43, 233-243.

VOGLER, R.E., COMPTON, J.V. & WEISSBACH, T.A.: The Referral Problem in the Field of Alcohol Abuse. **Journal of Community Psychology**, 1978.

VOGLER, R.E. & REVENSTORF, D.: **Alkoholmißbrauch**. München: Urban & Schwarzenberg, 1978.

VOLPERT, W. (Hrsg.): **Beiträge zur psychologischen Handlungstheorie**. Bern: Huber, 1980.

VROOM, V.H.: **Work and Motivation**. New York: Wiley, 1964.

WELZEL, U.: **Die Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern**, Heft 25 der Reihe "Faktor Mensch im Verkehr", Darmstadt: Tetzlaff, 1976.

WENDLING, A. & KOLODY, B.: An Evaluation of the Mortimer-Filkins Test as a Predictor of Alcohol-Impaired Driving Recidivism. In: **Journal of Studies on Alcohol**. 1982, 43, 751-766.

WERBIK, H.: **Handlungstheorien**. Stuttgart: Kohlhammer, 1978.

WIDMARK, E.M.P.: **Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtlich-medizinischen Alkoholbestimmung**. Wien, 1932.

WINER, B.J.: **Statistical Principles in experimental Design**: New York: McGraw-Hill, 1971.

WINKLER, W.: Defizit - Diagnostik und Verhaltensmodifikation. Elemente einer Theorie zur Nachschulung auffällig gewordener Kraftfahrer. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**, 1982, 28, 156-162.

WINKLER, W.: Kurse für alkoholauffällige Kraftfahrer - eine spezialpräventiv orientierte Reaktion auf Trunkenheit am Steuer. In: D. Schultz (Hrsg.), **Festschrift zum 25jährigen Bestehen des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V. - Landessektion Berlin** -. Berlin 1982.

WINKLER, W. & JACOBSHAGEN, W.: Rückfallbegünstigende Faktoren nach wiederholter Trunkenheit am Steuer. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**, 1984, **30**, 76-83.

WISWEDE, G.: Arbeitsmotivation. In: P.G.v. Beckerath, P. Sauer-
mann & G. Wiswede (Hrsg.): **Handwörterbuch der Betriebspsychologie und Betriebssoziologie**. Stuttgart: Enke, 1981.

WITTKOWSKI, I., WEHNER, E.G. & DURCHHOLZ, E.: Einstellungen zum Sicherheitsgurt im Kontext relevanter Persönlichkeitsvariablen. **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**, 1979, **25**, 23-28.

ZABEL, G.E.: Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis. **Blutalkohol**, 1980a, **17**, 95-110.

ZABEL, G.E.: Eignungskriterien beim Fahrerlaubnisentzug. **Blutalkohol**, 1980b, **17**, 393-399.

ZABEL, G.E.: "Unbeanstandete" Fahrpraxis und Regelvermutung. **Blutalkohol**, 1982, **19**, 269-276.

ZINK, P. & WENDLER, K.: Der Widmark-Faktor r und seine Streubreite. **Blutalkohol**, 1978, **15**, 409-420.

10. Nur für Sekretärin

- Die Restdauer des Entzuges a) läßt Kursteilnahme zu ()
b) ist zu kurz ()
c) ist zu lang ()

bei b) : Mitteilung an den Probanden und Gesprächs-
ende

bei c) : Mitteilung an den Probanden, er möge in
..... Monaten noch einmal anrufen

11. Blutalkoholgehalt (Promille)

12. Es liegt nur ein einziges Alkoholverkehrsdelikt
innerhalb der letzten 10 Jahre vor () ja
() nein

bei nein: Gesprächsende, da eine Teilnahmevoraus-
setzung nicht erfüllt ist

13. Die Führerscheinstelle hat bescheinigt, daß nach
Ablauf der (abgekürzten) Sperrfrist, keine Bedenken
gegen die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis
bestehen

- a) ja ()
b) nein, hat Bedenken ()
c) nein, Entscheidung steht noch aus ()

bei b): Gesprächsende, da eine Teilnahmevoraus-
setzung nicht erfüllt ist

14. Gesprächstermin vereinbart () ja
() nein

bei ja: Termin (Tag/Monat/Jahr/Stunde)

bei nein: Grund.....

An geeigneter Stelle (in der Regel kurz vor Gesprächs-
ende) um Zustimmung zum folgenden Text bitten:

Wie Sie wahrscheinlich bereits dem Merkblatt entnommen
haben, sind die Kurse ein Modellversuch, der durch das
Max-Planck-Institut Freiburg wissenschaftlich begleitet
wird. Ich möchte Sie nun fragen, ob Sie damit einver-
standen sind, daß die Angaben zur wissenschaftlichen
Auswertung an das Max-Planck-Institut weitergeleitet wer-
den. Ich kann Ihnen versichern, daß die Informationen
vom MPI Freiburg absolut vertraulich behandelt werden
und die Ergebnisdarstellung keine Rückschlüsse auf
Einzelpersonen zuläßt.

Proband stimmt zu

() ja

() nein

ENDE TEIL I

TEIL II: GESPRÄCH ZWISCHEN PROBANDEN UND PSYCHOLOGEN(IN)

15. Der Proband ist zum ersten vereinbarten Termin erschienen ja
 nein

bei ja: weiter bei 19.

16. Ist bekannt, warum der Proband nicht erschienen ist? ja
 nein

bei ja: bitte Gründe nennen:

.....

17. Es wurde ein weiterer Termin vereinbart ja
 nein

18. Ein Gespräch zwischen Proband und Psychologen(in) kam zustande ja
 nein

bei nein:

ENDE. Die Unterlagen für diesen Probanden können zur Kopie nach Freiburg geschickt werden.

19. Der Gerichtsentscheid wurde eingesehen ja
 nein

20. Folgende Angaben im Vorgespräch wurden mit dem Gerichtsentscheid verglichen:

6. Rechtskräftiger Gerichtsentscheid
7. Verurteilendes Gericht
8. Datum der Gerichtsentscheidung
- 9a. Dauer des Entzuges in Monaten
- 9b. Dauer des Entzuges bis.....
10. Restdauer läßt Teilnahme zu
11. Blutalkoholgehalt
12. Andere Alkoholverkehrsdelikte

21. Alle Angaben, die der Proband gegenüber der Sekretärin zu den Punkten 6. bis 12. gemacht hat, sind richtig

() ja

() nein

bei ja: weiter mit 23.

22a) Die folgenden Angaben sind falsch:

Punkt richtig ist

.....

.....

b) Es liegen weitere Verkehrsstrafen vor

() ja

() nein

23. Der Proband wird von der Kursteilnahme ausgeschlossen

() ja

() nein

bei nein: weiter bei 25.

24. Der Proband wird wegen der folgenden, unter 22. aufgeführten Punkte von einer Kursteilnahme ausgeschlossen

.....

.....

.....

Gesprächsende

25. Die Führerscheinstelle hat bescheinigt, daß nach Ablauf der (abgekürzten) Sperrfrist keine Bedenken gegen die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bestehen

a) ja ()

b) nein, hat Bedenken ()

c) nein, eine Entscheidung steht noch aus ()

bei b): Gesprächsende

- | | | |
|--|--------------------------------|-------|
| 26. Familienstand | ledig | () |
| | verlobt | () |
| | eheähnliches Verhältnis | () |
| | verheiratet | () |
| | getrennt lebend | () |
| | geschieden | () |
| | verwitwet | () |
| 27. Zahl der Kinder | | |
| | <u>falls 0, weiter bei 29.</u> | |
| 28. Zahl der unmündigen Kinder | | |
| 29. Besuchte Schulen | Sonderschule | () |
| | Volksschule | () |
| | Realschule | () |
| | Gymnasium | () |
| | Fachschule | () |
| | Berufsbildende Schule | () |
| | Fachhochschule | () |
| | Hochschule | () |
| 30. Höchster schulischer Abschluß | kein Abschluß | () |
| | Hauptschulabschluß | () |
| | Mittlerer Abschluß | () |
| | Abitur | () |
| | Fachhochschulabschluß | () |
| | Hochschulabschluß | () |
| | Promotion | () |
| 31. Berufsausbildung | | |
| 32. Derzeit ausgeübter Beruf/Tätigkeit | | |
| 33. Stellung im Beruf | Arbeiter | () |
| | Angestellter | () |
| | Leitender Angestellter | () |
| | Beamter | () |
| | Selbständiger | () |

- c) Entfernung Wohnung-Arbeitsplatz km
- d) Kraftfahrzeug war Voraussetzung zur Ausübung
der bisherigen Berufstätigkeit () ja
() nein

bei ja: weiter bei f)

- e) Kraftfahrzeug wurde im Rahmen der Berufsaus-
übung genutzt, war aber nicht unbedingt
erforderlich () ja
() nein
- f) Kraftfahrzeug wurde zur Ausübung von Freizeit-
interessen benötigt () ja
() nein

42. Welche Nachteile ergeben sich durch den Verlust des
Führerscheins für Sie?

.....
.....
.....

43. Trinkanlaß vor Tat:

.....
.....
.....
.....
.....

44. Trinkmenge

Bier (Zahl/Gesamtmenge in l)/.....
Wein (Zahl/Gesamtmenge in l)/.....
Schnaps (Zahl)
Sonstiges/.....

45. Trinkanlaß war vorherzusehen () ja
() nein
46. Trinkausmaß war vorherzusehen () ja
() nein
47. Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach damaliger
Einschätzung () ja
() nein
48. Fahrtüchtigkeit zur Zeit der Tat nach heutiger
Einschätzung () ja
() nein
49. Deliktschilderung
.....
.....
.....
50. Auffällig geworden durch (Mehrfachnennungen möglich)
- a) reine Trunkenheitsfahrt ()
 - b) Straßenverkehrsgefährdung ()
 - mit Fremdsachschaden ()
 - mit Fremdkörperverletzungen ()
 - mit Unfallflucht ()
51. Tat wurde verfolgt aufgrund von
- a) Anzeige Privater ()
 - b) polizeilicher Routinekontrolle ()
 - c) auffälligem Fahren in polizeilicher
Beobachtung ()
 - d) Sonstigem ()
(bitte nennen)

52. Bevorzugte Getränke

- | | |
|-----------|-----|
| Bier | () |
| Wein | () |
| Schnaps | () |
| Sonstiges | () |

53. Durchschnittliche Trinkmenge pro Tag in Trink-
einheiten

.....

54. Trinkanlässe

.....
.....
.....

55. Alkoholverträglichkeit

Macht folgende Angaben:

Trinkmenge

Zeit

Körpergewicht

kann keine genauen Angaben machen ()

56. Trinkmenge von Freunden und Arbeitskollegen

.....
.....
.....

57. Trinkverhalten früher

mehr getrunken ()

genauso ()

weniger getrunken ()

58. Alkoholproblem früher

Phasen bewußter Alkohol-
abstinenz ()
Entziehungskur ()
Sonstiges ()

59. Kursmotiv

.....
.....
.....
.....

60. Kursbefürwortung

bei ja: GESPRÄCHSENDE () ja
() nein

61. Begründung der Ablehnung

a) Ausschluß aus medizinischen Gründen () ja
..... () nein
.....

b) Ausschluß aus anderen Gründen
(bitte Punkte nennen)
.....
.....

GESPRÄCHSENDE

ENDE TEIL II

TEIL III: TEILNAHME AM KURS

62. Der Proband ist zum ersten Kurstermin erschienen () ja
() nein

bei ja: weiter bei 64.

63. Ist bekannt, warum der Proband nicht zum ersten Kurstermin erschienen ist? () ja
() nein

bei nein: weiter bei 64.

64. Gründe?

.....
.....
.....

65. Der Kurs fand statt in
von _____ bis _____

66. Der Kurs wurde geleitet von _____

67. Der Proband hat den Kurs erfolgreich abgeschlossen () ja
() nein

bei ja: GESPRÄCHSENDE

68. Warum kann dem Probanden keine erfolgreiche Kursteilnahme bescheinigt werden?
.....
.....
.....
.....
.....
.....

ENDE TEIL III

ENDE TÜV BEARBEITUNG

KRIMINOLOGISCHE FORSCHUNGSBERICHTE

AUS DEM MAX-PLANCK-INSTITUT
FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES STRAFRECHT / FREIBURG I. BR.
Herausgegeben von Professor Dr. Günther KAISER

1986

Band 15

Angelika Pitsela:

Straffälligkeit und Viktimisierung ausländischer Minderheiten in der Bundesrepublik Deutschland.

Dargestellt am Beispiel der griechischen Bevölkerungsgruppe.

Freiburg 1986, 479 Seiten.

DM 19,—

Band 20/2

Frieder Dünkel, Klaus Meyer (Hrsg.):

Jugendstrafe und Jugendstrafvollzug.

Stationäre Maßnahmen der Jugendkriminalrechtspflege im internationalen Vergleich.

Teilband 2:

Süd- und osteuropäische Länder sowie außereuropäische Staaten.

Freiburg 1986, 712 Seiten.

DM 15,—

Band 25

Hans-Jörg Albrecht, Wolfram Schädler (eds.):

Community Service, Gemeinnützige Arbeit, Dienstverlening, Travail d'Intérêt Général.

A new option in punishing offenders in Europe.

Freiburg 1986, 259 Seiten.

DM 19,—

Band 26

Helmut Kury (Hrsg.):

Prognose und Behandlung bei jungen Rechtsbrechern.

Ergebnisse eines Forschungsprojekts.

Freiburg 1986, 837 Seiten.

DM 19,—

EIGENVERLAG

MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES
STRAFRECHT, Günterstalstraße 73, 7800 Freiburg

KRIMINOLOGISCHE FORSCHUNGSBERICHTE

AUS DEM MAX-PLANCK-INSTITUT
FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES STRAFRECHT / FREIBURG I. BR.
Herausgegeben von Professor Dr. Günther KAISER

1987

Band 27

Rüdiger Ortmann:

Resozialisierung im Strafvollzug.

Theoretischer Bezugsrahmen und empirische Ergebnisse einer
Längsschnittstudie zu den Wirkungen von Strafvollzugsmaßnahmen.
Freiburg 1987, 485 Seiten. DM 19,—

Band 28

Soumyo D. Moitra:

Crimes and Punishments.

A Comparative Study of Temporal Variations.
Freiburg 1987, 222 Seiten. DM 19,—

Band 29

Frieder Dünkel:

Die Herausforderung der geburtenschwachen Jahrgänge.

Aspekte der Kosten-Nutzen-Analyse in der Kriminalpolitik.
Freiburg 1987, 112 Seiten. DM 19,—

Band 30

Efstathia Lambropoulou:

Erlebnisbiographie und Aufenthalt im Jugendstrafvollzug.

Freiburg 1987, 320 Seiten. DM 19,—

Band 31

Anton Rosner:

Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung.

Eine empirische Untersuchung zu den Nachschulungskursen für
erstmalig alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg.
Freiburg 1988, 281 Seiten.

KRIMINOLOGISCHE FORSCHUNGSBERICHTE

AUS DEM MAX-PLANCK-INSTITUT
FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES STRAFRECHT / FREIBURG I. BR.
Herausgegeben von Professor Dr. Günther KAISER

1986

Band 15

Angelika Pitsela:

Straffälligkeit und Viktimisierung ausländischer Minderheiten in der Bundesrepublik Deutschland.

Dargestellt am Beispiel der griechischen Bevölkerungsgruppe.

Freiburg 1986, 479 Seiten.

DM 19,—

Band 20/2

Frieder Dünkel, Klaus Meyer (Hrsg.):

Jugendstrafe und Jugendstrafvollzug.

Stationäre Maßnahmen der Jugendkriminalrechtspflege im internationalen Vergleich.

Teilband 2:

Süd- und osteuropäische Länder sowie außereuropäische Staaten.

Freiburg 1986, 712 Seiten.

DM 15,—

Band 25

Hans-Jörg Albrecht, Wolfram Schädler (eds.):

Community Service, Gemeinnützige Arbeit, Dienstverlening, Travail d'Intérêt Général.

A new option in punishing offenders in Europe.

Freiburg 1986, 259 Seiten.

DM 19,—

Band 26

Helmut Kury (Hrsg.):

Prognose und Behandlung bei jungen Rechtsbrechern.

Ergebnisse eines Forschungsprojekts.

Freiburg 1986, 837 Seiten.

DM 19,—

EIGENVERLAG

MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES
STRAFRECHT, Günterstalstraße 73, 7800 Freiburg

KRIMINOLOGISCHE FORSCHUNGSBERICHTE

AUS DEM MAX-PLANCK-INSTITUT
FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES STRAFRECHT / FREIBURG I. BR.
Herausgegeben von Professor Dr. Günther KAISER

1987

Band 27

Rüdiger Ortman:

Resozialisierung im Strafvollzug.

Theoretischer Bezugsrahmen und empirische Ergebnisse einer Längsschnittstudie zu den Wirkungen von Strafvollzugsmaßnahmen.
Freiburg 1987, 485 Seiten. DM 19,—

Band 28

Soumyo D. Moitra:

Crimes and Punishments.

A Comparative Study of Temporal Variations.
Freiburg 1987, 222 Seiten. DM 19,—

Band 29

Frieder Dünkel:

Die Herausforderung der geburtenschwachen Jahrgänge.

Aspekte der Kosten-Nutzen-Analyse in der Kriminalpolitik.
Freiburg 1987, 112 Seiten. DM 19,—

Band 30

Efstathia Lambropoulou:

Erlebnisbiographie und Aufenthalt im Jugendstrafvollzug.

Freiburg 1987, 320 Seiten. DM 19,—

Band 31

Anton Rosner:

Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung.

Eine empirische Untersuchung zu den Nachschulungskursen für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg.
Freiburg 1988, 281 Seiten.

EIGENVERLAG

MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR AUSLÄNDISCHES UND INTERNATIONALES
STRAFRECHT, Günterstalstraße 73, 7800 Freiburg

**Beiträge und Materialien aus dem Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales Strafrecht Freiburg**

Herausgegeben von Professor Dr. Albin Eser, M. C. J.

- Band S 1 Günter Heine / Jakob Locher
Jugendstrafrechtspflege in der Schweiz
Eine Untersuchung des Sanktionensystems
mit Dokumentation
Freiburg 1985, 404 Seiten **DM 19.-**
-
- Band S 2 Albin Eser / Barbara Huber (Hrsg.)
Strafrechtsentwicklung in Europa
Landesberichte 1982/1984 über Gesetzgebung,
Rechtsprechung und Literatur
Freiburg 1985, 917 Seiten **DM 28.-**
-
- Band S 3 Dieter Weingärtner
Demonstration und Strafrecht
Eine rechtsvergleichende Untersuchung zum
deutschen, französischen, niederländischen
und schweizerischen Recht
Freiburg 1986, 357 Seiten **DM 19.-**
-
- Band S 4 Albin Eser / Jürgen Meyer (Hrsg.)
**Öffentliche Vorverurteilung
und faires Strafverfahren**
Eine rechtsvergleichende Untersuchung im Auftrag
des Bundesministeriums der Justiz
Freiburg 1986, 367 Seiten **DM 19.-**
-
- Band S 5 Jürgen Meyer (Hrsg.)
**Betäubungsmittelstrafrecht
in Westeuropa**
– with an English comparative analysis –
Eine rechtsvergleichende Untersuchung im Auftrag
des Bundeskriminalamts
Freiburg 1987, 835 Seiten **DM 28.-**
-
- Band S 6 Albin Eser / Karin Cornils (Hrsg.)
Neuere Tendenzen der Kriminalpolitik
Beiträge zu einem deutsch-skandinavischen
Strafrechtsskolloquium
Freiburg 1987, 255 Seiten **DM 19.-**
-

Beiträge und Materialien aus dem Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht Freiburg

Herausgegeben von Professor Dr. Albin Eser, M. C. J.

Band S 7 Albin Eser / George P. Fletcher (Hrsg.)
Rechtfertigung und Entschuldigung
Justification and Excuse
1. Halbband. Freiburg 1987, 785 Seiten
2. Halbband. Freiburg 1988, ca. 880 Seiten je DM **28,-**

Band S 8 Barbara Paetow
Vergewaltigung in der Ehe
Eine strafrechtsvergleichende Untersuchung unter
besonderer Berücksichtigung des Rechts der
Vereinigten Staaten von Amerika
Freiburg 1987, 256 Seiten **DM 19.-**

Band S 9 Otto Lagodny
**Die Rechtsstellung des Auszuliefernden
in der Bundesrepublik Deutschland**
Freiburg 1987, 376 Seiten **DM 19.-**

In Vorbereitung sind folgende Titel:

Albin Eser / Barbara Huber (Hrsg.)
Strafrechtsentwicklung in Europa
Landesberichte 1984/1986 über Gesetzgebung,
Rechtsprechung und Literatur

Albin Eser / Hans-Georg Koch (Hrsg.)
Materialien zur Sterbehilfe
Dokumentarischer Überblick zu 20 Ländern

Karl-Friedrich Nagel
**Beweisaufnahme im Ausland
im Wege der internationalen Rechtshilfe
für ein deutsches Strafverfahren**
ca. 337 Seiten

**Beiträge und Materialien aus dem Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales Strafrecht Freiburg**

Herausgegeben von Professor Dr. Albin Eser, M. C. J.

- Band S 1 Günter Heine / Jakob Locher
Jugendstrafrechtspflege in der Schweiz
Eine Untersuchung des Sanktionensystems
mit Dokumentation
Freiburg 1985, 404 Seiten **DM 19.-**
-
- Band S 2 Albin Eser / Barbara Huber (Hrsg.)
Strafrechtsentwicklung in Europa
Landesberichte 1982/1984 über Gesetzgebung,
Rechtsprechung und Literatur
Freiburg 1985, 917 Seiten **DM 28.-**
-
- Band S 3 Dieter Weingärtner
Demonstration und Strafrecht
Eine rechtsvergleichende Untersuchung zum
deutschen, französischen, niederländischen
und schweizerischen Recht
Freiburg 1986, 357 Seiten **DM 19.-**
-
- Band S 4 Albin Eser / Jürgen Meyer (Hrsg.)
**Öffentliche Vorverurteilung
und faires Strafverfahren**
Eine rechtsvergleichende Untersuchung im Auftrag
des Bundesministeriums der Justiz
Freiburg 1986, 367 Seiten **DM 19.-**
-
- Band S 5 Jürgen Meyer (Hrsg.)
**Betäubungsmittelstrafrecht
in Westeuropa**
– with an English comparative analysis –
Eine rechtsvergleichende Untersuchung im Auftrag
des Bundeskriminalamts
Freiburg 1987, 835 Seiten **DM 28.-**
-
- Band S 6 Albin Eser / Karin Cornils (Hrsg.)
Neuere Tendenzen der Kriminalpolitik
Beiträge zu einem deutsch-skandinavischen
Strafrechtsskolloquium
Freiburg 1987, 255 Seiten **DM 19.-**
-

**Beiträge und Materialien aus dem Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales Strafrecht Freiburg**

Herausgegeben von Professor Dr. Albin Eser, M. C. J.

Band S 7

Albin Eser / George P. Fletcher (Hrsg.)

**Rechtfertigung und Entschuldigung
Justification and Excuse**

1. Halbband. Freiburg 1987, 785 Seiten

2. Halbband. Freiburg 1988, ca. 880 Seiten je DM **28,-**

Band S 8

Barbara Paetow

Vergewaltigung in der Ehe

Eine strafrechtsvergleichende Untersuchung unter
besonderer Berücksichtigung des Rechts der
Vereinigten Staaten von Amerika

Freiburg 1987, 256 Seiten

DM **19.-**

Band S 9

Otto Lagodny

**Die Rechtsstellung des Auszuliefernden
in der Bundesrepublik Deutschland**

Freiburg 1987, 376 Seiten

DM **19.-**

In Vorbereitung sind folgende Titel:

Albin Eser / Barbara Huber (Hrsg.)

Strafrechtsentwicklung in Europa

Landesberichte 1984/1986 über Gesetzgebung,
Rechtsprechung und Literatur

Albin Eser / Hans-Georg Koch (Hrsg.)

Materialien zur Sterbehilfe

Dokumentarischer Überblick zu 20 Ländern

Karl-Friedrich Nagel

**Beweisaufnahme im Ausland
im Wege der internationalen Rechtshilfe
für ein deutsches Strafverfahren**

ca. 337 Seiten
