

**Fahren unter Alkoholeinfluss in Japan:
Individuelle und gesellschaftliche Einflussfaktoren**

Inauguraldissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Humanwissenschaftlichen Fakultät
der Universität zu Köln
nach der Promotionsordnung vom 10.05.2010

vorgelegt von

Kazuko Okamura

aus

Japan

(März 2012)

Inhaltsverzeichnis

Danksagung.....	viii
Zusammenfassung	ix
1 Epidemiologischer und rechtlicher Hintergrund von Trunkenheitsfahrten in Japan	1
1.1 Alkoholkonsum in Japan.....	1
1.1.1 Traditionelle Bedeutung des Alkohols in der japanischen Gesellschaft	1
1.1.2 Tolerierte Betrunkenheit, Alkohol als Kommunikationshilfsmittel und „Zwangstrinken“	2
1.1.3 Genetisch bedingte Alkoholunverträglichkeit	3
1.1.4 Alkoholkonsum und dessen Trend in Japan	4
1.1.5 Alkoholkonsum nach Geschlecht und Altersgruppe in Japan	4
1.1.6 Problematischer Alkoholkonsum, Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit	6
1.1.7 Zusammenfassung	8
1.2 Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr in Japan.....	10
1.2.1 Alkoholunfälle im Straßenverkehr im Japan-Deutschland-Vergleich.....	10
1.2.1.1 Unfalldatenquelle	10
1.2.1.2 Entwicklung der Alkoholunfälle seit 1991	11
1.2.1.3 Anteil der Alkoholunfälle bei den Unfällen mit Personenschäden	13
1.2.1.4 Alkoholunfälle nach Wochentagen	13
1.2.1.5 Alkoholunfälle nach Geschlecht und Altersgruppe.....	15
1.2.1.6 Promillewerte der Alkoholunfallbeteiligten.....	19
1.2.2 Trunkenheitsdelikte im Japan-Deutschland-Vergleich	19
1.2.2.1 Entwicklung der Trunkenheitsdelikte seit 1991	19
1.2.2.2 Übersicht des Japan-Deutschland-Vergleichs	20
1.2.2.3 Bisherige Studien zur Auffallenswahrscheinlichkeit	21
1.2.3 Zusammenfassung	22
1.3 Juristische und soziale Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten in Japan.....	24
1.3.1 Jüngere Entwicklung zu härteren Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrten.....	24
1.3.2 Strafmaß gegen Trunkenheitsfahrten.....	25
1.3.3 Andere informelle Maßnahmen zur Prävention von Trunkenheitsfahrten.....	30

1.3.4	Diagnostische und verkehrspädagogische Interventionen sowie das Punktsystem für auffällige Kraftfahrer	31
1.3.4.1	Kriterien für Fahreignung.....	33
1.3.4.2	Punktsystem.....	33
1.3.4.3	Kurse zur Verkürzung des Fahrverbots und Aufbauseminare zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis	34
1.3.5	Zusammenfassung	36
2	Theoretische Ansätze und empirische Befundlage.....	38
2.1	Verhalten im Konflikt von Trinken und Fahren.....	38
2.1.1	Stand der Forschung in Japan.....	38
2.1.2	Alkoholprobleme als zentrale Ursache für Trunkenheitsfahrten.....	39
2.1.3	Fahrtbezogene Indikatoren für Trunkenheitsfahrten	40
2.1.4	Trinkbezogene Indikatoren für Trunkenheitsfahrten.....	42
2.2	Statusmerkmale der Trunkenheitstäter.....	44
2.2.1	Geschlecht.....	44
2.2.2	Alter.....	45
2.2.3	Schichtzugehörigkeit, Ausbildung und Beruf.....	45
2.2.4	Trunkenheitsfahrten und andere alkoholbedingte Delikte	46
2.3	General- bzw. Spezialprävention als Abschreckung.....	47
2.3.1	Bedeutung der Ansicht „Abschreckung und Präventionstheorie“	47
2.3.2	Die Grundlage: „der Mensch als rationales Wesen“	47
2.3.3	Evaluation der Interventionen auf Grund der Präventionstheorie	48
2.3.4	Auswirkung der Präventionstheorie in Japan.....	49
2.3.5	Zusammenfassung	50
2.4	Distale Einflussfaktoren	51
2.4.1	Distale und proximale Einflussfaktoren der Trunkenheitsfahrten.....	52
2.4.2	Hohe Risikoneigung im Sinne von <i>sensation seeking</i>	53
2.4.2.1	<i>Sensation seeking</i> als Indikator für ein relatives Maß der Verkehrssicherheit.....	53
2.4.2.2	Zusammenhang zwischen <i>sensation seeking</i> und Trunkenheitsfahrten	54
2.4.2.3	Bedenken hinsichtlich der Anwendbarkeit der <i>sensation seeking scale</i> (SSS)	

bei japanischen Trunkenheitstätern	54
2.4.3 Kontrollüberzeugungen	55
2.4.3.1 Internale und externale Kontrollüberzeugungen	55
2.4.3.2 Fahrspezifische Kontrollüberzeugungen.....	56
2.4.3.3 Bedenken hinsichtlich der Anwendbarkeit der fahrspezifischen Kontrollüberzeugungsskalen auf japanische Trunkenheitstätter.....	56
2.4.4 Wandel des internationalen Forschungsinteresses im Bereich Trunkenheitsfahrten.....	57
2.4.5 Zusammenfassung	58
2.5 Proximale Einflussfaktoren.....	59
2.5.1 Trinkverhalten als wichtiger proximaler Einflussfaktor.....	59
2.5.2 Intentionsvorhersage durch die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)	60
2.5.3 Empirische Befunde zu Trunkenheitsfahrten mit dem Schwerpunkt auf den proximalen Persönlichkeitsmerkmalen.....	62
2.5.3.1 Studien ohne theoretischen Ansatz.....	62
2.5.3.2 Studien zur Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens (TPB).....	62
2.5.3.3 Beschränkungen bei der Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) auf Trunkenheitsfahrten	64
2.5.4 Zusammenfassung	65
2.6 Spezifische Umstände und der Entscheidungsprozess bei Trunkenheitsfahrten	66
3 Aufgabenstellung und Hypothesen.....	69
3.1 Aufgabenstellung	69
3.2 Hypothesen.....	70
3.2.1 Hypothesen zu Gruppenunterschieden zwischen alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern	70
3.2.1.1 Hypothesen zu Gruppenunterschieden zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.....	71
3.2.1.2 Hypothesen zu Gruppenunterschieden zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.....	75
3.2.2 Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK-Wertes und Trunkenheitsfahrt-Indikatoren.....	79
3.2.2.1 Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK-Wertes und dem Alkoholkonsummuster bzw. den Ergebnissen der Screening-Tests.....	79

3.2.2.2	Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten	82
3.2.3	Hypothesen zur General- bzw. Spezialprävention	83
3.2.4	Hypothesen zu proximalen Einflussfaktoren	86
3.2.4.1	Hypothesen zur informellen Norm der Trunkenheitstäter als einem Prädiktor für die Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten.....	86
3.2.4.2	Hypothesen zur positiven Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten als einem Prädiktor für die Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten	88
3.2.4.3	Hypothesen zur wahrgenommenen Verhaltenskontrolle als einem Prädiktor für die Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten.....	90
3.2.5	Erwartungen zu Ergebnissen der qualitativen Daten aus persönlichen Interviews mit registrierten Trunkenheitstätern.....	93
4	Methoden.....	94
4.1	Untersuchungsdesign.....	94
4.2	Durchführung der Untersuchung.....	94
4.3	Aufbau der Fragebögen.....	96
5	Ergebnisse	101
5.1	Beschreibung der Gesamtstichprobe.....	101
5.1.1	Alter und Statusmerkmale	102
5.1.2	Fahrtbezogene Merkmale und Verkehrsauffälligkeiten.....	104
5.1.3	Trinkverhalten und Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests	107
5.1.4	Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr	111
5.1.5	Umstände der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt	112
5.1.6	Meinungen zu verschiedenen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten.....	115
5.1.7	Einstellungen, informelle Norm, wahrgenommene Verhaltenskontrolle sowie Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten	117
5.2	Datenaggregation durch explorative statistische Verfahren.....	119
5.2.1	Multiple Korrespondenzanalyse	119
5.2.1.1	Gruppenunterschiede oder -ähnlichkeiten in Bezug auf Altersgruppe, fahrtbezogene Merkmale und Alkoholkonsum.....	120
5.2.1.2	Meinungen zu verschiedenen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten	122
5.2.1.3	Unterschiede bzw. Ähnlichkeiten bei den Trunkenheitstätern bezüglich der	

Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt sowie der persönlichen Merkmale	123
5.2.2 Kompositvariablen und deren interne Konsistenz.....	126
5.3. Spezifische Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt—Rückschlüsse aus den qualitativen Interview-Daten.....	129
5.3.1 Besonderheiten der interviewten Trunkenheitsäter	129
5.3.2 Spezifische Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt sowie deren retrospektive Auswertung	130
5.3.2.1 Verhaltensabfolge der Trunkenheitsfahrt.....	130
5.3.2.2 Der Anlass des Kontaktes zur Polizei sowie dessen Uhrzeit.....	131
5.3.2.3 Der Anlass des Alkoholkonsums.....	132
5.3.2.4 Gründe für die Trunkenheitsfahrt	133
5.3.2.5 Ergebnisse der Atem- bzw. Blutalkoholtests	134
5.3.3 Vorgeschichte des Alkoholkonsums	135
5.3.4 Beurteilung des eigenen Verhaltens in Bezug auf Alkoholkonsum, Auswahl des Verkehrsmittels sowie Autofahren nach dem Alkoholkonsum	138
5.3.5 Verhaltensänderung nach der Polizeikontrolle in Bezug auf Alkoholkonsum, Auswahl des Verkehrsmittels sowie Autofahren nach dem Alkoholkonsum.....	139
5.4 Hypothesenprüfungen	142
5.4.1 Befunde zu TIH 1 bis 3.....	142
5.4.1.1 Unterschiede zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern hinsichtlich des Ausmaßes und der Häufigkeit des Alkoholkonsums (TIH 1).....	143
5.4.1.2 Unterschiede zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern hinsichtlich der Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening Tests (TIH 2).....	143
5.4.1.3 Unterschiede zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern hinsichtlich der fahrtbezogenen Indikatoren (TIH 3).....	144
5.4.2 Befunde zu TIH 4 bis 6.....	144
5.4.2.1 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich des Ausmaßes und der Häufigkeit des Alkoholkonsums (TIH 4).....	144
5.4.2.2 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich der Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests (TIH 5).....	145
5.4.2.3 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich der fahrtbezogenen Indikatoren (TIH 6).....	145
5.4.2.4 Einflussgröße der trink- und fahrtbezogenen Indikatoren auf die Aufklärung von Gruppenzugehörigkeit: Trunkenheitstäter vs. selbst definierte normtreue Kraftfahrer (EIH 6.4)	146

5.4.3	Befunde zu TIH 7 bis 9.....	147
5.4.3.1	Zusammenhänge zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Alkoholkonsummenge (TIH 7).....	147
5.4.3.2	Zusammenhänge zwischen der Höhe des AAK-Wertes und den Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening Tests (TIH 8).....	148
5.4.3.3	Einflussgröße der trink- und fahrtbezogenen Indikatoren auf die Aufklärung von AAK-Werten (EIH 8).....	148
5.4.3.4	Zusammenhänge zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Trunkenheitsfahrthäufigkeit im letzten Jahr (TIH 9)	149
5.4.4	Befunde zu TIH 10 bis 11	149
5.4.4.1	Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich der Einschätzung der Wirksamkeit schärferer Sanktionen (TIH 10).....	149
5.4.4.2	Zusammenhänge zwischen der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit und dem Verhalten der registrierten Trunkenheitstäter in der Vergangenheit (TIH 11)	150
5.4.5	Befunde zu TIH 12 bis 15	151
5.4.5.1	Hypothesenmodifikation aufgrund der Ergebnisse der Konsistenzanalyse	151
5.4.5.2	Zusammenhänge zwischen informeller Norm und der Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (TIH 12).....	151
5.4.5.3	Zusammenhänge zwischen positiver Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten und der Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (TIH 13).....	152
5.4.5.4	Zusammenhänge zwischen wahrgenommener Verhaltenskontrolle und der Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (TIH 14)	152
5.4.5.5	Einflussgröße von in TIH 12 - 14 behandelten Konstrukten und trinkbezogenen Indikatoren auf die Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (EIH 15)	153
5.4.5.6	Kurzfassung der Ergebnisse zu TIH 12 bis 14	157
5.4.6	Befunde zu explorativen Fragestellungen bzw. Erwartungen im Hinblick auf Interwiedaten	158
6	Diskussion.....	160
6.1	Ausgangssituation des Alkoholkonsums sowie der Auffälligkeiten wegen Trunkenheitsfahrten und deren formellen sowie informellen Konsequenzen in Japan.....	160
6.2	Unterschiede zwischen Trunkenheitsfahrern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern in Japan.....	161
6.3	Varianz bei registrierten Trunkenheitsfahrern	162
6.4	Auswirkungen der General- bzw. Spezialprävention in Japan	164
6.5	Persönlichkeitsmerkmale der Trunkenheitsfahrer in Bezug auf Absicht, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden	165

6.6	Problemeinsicht der Trunkenheitstäter.....	167
6.7	Vorschläge zur Verbesserung von Maßnahmen zur Prävention weiterer Trunkenheitsfahrten.....	169
	Literaturverzeichnis.....	173
	Verzeichnis der Abkürzungen.....	186
	Verzeichnis der Tabellen.....	187
	Verzeichnis der Abbildungen.....	191
Anhang A-1	Hypothesen (TIH, EIH, SV und TH).....	192
Anhang A-2	Hypothesen nach Modifikation (TIH 12 bis TIH 14).....	207
Anhang B-1	Fragebögen der Studie 1 sowie 2 (Übersetzung).....	215
Anhang B-2	Für die Studie 2 neu eingefügter Fragebogen (Übersetzung).....	223

Danksagung

Diese Dissertation wurde von der Humanwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln im Juni 2012 angenommen.

Zu dem Gelingen dieser Arbeit haben viele Menschen beigetragen, denen ich für ihre hilfreiche Unterstützung danken möchte.

In erster Linie danke ich Herrn Professor Dr. Egon Stephan für seine gute Betreuung, die bereits in der Frühphase des dieser Arbeit zugrundeliegenden japanischen Forschungsprojektes zu nützlichen Anregungen zum Forschungsdesign führte. Er hat mir die Chance gegeben, mich mit der Thematik der „Trunkenheitsfahrten im Straßenverkehr“ theoretisch fundiert auseinanderzusetzen und durch diese Arbeit meinen wissenschaftlichen Horizont zu erweitern.

Für motivierende Aufmunterung, den fachlichen Austausch sowie kulturelle Beratung danke ich Herrn Direktor und Professor a.D. Dr. Ekkehard Brühning, Herrn Dr. Wilfried Follmann und Frau Dipl.-Psych. Sandra Schmidt-Arndt. Darüber hinaus danke ich diesen herzlich für das Korrekturlesen und für wertvolle Hinweise zur Lesbarkeit. Sie standen auch als wichtige Gesprächspartner in methodischen und inhaltlichen Fragen zur Verfügung. Ohne sie wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen.

Weiterer Dank gilt meinen Kollegen im National Research Institute of Police Science (NRIPS) für ihre Unterstützung. Der vorliegenden Arbeit liegt ein Forschungsprojekt des NRIPS zugrunde, welches mit finanzieller Unterstützung des japanischen Bildungsministeriums (Stipendium-Nr.: Wakate-B 18730428) durchgeführt wurde.

Meiner Familie und meinen Eltern danke ich von Herzen für ihre Geduld und stete Unterstützung.

Zusammenfassung

Die motorisierte Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss verursacht weltweit einen beträchtlichen Teil aller Verkehrsunfälle. Aus Japan aber liegen bis zum jetzigen Zeitpunkt nur wenige wissenschaftliche Ergebnisse zu psychologischen Aspekten der Trunkenheitsfahrten vor. Die bislang implementierten japanischen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten sind ausschließlich im Strafgesetz oder in der Straßenverkehrsordnung angesiedelt, notwendige Veränderungen der bisherigen Herangehensweisen resultierten in der Regel in Strafverschärfungen. Internationale Studien zeigen allerdings, dass die Wirkung von Abschreckungsstrategien durch die Verschärfung von Strafmaßen allein beschränkt ist und darüber hinaus psychologische Rückfallpräventionsmaßnahmen notwendig sind, um das Auftreten erneuter Trunkenheitsfahrten weiter zu vermindern.

In englischsprachigen verkehrspsychologischen Studien wurde versucht, die Entstehung von Trunkenheitsfahrten bzw. deren Vermeidung durch sozial- bzw. rationalverhaltensorientierte Modelle zu erklären, z.B. mit der Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen (1991). Dies erscheint für die Situation in Japan nicht ausreichend, ist hier doch u.a. im Hinblick auf den Alkoholkonsum eine Besonderheit gegeben, die einerseits die biologische Alkoholverträglichkeit in der Bevölkerung und andererseits die soziale bzw. berufliche Funktion der Trinkanlässe betrifft.

Angesichts dieser Ausgangssituation befasst sich die vorliegende Arbeit mit der Erhebung von Trink- und Fahrmustern, dem Ausmaß der Alkoholprobleme, den Erfahrungen mit registrierten Trunkenheitsfahrten sowie der daraus folgenden Problemeinsicht bei männlichen japanischen Trunkenheitsfahrern. Zunächst wurden in einer ersten Studie (Studie 1) die Prävalenz der Alkoholprobleme sowie die Zusammenhänge zwischen fünf trink- und drei fahrtbezogenen Variablen einerseits und Trunkenheitsfahrten andererseits untersucht; hierfür wurden eine Täter-Stichprobe 1 ($n = 159$) und eine Kontrollgruppe ($n = 196$) erfasst. In der Täter-Stichprobe wurde zusätzlich unterschieden zwischen polizeilich registrierten Trunkenheitsfahrern und sog. Dunkelfeldtätern, d.h. Trunkenheitstätern, die nicht von der Polizei erfasst wurden. In einer anschließenden zweiten Studie (Studie 2) wurden psychologische bzw. verkehrspsychologische Konstrukte wie beispielsweise die wahrgenommene Verhaltenskontrolle oder die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten mittels einer Täter-Stichprobe 2 ($n = 78$) in Verbindung mit den in Studie 1 erhobenen empirischen Daten untersucht. Darüber hinaus wurden die Teilnehmer der Täter-Stichprobe 2 im Hinblick auf ihre jeweilige registrierte Trunkenheitsfahrt bezüglich der folgenden

Gesichtspunkte exploriert: spezifische Umstände der Trunkenheitsfahrt, Verhaltensänderungen nach der Polizeikontrolle und Entwicklung von Strategien zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten.

Die Datenerhebung zu beiden Studien erfolgte in vier verschiedenen Orten innerhalb des Großraums Tokio in Form von Fragebögen und Interviews.

Wesentliche Befunde aus Studie 1 waren: (1) Unter Berücksichtigung der bereits erwähnten acht trink- und fahrtbezogenen Variablen zeigten sich folgende Gruppenunterschiede: Dunkelfeldtäter unterscheiden sich nicht von registrierten Tätern hinsichtlich des Ausmaßes und der Häufigkeit des Alkoholkonsums, der Ergebnisse zweier Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests sowie hinsichtlich zweier fahrtbezogener Variablen. Sie unterschieden sich von registrierten Tätern lediglich bezüglich ihrer Fahrthäufigkeit, d.h. Dunkelfeldtäter wurden auch deshalb nicht von der Polizei erfasst, weil sie weniger häufig fahren. Dies korrespondiert mit einer aus internationalen Studien bekannten, allgemein hohen Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten. (2) Aus der multivariaten Analyse zu Gruppenunterschieden zwischen der Täter-Stichprobe und der Kontrollgruppe, bestehend aus selbst definierten normtreuen Kraftfahrern, unter Einbeziehung der acht trink- und fahrtbezogenen Variablen, ergab sich, dass nicht nur trinkbezogene Variablen, sondern auch fahrtbezogene Variablen signifikant zur Aufklärung der Gruppenunterschiede beitragen: Trunkenheitstäter berichteten nicht nur schwerere Alkoholprobleme (gemessen mittels Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests), sondern auch eine größere subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit. Dies lässt erkennen, dass für Trunkenheitsfahrer ein privates Auto aus sozialen und beruflichen Gründen vielfach unverzichtbar ist. (3) Bei den registrierten Trunkenheitstätern korrelierte die Höhe des Atemalkoholkonzentration-Wertes signifikant positiv mit der täglichen Alkoholkonsummenge, obgleich die Atemalkoholkonzentrations-Werte im Mittel nicht besonders hoch lagen ($M = 0.55$ Promille). (4) Selbst definierte normtreue Kraftfahrer bewerteten die Wirksamkeit schärferer Sanktionen von Trunkenheitsfahrten signifikant positiver als Trunkenheitsfahrer. Demgegenüber erklärt bei registrierten Tätern die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr stärker als das Wissen über die Höhe der Sanktionen.

Studie 2 führte zu weiteren Ergebnissen: (5) Anhand der Theorie des geplanten Verhaltens wurden vier multivariate Regressionsmodelle zur Aufklärung der Absichtsstärke der Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten ermittelt, deren Prädiktoren die Variablen „positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten“, „informelle Norm“,

„wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ sowie fünf trinkbezogene Variablen waren. Alle Regressionsmodelle zur Vorhersage der Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten erwiesen sich als signifikant, jedoch trugen nur wenige Prädiktoren, wie z.B. die Trinkhäufigkeit, signifikant zur Aufklärung abhängiger Variablen bei. Dies deutet auf einen größeren Einfluss des Alkoholkonsummusters bzw. der Trinkhäufigkeit auf die Absichtsstärke, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, hin; eine erkennbar geringere Bedeutung haben demnach die Variablen „Einstellung“ oder „informelle Norm“.

(6) Befunde aus der Exploration ließen erkennen, dass bei registrierten Tätern unreflektierter Alkoholkonsum häufig vorkommt. Auch wenn die Täter nach der Registrierung durch die Polizei Reue zeigten oder kurzfristige Verhaltensänderungen berichteten, muss man davon ausgehen, dass nur eine klare Problemeinsicht zu endgültigen Verhaltensänderungen führt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der vorliegenden Arbeit war es möglich, Vorschläge zur Verbesserung der Maßnahmen zur Prävention weiterer Trunkenheitsfahrten in Japan abzuleiten. Diese sind abschließend aufgeführt und betreffen insbesondere eine angemessene psychologische Intervention sowie dabei zu beachtende organisatorische Rahmenbedingungen der Durchführung.

1 Epidemiologischer und rechtlicher Hintergrund von Trunkenheitsfahrten in Japan

Ziel dieses Kapitels ist, die Gegebenheiten in Japan darzustellen. Beginnend mit der Beschreibung der gesellschaftlichen Bedeutung sowie der epidemiologischen Situation des Alkoholkonsums in Japan, geht es desweiteren um eine detaillierte Übersicht über das Thema Trunkenheit im Straßenverkehr in Japan—im Vergleich zu Deutschland—auf der Grundlage polizeilich erfasster Trunkenheitsfahrten sowie alkoholbedingter Verkehrsunfälle. Zuletzt werden rechtliche und soziale Konsequenzen von Trunkenheitsfahrten in Japan beschrieben.

1.1 Alkoholkonsum in Japan

1.1.1 Traditionelle Bedeutung des Alkohols in der japanischen Gesellschaft

Gemäß der Kategorisierung Pittmans (1967, zitiert nach Wittig, 2002) werden bezüglich des Alkoholkonsums vier verschiedene Kulturtypen unterschieden:

1. Abstinenzkulturen, in denen die gesamte Gesellschaft keinen Alkohol konsumiert (bzw. nur wenige im Verborgenen), wobei der Konsum oftmals unter Strafe steht (z.B. hinduistische oder islamisch geprägt Kulturen);
2. Ambivalenzkulturen, mit uneindeutigen Vorstellungen und Regelungen, bei regional oft großen Unterschieden (z.B. in den USA und Irland);
3. Permissivkulturen, in denen Alkoholkonsum erlaubt ist und ein Zulassen / Tolerieren von Alkoholkonsum herrscht; dennoch aber Grenzen festgelegt sind z.B. im Straßenverkehr, bei der Arbeit u.ä. (z.B. Spanien, Italien, jüdische Gesellschaft);
4. Permissiv-funktionsgestörte Kulturen, in denen neben dem Alkoholkonsum auch Trunkenheit und Abhängigkeit toleriert werden.

Pittman nannte in den 1960er Jahren Japan als ein Beispiel für „überpermissive Kulturen“ gegenüber Alkohol (Shimizu, 2003). Aufgrund der genetisch bedingten Alkoholunverträglichkeit vieler Teile der japanischen Bevölkerung bezieht er sich mit dieser Aussage vermutlich weniger auf die Höhe der Alkoholkonsummenge, als auf eine hohe gesellschaftliche Toleranz gegenüber einer mangelhaften Verhaltenskontrolle nach dem Alkoholkonsum (siehe Abschnitt 1.1.2 ff.). Die deutschen Verhältnisse bewegen sich eher zwischen der Permissiv- und der permissiv-funktionsgestörten Kultur (Wittig, 2002). Das bedeutet, dass in beiden Ländern Alkoholkonsum zugelassen bzw. toleriert ist.

Ähnlich wie in Deutschland gehört der Alkohol in Japan zum Alltag. Regelmäßig wird Alkohol sowohl zum Essen als auch zu vielen sozialen und gesellschaftlichen Anlässen konsumiert. Darüber hinaus spielt in Japan der Alkohol eine besonders wichtige Rolle bei der Gestaltung beruflicher bzw. geschäftlicher Beziehungen: zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, zwischen Kunden und Verkäufern und zwischen Mitarbeitern. Dabei ist es üblich, dass Alkohol zum Essen als ein Hilfsmittel benutzt wird, um sich bei gemeinschaftlichen Abend-Aktivitäten besser zu verstehen (Higuchi & Kono, 1994). In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Häufigkeit dieser oft obligatorischen gemeinschaftlichen Abend-Aktivitäten nachlässt. Noch ist es aber bei vielen Arbeitsplätzen üblich, dass sich Vorgesetzte und Mitarbeiter zumindest gelegentlich zu einem lockeren abendlichen Zusammensein mit Alkoholkonsum treffen.

1.1.2 Tolerierte Betrunkenheit, Alkohol als Kommunikationshilfsmittel und „Zwangstrinken“

Als zentrales Merkmal japanischer Trinkkultur gilt, dass man nicht nur an den Trinkanlässen, sondern auch an der leichten Betrunkenheit teilhaben sollte (Shimizu, Kim & Hirota, 2004). Alkohol dient als Hilfsmittel zur Entwicklung, Erhaltung und ggf. Versöhnung der sozialen Beziehungen. Bei relativ formellen Trinkanlässen sollten die Mitarbeiter bzw. die Jüngeren das Einschenken der Vorgesetzten bzw. Älteren nie ablehnen. Auch bei lockeren Trinkanlässen kommt es häufig vor, dass alle Teilnehmer am Anfang das gleiche alkoholische Getränk (etwa Bier) trinken. Dieses anlasskonformistische Verhalten (Higuchi & Kono, 1994) wird auch heute noch als ideal angesehen. Das Resultat ist eine tolerierte Betrunkenheit inklusive eines etwas unreflektierten Verhaltens während und nach dem Alkoholkonsum, z.B. Einschlafen oder Übergeben in der Öffentlichkeit.

Diese Trinkkultur führt oft zu sogenanntem „Zwangstrinken“ in der Gruppe, dem man sich anschließen muss, auch wenn man keine Lust hat oder nur wenig Alkohol verträgt. Es ist immer noch üblich, im beruflichen und privaten Leben unfreiwilligen Trinkanlässen zu begegnen, zu denen man zwar nicht unbedingt Alkohol trinken möchte, dies aber als eine unvermeidbare Pflicht zur Beziehungspflege ansieht und akzeptiert.

Dieses Phänomen des Gruppendrucks wird als *Alkohol-Harrassment* bezeichnet (Shimizu, 2003). Alkohol-Harrassment wurde erst am Ende der 1980er Jahre zu einem öffentlichen Diskussionsthema in Verbindung mit mehreren Todesfällen wegen Alkoholvergiftung, bei denen männliche Studierende bei Trinkanlässen in Universitäts-Sportklubs von ihren Kameraden gezwungen worden waren, mehrere Gläser hochprozentigen Alkohols ohne Pause

zu trinken.

Shimizu et al (2004) zeigten durch eine landesweite Befragung, dass Betrunkenheit in Mitarbeiterteams von 30% der befragten Männer toleriert wurde. Zum Thema „Zwangstrinken“ beantworteten jeweils 9 % der befragten Männer und 7 % der befragten Frauen, dass sie im vergangenen Jahr im Kollegenkreis gezwungen wurden, Alkohol zu trinken.

Eine andere landesweite Befragungsstudie, die vom japanischen Gesundheitsministerium (Ministry of Health, Labour and Welfare [MHLW]) durchgeführt wurde (MHLW, 2005), bestätigt eine Tendenz hin zu einer ungeschriebenen Vorschrift zur Trinkteilnahme. Im Hinblick auf positive Aspekte des Alkohols antworteten mehrere Befragte—sowohl Frauen wie Männer, dass sich Alkohol auf die Kommunikation mit eher fremden Leuten positiv auswirke (Shimizu et al., 2004).

1.1.3 Genetisch bedingte Alkoholunverträglichkeit

Teile der japanischen bzw. der asiatischen Bevölkerung insgesamt haben im Hinblick auf den Abbau (Metabolismus) von Alkohol eine andere genetische Ausstattung als die nicht-asiatische Bevölkerung. Alkohol wird durch die Metabolisierung in toxisches Acetaldehyd umgewandelt. Acetaldehyd verursacht eine Gesichtsrötung (*flush*), erhöhten Puls, schnellere Atmung und Kopfschmerzen. Durch mehrere Enzyme der Gruppe der „Aldehyddehydrogenasen (ALDH)“ wird Acetaldehyd oxidiert und wandelt sich in nicht-toxisches Azetat. Eine Genmutation ergab drei verschiedene ALDH-Typen: Typ NN, Typ ND und Typ DD. Personen des Typs NN vertragen Alkohol. Der Typ ND verträgt nur teilweise und der Typ DD gar keinen Alkohol. Personen der nicht-asiatischen Bevölkerung gehören grundsätzlich zum Typ NN (Ino, 1999). Nach Ishibashi (1994, zitiert nach Ino) gehören ca. 60 % der japanischen Bevölkerung zum Typ NN, 35 % zum Typ ND und 5 % zum Typ DD.

Laut Mori et al. (1987) konsumieren Personen der Typen ND und DD (sog. *Flusher*) im Vergleich zum Typ NN in der Regel wesentlich weniger Alkohol und haben damit weniger häufig Alkoholprobleme.

Bei dieser genetisch determinierten Alkoholunverträglichkeit von ca. 40 % der japanischen Bevölkerung ist, in Verbindung mit der obengenannten Trinkkultur, davon auszugehen, dass sich viele Personen, die nur wenig Alkohol vertragen können, Trinkanlässen ausgesetzt sehen.

Da der situative Konformitätsdruck hoch eingeschätzt wird, konsumieren sie dann häufig mehr als für ihre genetisch bedingte Trinkgrenze angemessen wäre.

1.1.4 Alkoholkonsum und dessen Trend in Japan

Das beliebteste alkoholische Getränk in Japan ist Bier (54 % der gesamten konsumierten Alkoholmenge), gefolgt von *Schochiiu*, einem destillierten alkoholischen Getränk aus Weizen oder süßen Kartoffeln (11 %) und *Sake* (9 %) (National Tax Agency, 2007).

Im internationalen Vergleich ist der jährliche Pro-Kopf-Alkoholkonsum der Einwohner ab 15 Jahren in Deutschland wesentlich höher als in Japan: 12.9 Liter gegenüber 7.4 Liter Alkohol (World Health Organization, 2004). Wird aber berücksichtigt, dass nur 50 bis 60 % der japanischen Bevölkerung Alkohol normal vertragen, so verringert sich dieser Unterschied im durchschnittlichen Alkoholkonsum zwischen den beiden Ländern, denn der in Japan verbrauchte Alkohol ist stark auf die Bevölkerung, die Alkohol vertragen kann, konzentriert. Es ist anzunehmen, dass diese Bevölkerungsgruppe deutlich mehr Alkohol konsumiert, als die Statistik zeigt.

Der Pro-Kopf-Alkoholkonsum in Deutschland hat nach dem Ende des 2. Weltkrieges stark zugenommen und ist nach den 1980er Jahren allmählich zurückgegangen (Lindenmeyer, 2005; Wittig, 2002).

In Japan zeigte sich zunächst ein ähnliches Bild: auch hier stieg der Pro-Kopf-Alkoholkonsum nach dem Ende des 2. Weltkrieges bis Ende der 1980er Jahre sehr stark an, blieb dann aber bis Mitte der 1990er Jahre unverändert. Erst dann sank er leicht ab (National Tax Agency, 2007/2008). Diesen zuletzt rückläufigen Trend haben Japan und Deutschland gemein, aber Japan erlebte den Rückgang des Pro-Kopf-Alkoholkonsum später als Deutschland. Im Vergleich zu 1991 ging in Japan der Pro-Kopf-Alkoholkonsum der Altersgruppe ab 20 Jahre bis zum Jahre 2006 um 15 % zurück. Dieser Rückgang könnte zum großen Teil auf die Alterung der Bevölkerung zurückgeführt werden (vgl. Abschnitt 1.1.5).

1.1.5 Alkoholkonsum nach Geschlecht und Altersgruppe in Japan

In diesem Abschnitt werden Ergebnisse aus einer landesweiten Befragungsstatistik des MHLW vorgestellt (MHLW, 2005). Nach Angabe des MHLW sind Personen, die in Japan am meisten und am häufigsten Alkohol konsumieren, Männer im Alter von 30 bis 60 Jahren. Frauen und jüngere Männer—als die Gruppe—trinken durchschnittlich weniger.

Dreiundsechzig Prozent der befragten Männer berichteten, sie konsumieren Alkohol. Der Anteil der „Nichttrinker“ ist am höchsten unter jüngeren Männern von 20-29 Jahren und unter den ältesten ab 70. Auffällig bei der Trinkhäufigkeit der Männer ist, dass sie sich relativ klar auf „tägliche Trinker“ oder „Nichttrinker“ aufteilen. Demgegenüber antwortete die Mehrheit der befragten Frauen (62 %), sie trinken nie oder fast nie. Der Anteil der Nichttrinkerinnen steigt deutlich mit dem Lebensalter.

Unter trinkenden Männern konsumieren die meisten 20-30 g reinen Alkohol pro Tag. Im Vergleich zu Männern in anderen Altersgruppen konsumiert ein hoher Anteil (24 %) der jüngeren Männer von 20-29 Jahren 60 g oder mehr Alkohol, was als gefährlicher Alkoholkonsum bewertet wird (siehe Abschnitt 1.1.6). Unter trinkenden Frauen konsumiert die Mehrheit (56 %) 20 g oder weniger Alkohol pro Tag. Dennoch fällt auf, dass mehr als ein Fünftel (22 %) der jüngeren Frauen von 20-29 Jahren berichteten, dass sie 60 g oder mehr Alkohol pro Tag konsumieren.

Darüber hinaus gaben 37 % der befragten Männer und 7 % der befragten Frauen an, dass sie gewohnheitsmäßig trinken, d.h. sie konsumieren mindestens dreimal pro Woche und gleichzeitig zumindest 20 g reinen Alkohol pro Tag. Der Anteil der gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsumenten zeigt in den Jahren von 1989 bis 2005 eine leichte Abnahme bei Männern und eine leichte Zunahme bei Frauen.

Diese Daten zusammen mit dem Trend des Alkoholkonsums in Japan deuten darauf hin, dass eine Konzentration der Alkoholaufnahme auf einzelne Gruppen von Männern und jüngeren Leuten gegeben ist.

Bezüglich typischer Trinkanlässe der Jugendlichen in Deutschland ist eine Kombination aus Discothekenbesuch und Alkoholkonsum schon seit langem gut bekannt (Wittig, 2002). In Japan ist der Besuch von Discotheken keine typische Freizeitaktivität Jugendlicher (Japan Productivity Center for Socio-Economic Development, 2008), stattdessen sind vermutlich Besuche von Karaoke-Restaurants- bzw. Kneipen verbunden mit Alkoholkonsum und Autofahren häufig. Derart spezifische Umstände von Trunkenheitsfahrten sind in Japan allerdings wissenschaftlich noch nicht ausreichend erforscht.

Auch in Deutschland ist der Alkoholkonsum in der Bevölkerung nicht gleich verteilt: Augustin und Kraus (2005; zitiert nach Lindenmeyer, 2005) schätzten, dass 50 % des Alkohols von 7 % der Bevölkerung getrunken wird. Männer trinken im Schnitt etwa dreimal so viel Alkohol wie Frauen. Ein starker Alkoholkonsum mit durchschnittlich mehr als 30 g

bzw. 20 g Alkohol pro Tag liegt bei 16 % der Männer bzw. 9 % der Frauen vor. Zudem fällt auf, dass in Deutschland Jugendliche viel früher mit dem Trinken von Alkohol beginnen als in Japan. Dies liegt zum Teil am unterschiedlichen gesetzlichen Mindestalter (16 Jahre in Deutschland, 20 Jahre in Japan). Eine bundesweite Interviewstudie mit Jugendlichen im Alter von 12 bis 19 Jahren zeigte, dass viele Jugendliche schon vor dem Erreichen des Mindestalters Alkohol konsumieren (Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, 2007).

In der obengenannten Studie des MHLW (2005) aus Japan berichteten hingegen 40 % der Männer bzw. 46 % der Frauen, dass sie erst bei Erreichen des Mindestalters von 20 Jahren zum ersten Mal Alkohol tranken. Nach den Ergebnissen einer anderen früheren Befragung von Schülern und Schülerinnen (Ozaki, Minowa, Suzuki & Wada, 1999) berichteten hingegen 25 % der 14-15-Jährigen und 52 % der 17-18-Jährigen männlichen Schüler, dass sie mindestens einmal pro Monat Alkohol konsumierten. Von Schülerinnen wurde berichtet, dass 17 % der 14-15-Jährigen und 36 % der 17-18-Jährigen Schülerinnen mindestens einmal pro Monat Alkohol trinken würden. Auf dieser Grundlage kann davon ausgegangen werden, dass die deutschen Jugendlichen häufiger und mehr Alkohol trinken als japanische Gleichaltrige.

1.1.6 Problematischer Alkoholkonsum, Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit

Alkoholprobleme können als ein mehrdimensionales Kontinuum mit unterschiedlichen Ausprägungsrichtungen und Schweregraden verstanden werden (Lindenmeyer, 2005). Aus medizinischer Sicht wird der Konsum von mehr als 60 g reinem Alkohol bei Männern und 40 g bei Frauen als bedenklich bewertet (Feuerlein, 1989; zitiert nach Wittig, 2002). Die japanische Regierung definiert eine tägliche Alkoholaufnahme von 60 g oder mehr als überhöhte Trinkmenge und betont seit 2000 in der Kampagne „Gesundes Japan 21“ den Slogan „vernünftiges Trinken“. Unter „vernünftigem Trinken“ wird hier eine tägliche Alkoholaufnahme von höchstens 20 g für Männer verstanden (Japan Preventive Association of Life-style related Disease, 2006). Für Frauen, ältere Menschen, und für die sogenannten *Flusher*, die Alkohol nicht vertragen können, wird eine tägliche Trinkmenge von weniger als 20 g empfohlen. Hinsichtlich des realen Alkoholkonsums wurde berichtet, dass 5.4 % der Männer und 0.7 % der Frauen ab dem 20. Lebensjahr täglich 60 g reinen Alkohol oder mehr konsumieren (MHLW, 2004; zitiert nach Japan Preventive Association of Life-style related Disease, 2005).

Infolge des informellen Drucks, sich einerseits zusammen mit anderen harmonisch zu verhalten (d.h. bei gemeinschaftlichen Trinkanlässen leicht betrunken zu sein), aber andererseits nie von der erlaubten Norm (durch alkoholisiertes Fahren) abzuweichen, besteht

sowohl für *Flusher* als auch für *Nicht-Flusher* in Japan ein besonderes Problem.

Für die Verbreitung von Alkoholproblemen in einer Gesellschaft ist nicht nur die durchschnittliche Trinkmenge pro Kopf entscheidend, sondern auch das vorherrschende Trinkmuster, z.B. Menge pro Trinkepisode, zeitlicher Abstand zwischen den Trinkepisoden sowie Trinkorte (Lindenmeyer, 2005). Schädlicher Alkoholkonsum kann schließlich zu Alkoholabhängigkeit führen.

Bei der Klassifikation von Störungen durch Alkohol wird zwischen Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit unterschieden. Aus Sicht der Alkoholabhängigkeitsforschung ist sowohl Kontrollverlust als physiologisches Phänomen als auch die Unfähigkeit zur Abstinenz zwingende Voraussetzung, um Alkoholabhängigkeit konstatieren zu können (Lindenmeyer, 2005; Stephan, 1988). Stephan weist aber auch darauf hin, dass es sinnvoller wäre, besonders hinsichtlich der Maßnahmen für alkoholisierte Kraftfahrer, die „Behandlungsbedürftigkeit“ des jeweiligen Alkoholkonsumenten—wegen schwerwiegender, aus dem Alkoholkonsum resultierender Probleme—in den Vordergrund zu stellen, nicht die Klärung, ob Abhängigkeit oder Missbrauch vorliegt. Üblicherweise wird die „Behandlungsbedürftigkeit“ nicht am Kontrollverlust und nicht an der Abhängigkeit, sondern an dem Ausmaß der Probleme, die für den Einzelnen aus seinem Alkoholkonsum resultieren, festgemacht (Stephan).

Diagnostische Kriterien für einen schädlichen Alkoholgebrauch und Alkoholabhängigkeit werden entweder nach ICD-10 (World Health Organization, 1993/1994) oder DSM-IV (American Psychiatric Association, 2000) definiert. Nach dem ICD-10 liegt ein schädlicher Gebrauch von Alkohol vor, wenn Schäden auf psychischem oder körperlichem Gebiet nachweisbar sind, aber keine Hinweise auf eine Abhängigkeit gefunden werden können. Angelehnt an das Kriterium von DSM-IV wird schon eine entdeckte Trunkenheitsfahrt aus verkehrsmedizinischer und verkehrspsychologischer Sicht als alkoholmissbräuchlich eingestuft (Lewrenz, 2000). Dieses Prinzip gilt in Deutschland wie auch in Japan.

Wegen einer Überschreitung der Promillegrenze im Straßenverkehr auffällig zu werden, ist auch in Japan im Hinblick auf juristische und berufliche Konsequenzen problematisch. Eine Alkoholauffälligkeit führt in der Regel bereits zu tiefgreifenden sozialen und familiären Problemen, auch wenn noch keine gesundheitlichen oder physischen Probleme erkennbar sind. Der informelle Druck in Japan, mit anderen konform zu trinken, kann zugleich zu einer stärkeren sozialen Ablehnung von Alkoholkrankungen führen (Shimizu, 2003). Ferner werden in Japan für diejenigen, die Alkoholprobleme haben, nur wenige Hilfen angeboten.

Diese Situation erschwert nicht nur die Entdeckung der Personen, die der Behandlung bedürften, sondern auch die Implementierung frühzeitiger Hilfsangebote für Personen mit potenziellen Alkoholproblemen.

Folgeschäden durch Alkohol betreffen nahezu alle Organsysteme (z.B. Gastritis, Lebererkrankungen, organische Psychosen), es kann aber auch zu Persönlichkeitsveränderungen kommen (Stimmungslabilität, Egoismus, Aggressivität). Alkoholabhängigkeit zieht in der Regel auch eine Reihe von sozialen Komplikationen (z.B. Ehescheidung, Kriminalität) nach sich (Tölle, 1990; zitiert nach Wittig, 2002).

Nach einer repräsentativen Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit sind etwa 2.4 % der deutschen erwachsenen Bevölkerung über 18 Jahren als alkoholabhängig und weitere 4 % als derart alkoholmissbräuchlich einzustufen, dass der Alkoholkonsum bereits zu körperlichen, psychischen oder sozialen Schäden geführt hat (Lindenmeyer, 2005). Bei weiteren 12 % war ein riskanter Alkoholkonsum mit erhöhtem Risiko für Folgeschäden zu verzeichnen. Andere Studien ermittelten eine Lebenszeitprävalenz für Alkoholabhängigkeit in Deutschland von 13 %, die bei Männern etwa viermal so hoch liegt wie bei Frauen (Lindenmeyer).

Eine landesweite Interviewstudie in Japan, die zuverlässige internationale Vergleiche zu ermöglichen versucht hat, gelangte bzgl. des Auftretens von Alkoholerkrankungen zu folgender Einschätzung (Ozaki, Matsushita, Shirasaka, Hiro & Higuchi, 2005): Bei den Befragten ab dem 20. Lebensjahr errechneten die Autoren, dass 0.9 % der Japaner (1.9 % der Männer bzw. 0.1 % der Frauen) gemäß der Definition des ICD-10 alkoholabhängig seien, und dass weitere 2.4 % der Bevölkerung (4.8 % der Männer bzw. 0.5 % der Frauen) als Alkohol missbrauchend einzustufen seien. Da aufgrund der genetischen Disposition theoretisch nur etwa 60 % der japanischen Bevölkerung wegen exzessiven Alkoholkonsums an Alkoholerkrankungen leiden können, ist das Problemausmaß in Japan als Ganzes relativ geringer einzustufen als in westlichen Ländern wie z.B. Deutschland (American Psychiatric Association, 2000).

1.1.7 Zusammenfassung

Sowohl in Japan als auch in Deutschland herrscht eine Kultur vor, in der der Alkoholkonsum toleriert wird, dennoch aber formell durch den Gesetzgeber wie auch informell durch soziale Erwartungshaltungen Grenzen festgelegt sind. Anders als in Deutschland spielt Alkohol in Japan eine wichtige Rolle als Kommunikationshilfsmittel im

beruflichen Bereich, um Hemmungen zu beseitigen und ein kollegiales Miteinander zu pflegen. Dementsprechend ist das Phänomen des „*Alkohol-Harassment*“ bekannt, in dem man oft gegen seinen Willen gezwungen wird, an gemeinschaftlichen Abendaktivitäten teilzunehmen und dort Alkohol zu konsumieren.

Nur ungefähr die Hälfte der japanischen Bevölkerung kann Alkohol den Europäern vergleichbar vertragen; bei der restlichen Bevölkerung, ist ein Enzym, das für die Detoxikation des Acetaldehyds benötigt wird, gar nicht oder nur teilweise aktiviert. Es ist unmöglich, dass diese Personen, die Alkohol physisch gar nicht vertragen, exzessiv Alkohol trinken.

Der Pro-Kopf-Alkoholkonsum der Erwachsenen in Japan ist seit Mitte der 1990er Jahre rückläufig. Dies kann zum großen Teil auf die Alterung der Bevölkerung zurückgeführt werden. Trinkmenge und –häufigkeit sind sehr von Alter und Geschlecht abhängig: Ein überdurchschnittliche hoher Prozentsatz der Männer von 30 bis 69 Jahren berichtet über regelmäßigen Alkoholkonsum. Jüngere Frauen und ältere Männer trinken zumeist weniger, fast gar nicht oder gar nichts. Zugleich berichtet aber ein relativ hoher Anteil der jüngeren Männer und Frauen einen exzessiven Pro-Tag-Alkoholkonsum (60 g oder mehr). Daher ist von einer weiteren Dichotomisierung des Trinkverhaltens auszugehen: Die Mehrheit der japanischen Bevölkerung konsumiert eine geringere Menge bei weniger Trinkexzessen als zuvor, und die Personen mit exzessivem Alkoholkonsum konzentrieren sich stärker auf bestimmte Bevölkerungsgruppen.

Alkoholprobleme sind als mehrdimensionales Kontinuum mit unterschiedlichen Ausprägungsrichtungen und Schweregraden zu verstehen. Im Themenbereich „Alkohol im Straßenverkehr“ ist es angebracht, den Problembereich nicht nur auf die Alkoholkrankheit mit Kontrollverlust zu beschränken, sondern auch das Ausmaß der Probleme, die für den Einzelnen aus seinem Alkoholkonsum resultieren, in Betracht zu ziehen. In Japan bedeutet bereits eine einzige Alkoholauffälligkeit schwere Konsequenzen im beruflichen und privaten Leben. Vor diesem Hintergrund kann bei einem Kraftfahrer, der die Promillegrenze überschreitet, auf das Vorliegen von Alkoholproblemen geschlossen werden. In Japan besteht ein besonderer informeller Druck, zusammen mit anderen konform an der leichten Betrunkenheit teilzuhaben und gleichzeitig nicht von der Norm abzuweichen. Folglich trifft das Eingeständnis von Alkoholproblemen auf starke Ablehnung und was wiederum dazu führt, dass ein hoher Anteil der Behandlungsbedürftigen in Japan gar nicht behandelt wird.

1.2 Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr in Japan

Negative Effekte des Alkohols auf Kraftfahrer stellen sich als Leistungsbeeinträchtigungen, häufig einhergehend mit verringertem Kontrollvermögen, dar; dies variiert in Abhängigkeit vom Promillewert und dem Zeitpunkt, zu dem die Leistung erbracht werden muss (d.h. während der Alkoholpegel im Körper noch steigt (Resorptionsphase) oder während der Eliminationsphase, in der die Abbauprozesse überwiegen (Krüger, 1992)). Mögliche Folgen des Fahrens unter Alkoholeinfluss sind ein erhöhtes Unfallrisiko und das Begehen weiterer Auffälligkeiten (z.B. Rotlichtmissachtungen). In diesem Abschnitt werden alkoholbedingte Verkehrsunfälle und Alkoholauffälligkeiten, die in Japan und Deutschland offiziell registriert wurden, verglichen.

Im Folgenden werden die Begriffe „alkoholisiert auffällig gewordene Kraftfahrer“, „Trunkenheitsfahrer“ und „Trunkenheitstäter“ synonym verwendet.

1.2.1 Alkoholunfälle im Straßenverkehr im Japan-Deutschland-Vergleich

Die Unfallstatistik beider Länder gibt kein vollständiges Bild der tatsächlichen Unfallhäufigkeit wieder. Bei der Bewertung der Daten über Alkoholunfälle ist von einer Dunkelziffer auszugehen, da nicht bei jedem Unfallbeteiligten geprüft wird, ob er unter Alkoholeinfluss stand. Daher ist nur die Blutalkoholkonzentration (BAK) oder Atemalkoholkonzentration (AAK) derjenigen Fahrer bekannt, bei denen tatsächlich eine Blutentnahme oder Atemprobe durchgeführt wurde. Desweiteren kann die Statistik bei nicht gemeldeten Unfällen oder bei erfolgreicher Unfallflucht keine Auskunft über den Fahrer geben. Die dadurch entstehende Dunkelziffer ist nicht niedrig. Sie ist zudem umso größer, je geringer die BAK/AAK ist (Krüger, 1992). Mit zunehmender Unfallschwere dürfte sich jedoch diese Dunkelziffer wesentlich verringern (Statistisches Bundesamt, 2006).

1.2.1.1 Unfalldatenquellen

Japanische Verkehrsunfalldaten wurden von der Autorin durch Nutzung der polizeilichen Unfallstatistik-Datenbank aufbereitet. Bei Alkoholunfällen in Japan werden die BAK/AAK-Werte von Fußgängern und Mitfahrern routinemäßig nicht erfasst und nie in die Datenbank eingetragen, da das japanische Straßenverkehrsgesetz nur die Verkehrsteilnahme als alkoholisierter Fahrzeugführer oder Radfahrer verbietet. Verglichen mit deutschen Daten ist deshalb von einer insgesamt größeren Alkoholunfall-Dunkelziffer auszugehen. Deutsche Verkehrsunfalldaten stammen vom Statistischen Bundesamt (2006/2010). Für ausführliche Unfalldatenvergleiche zwischen den beiden Ländern, z.B. in Hinblick auf Altersgruppe und

Geschlecht, wurden die japanischen Daten des Jahres 2006 mit deutschen Daten des Jahres 2005 verglichen.

1.2.1.2 Entwicklung der Alkoholunfälle seit 1991

Die Entwicklung der Alkoholunfälle zusammen mit allen Verkehrsunfällen in beiden Ländern seit 1991 wird in Abbildungen 1 (Japan) und 2 (Deutschland) gezeigt. In Japan sind Alkoholunfälle von 1991 bis 1999 leicht zurückgegangen. Nach einem deutlichen Anstieg in den Jahren 2000 und 2001 sind die Zahlen anschließend wieder gesunken. Die sprunghaft höheren Anzahlen in den Jahren 2000 und 2001 können vermutlich auf verstärkte Polizeikontrollen in Verbindung mit der damals geplanten Veränderung der japanischen Straßenverkehrsordnung (Absenkung der Promillegrenze von 0.5 auf 0.3 im Jahre 2002) und einem vorausgegangenem tödlichen Alkoholunfall mit einer hohen begleitenden Medienaufmerksamkeit zurückgeführt werden (vgl. Abschnitt 1.3.1). Im Jahr 2009 lag die Anzahl aller Alkoholunfälle bei 31 % des Wertes von 1991, die Anzahl der Alkoholunfälle mit Todesfolge bei 25 %. Verglichen mit allen Verkehrsunfällen sinkt die Anzahl der Alkoholunfälle deutlich stärker. Der von 1991 bis etwa 2004 ansteigende Trend bei allen Unfällen mit Personenschaden ist auf vermehrte Erfassung von Unfällen mit Leichtverletzten—typischerweise Fahrradunfälle—zurückzuführen (National Police Agency [NPA], 2007).

In Deutschland sind die Alkoholunfälle sowie die Anzahl der Verunglückten im Zeitraum von 1991 bis 2009 durchgängig gesunken, wie in Abbildung 2 gezeigt wird. Verglichen mit 1991 liegt die Anzahl der Verunglückten bei Alkoholunfällen im Jahr 2009 bei 42 %, die Anzahl der Getöteten bei Alkoholunfällen bei 20 % (Statistisches Bundesamt, 2010). Von 1997 auf 1998 ist ein größerer Rückgang der Alkoholunfälle und insbesondere der Anzahl der Getöteten zu erkennen. Dies kann auf die Absenkung der Promillegrenze im Jahr 1998 zurückgeführt werden. Ähnlich wie in Japan ist der rückläufige Trend bei Alkoholunfällen stärker als bei allen Verkehrsunfällen.

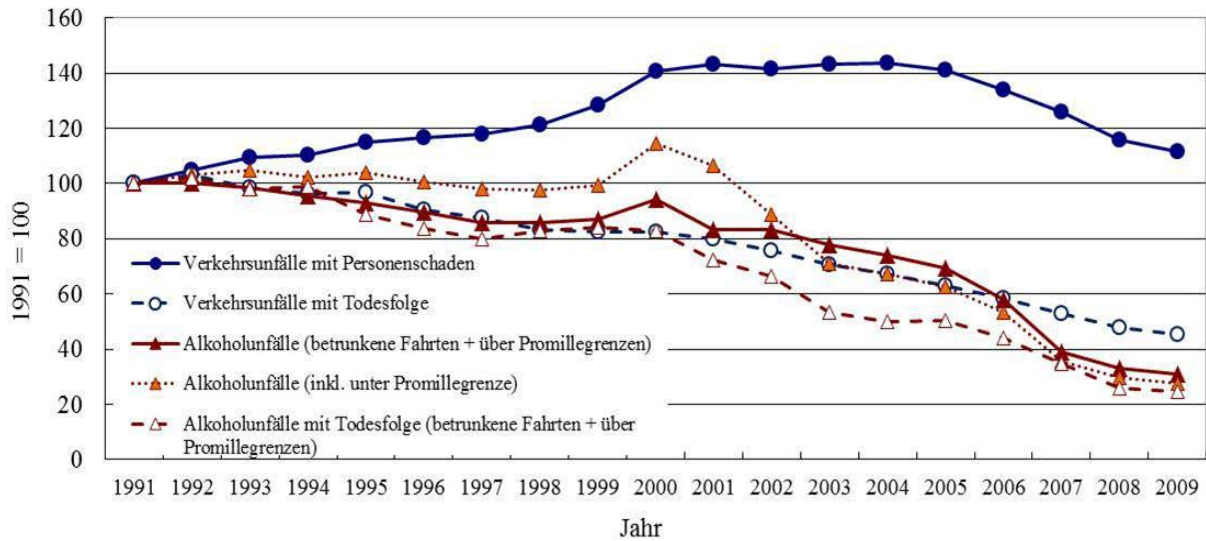


Abbildung 1.

Entwicklung der Verkehrsunfälle sowie der Alkoholunfälle in Japan

Anmerkung. Bis zum 31.05.2002 lag die Promillegrenze bei 0.5 BAK, ab dem 01.06.2002 bei 0.3 BAK. „Betrunkene Fahrt“ bedeutet deutliche Beeinträchtigung wegen Alkoholkonsums, unabhängig von Promillewert. Alkoholisierte Fußgänger sowie Mitfahrer sind in den Daten nicht enthalten. Verkehrsunfälle mit Todesfolge sind Unfälle, bei denen eine unfallverletzte Person innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall verstorben ist.

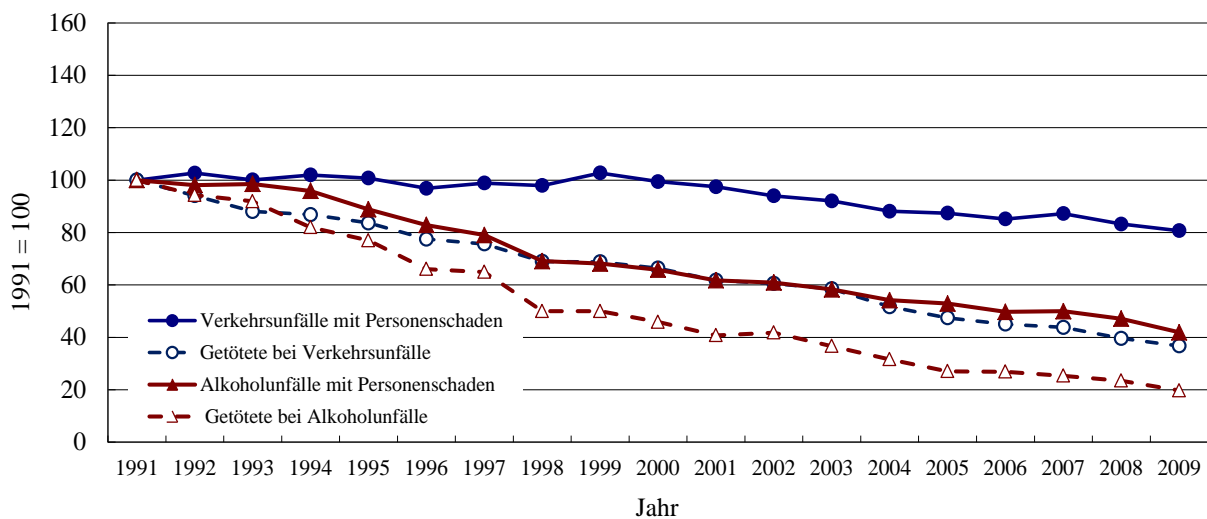


Abbildung 2.

Entwicklung der Verkehrsunfälle sowie der Alkoholunfälle in Deutschland

Anmerkung. Ungeachtet der Promillegrenze für die absolute Fahruntüchtigkeit (bis 30. 04.1998 0.8 Promille BAK, ab 01.05.1998 0.5 Promille BAK) werden 0.3 Promille BAK und mehr von der Polizei als alkoholbeeinflusst eingestuft.

1.2.1.3 Anteil der Alkoholunfälle bei den Unfällen mit Personenschäden

Ein Japan-Deutschland-Vergleich zu Alkoholunfällen ist in Tabelle 1 gezeigt. In Japan starben 6.0 % der Getöteten bei Verkehrsunfällen an den Folgen eines Alkoholunfalls. In Deutschland liegt dieser Anteil bei 11 % (Statistisches Bundesamt, 2010). Der Anteil aller Verunglückten (Getötete und Verletzte) bei Alkoholunfällen an allen Unfällen mit Personenschaden ist dagegen sehr unterschiedlich (Japan: 0.7 %, Deutschland: 5.6 %).

Es gibt mehrere Gründe für den niedrigeren Prozentsatz der Verunglückten bei Alkoholunfällen an allen Verunglückten bei Unfällen in Japan. Erstens ist die Dunkelziffer alkoholisierter Fußgänger sowie Radfahrer in Japan sehr viel höher als in Deutschland. In der deutschen Statistik machen alkoholisierte Fußgänger und Radfahrer insgesamt 31 % aller alkoholisierten Unfallbeteiligten aus (Statistisches Bundesamt, 2010). Zweitens arbeitet die Polizei bei der Ermittlung eines Unfalls mit Todesfolge am gründlichsten, während sie bei der Ermittlung eines Unfalls mit Personenschaden weniger gründlich ist: Bei Unfalldaten mit Personenschaden ist die Dunkelziffer demnach höher. Je leichter der Personenschaden ist, desto weniger wahrscheinlich wird der Alkoholkonsum des Kraftfahrers entdeckt. Aufgrund der oben zitierten Unfalldaten kann man davon ausgehen, dass in Japan diese Tendenz stärker ausgeprägt ist als in Deutschland. In Relation zum Anteil der Getöteten gibt es ferner in Japan fast doppelt so viele Unfälle mit Personenschaden (meistens sehr leichte Verletzungen) als in Deutschland.

Tabelle 1

Japan-Deutschland-Vergleich zu Alkoholunfällen bzw. allen Unfällen

	Japan	Deutschland
Anteil der Getöteten bei Alkoholunfällen an allen Verkehrstoten	6.0 % (2010)	11.0 % (2009)
Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden	0.7 % (2010)	5.6 % (2009)
Verhältnis der Getöteten zu den Verletzten bei allen Unfällen mit Personenschaden	1 : 152	1 : 84

Anmerkung. Daten beziehen sich auf BAK-Werte von 0.3 Promille BAK oder höher. Zahlen zum Verhältnis der Getöteten zu Verletzten wurden aus der International Road Traffic and Accident Database (2006) entnommen.

1.2.1.4 Alkoholunfälle nach Wochentagen

Abbildung 3 zeigt den Prozentsatz der Verunglückten bei Alkoholunfällen nach Wochentagen. In beiden Ländern sind an den Wochenenden höhere Anteile der Verunglückten festzustellen. Es fällt aber auf, dass der Anteil der Wochenend-Alkoholunfälle in Deutschland

höher ist als in Japan. Der Anteil der Verunglückten bei Alkoholunfällen nach Wochentagen spiegelt das allgemeine Trinkverhalten von Verkehrsteilnehmern wider. Dabei ist in Deutschland von einer stärkeren Trinkanlass-Konzentration auf Wochenenden auszugehen. In Japan hingegen konzentrieren sich Trinkanlässe offenbar nicht so stark auf die Wochenenden. Diese Feststellung steht im Einklang mit den oben beschriebenen typischen Trinkanlässen der Japaner (z.B. beruflich veranlasste Abend-Aktivitäten, keine Hinweise auf Discothekenbesuche an Wochenenden bei Jugendlichen; siehe Abschnitte 1.1.1 und 1.1.5).

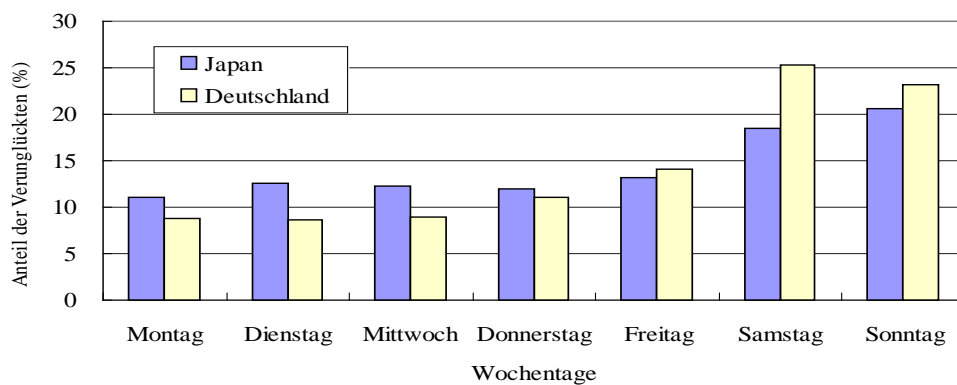


Abbildung 3.

Anteil der Verunglückten bei Alkoholunfällen (ab 0.3 Promille BAK) nach Wochentagen in Japan (2006) und Deutschland (2005)

Anmerkung. Japanische Daten zu Alkoholunfällen beziehen sich nur auf den Hauptverursacher (1. Beteiligter) und den Zweitverursacher (2. Beteiligter), Alkohol bei Fußgängern ist nicht berücksichtigt.

1.2.1.5 Alkoholunfälle nach Geschlecht und Altersgruppe

Die Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten nach Geschlecht und Altersgruppe in Japan ist in Abbildung 4a dargestellt. In der japanischen Unfalldatenbank werden genaue Promillewerte nicht registriert; es sind nur zwei Kategorien nach dem Sanktionsniveau der japanischen Straßenverkehrsordnung (StVO) erfasst: 0.3 Promille BAK bis unter 0.5 und 0.5 Promille BAK und mehr. Bei japanischen Männern sind zwei Maximalwerte bei den 30 – 34 und den 55 – 59-Jährigen zu erkennen. Dagegen sind weibliche alkoholisierte Kraftfahrer eher jünger als Männer; die 30 – 34-Jährigen bilden auch hier die meistbeteiligte Altersgruppe. Die 55 – 59-Jährigen gehören zur Generation der *Babyboomer*, die kurz nach dem Ende des 2. Weltkrieges geboren wurden. Die 30 – 34-Jährigen hingegen gehören der Generation der *Second Babyboomer* an, der Kinder-Generation der ersten *Babyboomer*. Nach dem *Second Babyboom* haben die Geburtenzahlen in Japan abgenommen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Verteilung der alkoholisierten Unfallbeteiligten auf die verschiedenen Altersgruppen diese Bevölkerungsstruktur widerspiegelt, mit Ausnahme der älteren japanischen Frauen (vgl. Abschnitt 1.1.5).

Abbildung 4b zeigt aber auch, dass junge Kraftfahrer relativ häufig an einem Verkehrsunfall beteiligt sind, wenn die Anzahl der Alkoholunfallbeteiligten auf die Anzahl der Fahrerlaubnisinhaber bezogen wird. Im Vergleich zu Deutschland sind japanische junge Kraftfahrer im Alter von 20 – 24 Jahren aber nicht sehr viel häufiger an Alkoholunfällen beteiligt als Kraftfahrer von 25 – 64 Jahren (vgl. Abbildung 5b).

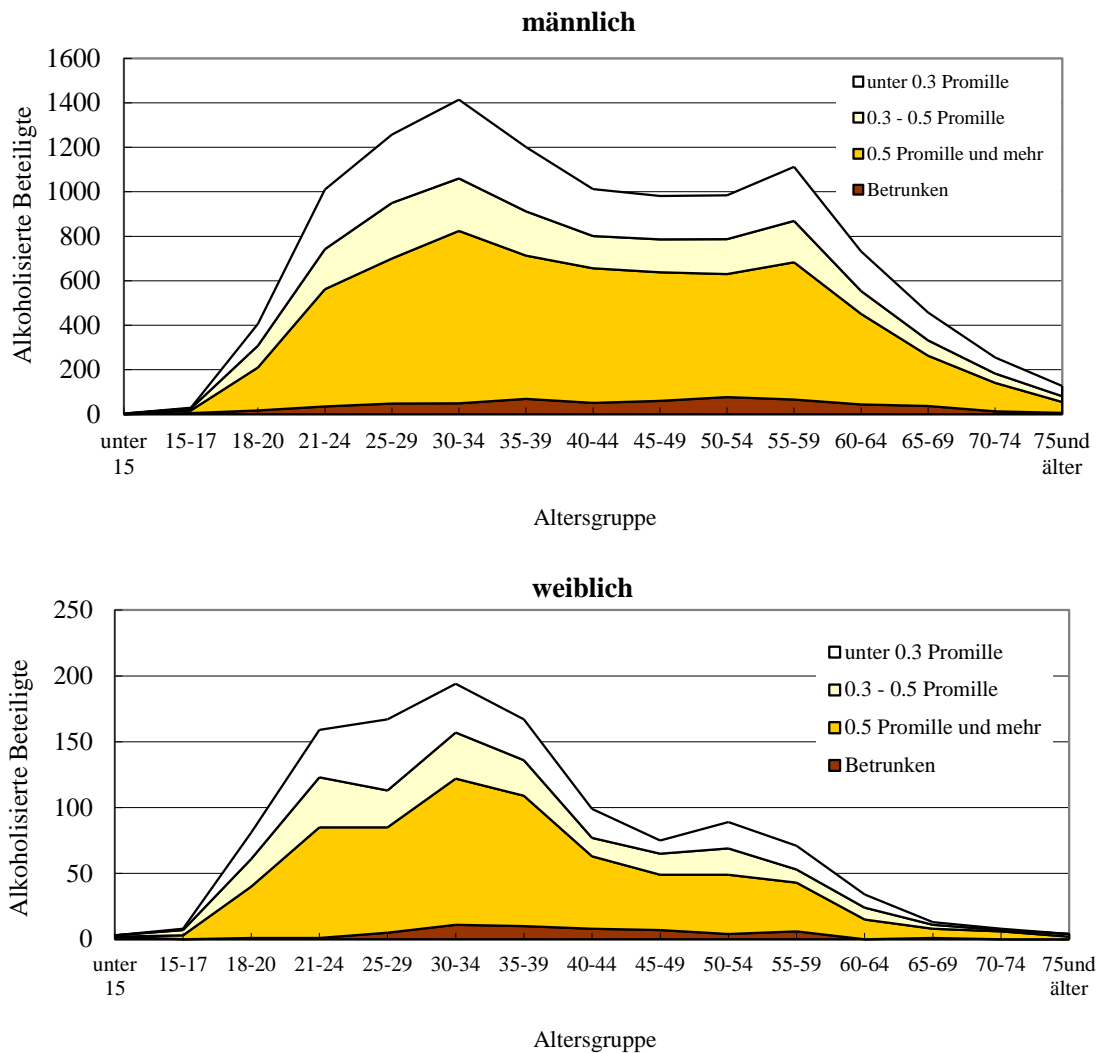


Abbildung 4a.

Alkoholierte Unfallbeteiligte mit Personenschaden im Jahre 2006 nach Geschlecht, Altersgruppe und Promillewert in Japan

Anmerkung. Im Fall unkontrollierten Verhaltens oder deutlich beeinträchtigter Leistung wegen Alkoholkonsums tragen Polizisten „Betrunken“ ein, unabhängig von Promillewerten. Daten beziehen sich nur auf den Hauptverursacher (1. Beteiligter) und den Zweitverursacher (2. Beteiligter). Alkoholierte Fußgänger werden nicht erfasst.

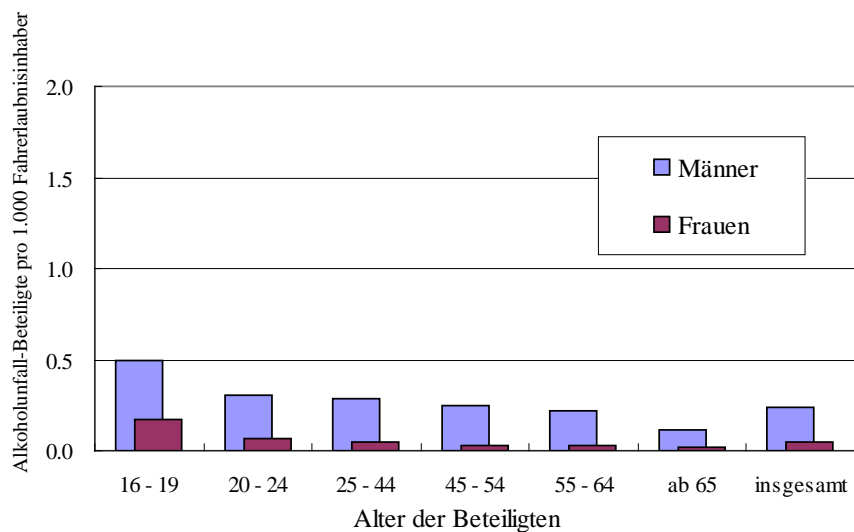


Abbildung 4b.

Alkoholisierte Unfallbeteiligte pro 1 000 Fahrerlaubnisinhaber im Jahre 2006 in Japan

Abbildung 5a zeigt die Zahlen von alkoholisierten Beteiligten nach Geschlecht und Altersgruppe in Deutschland. Verglichen mit Japan sind alkoholisierte Beteiligte in Deutschland wesentlich jünger: Der starke Anstieg bei den 18 – 20 und 21 – 24-Jährigen bei beiden Geschlechtern zeigt, dass die Kombination von Alkoholkonsum und Fahren unter deutschen Jugendlichen—insbesondere den männlichen Jugendlichen—zu einem deutlich höherem Unfallrisiko führt. Bei männlichen alkoholisierten Unfallbeteiligten liegt der zweite Maximalwert bei den 40 – 44-Jährigen. Demgegenüber liegt der Höchstwert der weiblichen alkoholisierten Unfallbeteiligten bei den 35 – 39-Jährigen. Es fällt auf, dass—im Vergleich zu jüngeren Unfallbeteiligten—anteilig mehr Unfallbeteiligte mittleren Lebensalters (35- bis 44-Jährige bei Männern und 35- bis 54-Jährige bei Frauen) mit einem hohen Promillewert von 2.5 BAK oder mehr registriert werden. Möglicherweise liegt das daran, dass deren langjährige Gewöhnung an Fahren unter Alkoholkonsum zu sehr hohen Promillewerten geführt hatte, ohne zuvor entdeckt zu werden.

In Abbildung 5b ist die Anzahl der Alkoholunfallbeteiligten pro 1 000 Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland dargestellt. Es fällt auf, dass junge männliche Kraftfahrer unter 21 und von 21 – 24 Jahren sehr viel häufiger an Alkoholunfällen beteiligt sind als ältere Kraftfahrer. Damit ist eine starke Konzentration auf jüngere männliche Kraftfahrer gegeben.

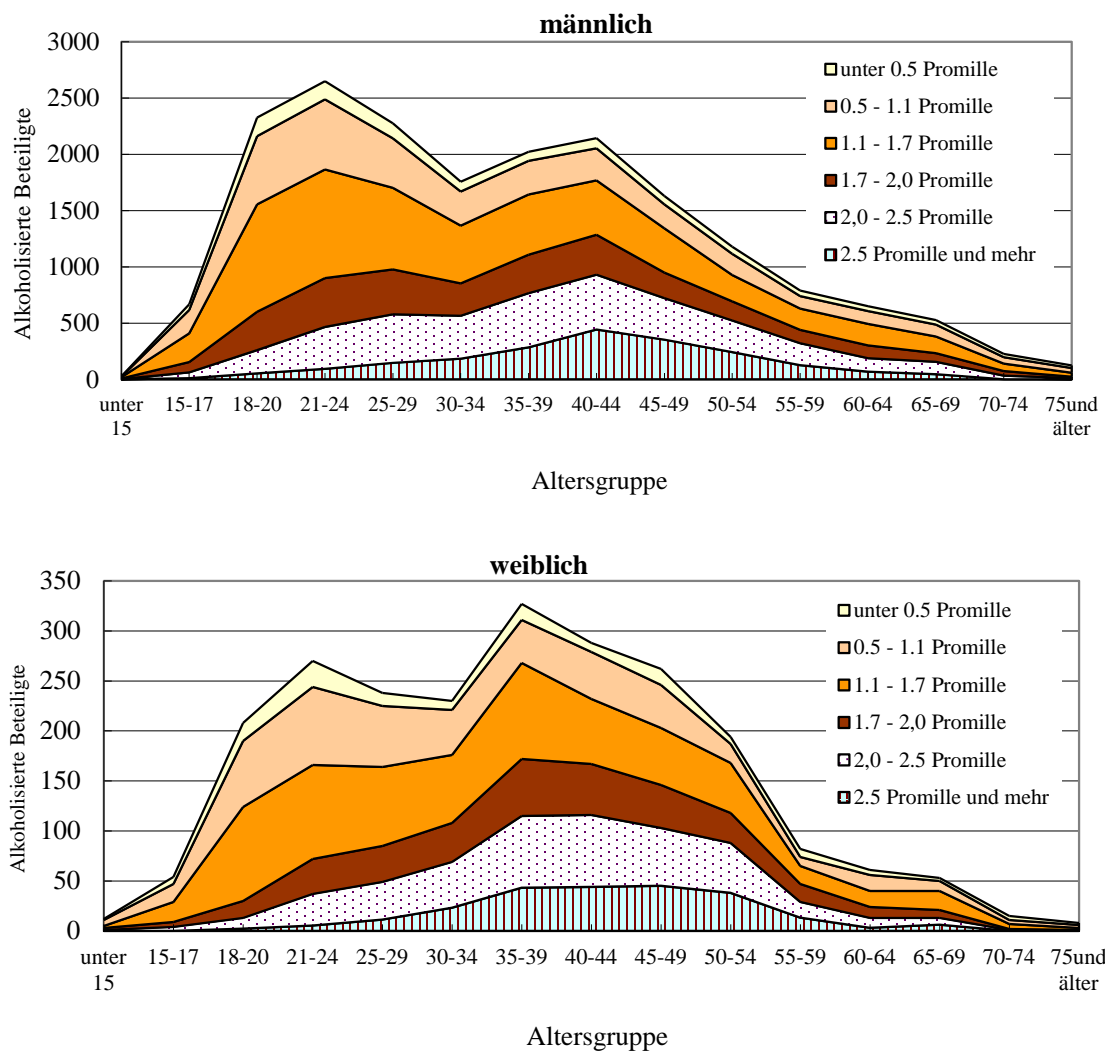


Abbildung 5a.

Alkoholisierter Unfallbeteiligte mit Personenschaden im Jahre 2005 nach Geschlecht, Altersgruppe und Promillewert in Deutschland

Anmerkung. Unfallbeteiligte sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen nicht zu den Unfallbeteiligten.

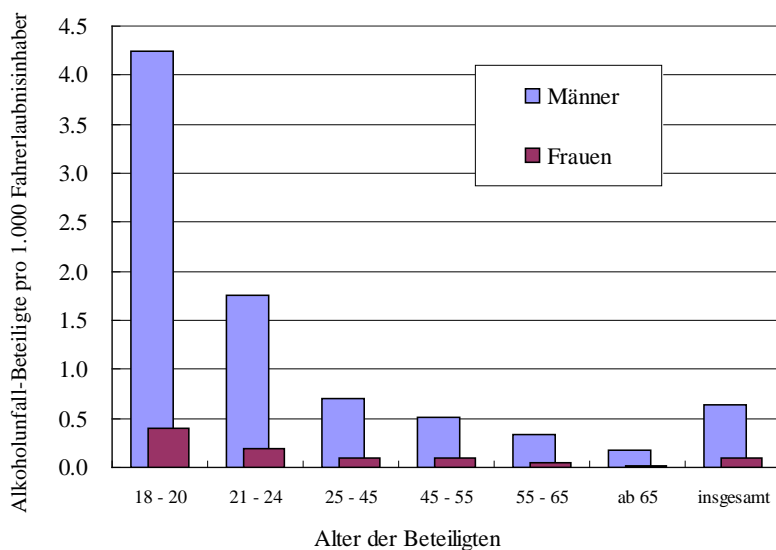


Abbildung 5b.

Alkoholisierte Unfallbeteiligte pro 1 000 Fahrerlaubnisinhaber im Jahre 2005 in Deutschland

1.2.1.6 Promillewerte der Alkoholunfallbeteiligten

In Deutschland hatten 70 % der Pkw-Fahrer, die unter Alkoholeinfluss an einem Verkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt waren, einen BAK-Wert von mindestens 1.1 Promille (Statistisches Bundesamt, 2006). Da die genauen Promillewerte von japanischen Unfallbeteiligten nicht bekannt sind, ist ein präziser Vergleich zwischen Japan und Deutschland nicht möglich. Trotzdem zeigen Abbildung 4a und 5a deutlich, dass der Anteil der unfallbeteiligten Kraftfahrer in Japan, die mit geringeren Promillewerten, z.B. unter 0.5 Promille, registriert werden, höher ist als in Deutschland.

1.2.2 Trunkenheitsdelikte im Japan-Deutschland-Vergleich

1.2.2.1 Entwicklung der Trunkenheitsdelikte seit 1991

In Abbildung 6 ist die Verteilung der Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr seit 1991 in beiden Ländern dargestellt (NPA, 2011; Statistisches Bundesamt, 2010). In Japan blieb sowohl die Häufigkeit der japanischen Trunkenheitsdelikte als auch die Häufigkeit aller Straßenverkehrsdelikte bis 1999 relativ unverändert. Ab 1999 gingen die Zahlen der Trunkenheitsdelikte sehr stark zurück. Bis 2009 ist die Anzahl der Trunkenheitsdelikte auf 12 % des Wertes von 1991 gesunken. Hier wird deutlich, dass schon einige Jahre vor 2002, als die Promillegrenze der japanischen StVO von 0.5 Promille BAK auf 0.3 Promille BAK verschärft wurde, in der japanischen Bevölkerung das Bewusstsein wuchs, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss unbedingt zu vermeiden seien. In Deutschland ist die Häufigkeit der

Trunkenheitsdelikte vergleichsweise weniger stark zurückgegangen: Die Anzahl der Alkoholdelikte lag 2008 bei 70 % des Wertes von 1991.

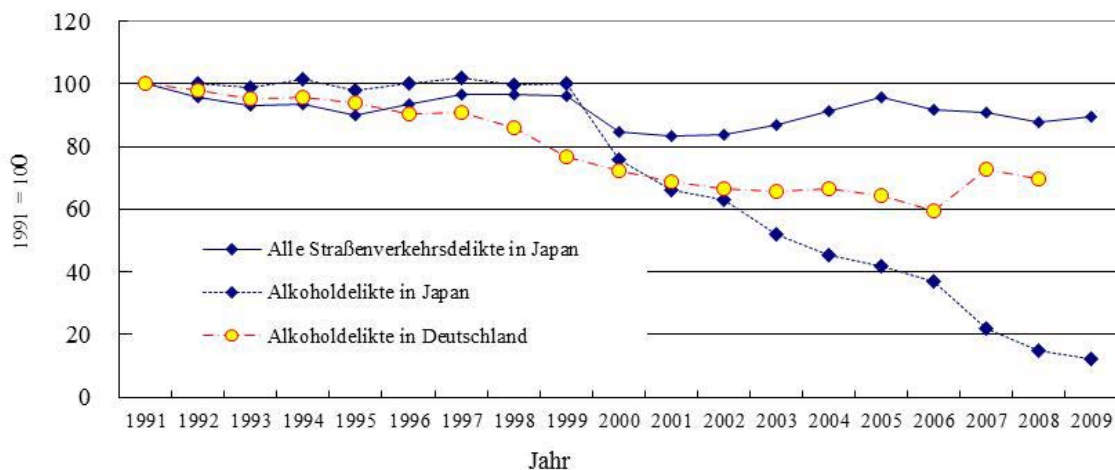


Abbildung 6.

Entwicklung der Häufigkeit der Trunkenheitsdelikte im Verkehr in Japan und in Deutschland

1.2.2.2 Übersicht des Japan-Deutschland-Vergleichs

Eine Übersicht der Alkoholtäterstatistik in beiden Ländern ist in Tabelle 2 gezeigt. In Japan wurden 2006 insgesamt 74 331 Kraftfahrer wegen Alkoholfahrten registriert; dies entspricht 0,09 % aller Fahrerlaubnisinhaber. Bezogen auf die Kfz-Fahrgesamtleistung entfällt auf 10 Millionen Kfz-km eine Auffälligkeit. Im Jahre 2000 hingegen wurden noch 337 352 Kraftfahrer oder 0,45 % aller Fahrerlaubnisinhaber mit Alkoholfahrten auffällig. Dies bedeutet 4,8 Auffälligkeiten pro 10 Millionen Kfz-km Fahrleistung (NPA, 2008a).

Oben genannte japanische Werte des Jahres 2000 sind ähnlich den deutschen Werten des Jahres 2007; in Deutschland wurden 2007 insgesamt 222 600 Fahrer wegen Trunkenheit registriert (Kraftfahrt-Bundesamt [KBA], 2008). Das entspricht ca. 0,42 % aller Pkw-Fahrerlaubnisinhaber. Bezogen auf die gesamten Kfz-Fahrleistungen ergeben sich 3,3 Auffälligkeiten pro 10 Millionen Kfz-km (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung [BMVBS], 2007). Bezogen auf alle Kfz-Wege ergibt sich, dass auf etwa jeden 200 000sten Kfz-Weg eine Auffälligkeit entfällt (Institut für angewandte Sozialwissenschaft [infas] & Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin [DIW], 2004).

Bezogen auf die Anzahl der Fahrerlaubnisinhaber oder auf die Kfz-Gesamtfahrleistung sind die Alkoholauffälligkeiten in Japan in den Jahren von 2000 bis 2006 auf ein Fünftel gesunken.

Tabelle 2
Japan-Deutschland-Vergleich zu Alkoholauffälligkeiten

	Japan		Deutschland
Anzahl der Trunkenheitstäter	337 352 (2000)	74 331 (2006)	222 600 (2007)
Anteil der alkoholauffälligen Kraftfahrer an allen Fahrerlaubnisinhabern	0.45 %	0.09 %	0.43 %
Auffälligkeit / gesamte Kfz-Wege	-	-	1 Auffälligkeit / 200 000 Kfz-Wege
Auffälligkeit / Kfz-Gesamtfahrleistung	4.8 Auffälligkeiten / 10 Mio. Kfz-km	1 Auffälligkeit / 10 Mio. Kfz-km	3.3 Auffälligkeiten / 10 Mio. Kfz-km

Anmerkung. Trunkenheitstäter sind Kraftfahrer, die eine Promillegrenze überschreiten, d.h. 0.5 Promille BAK in Deutschland (KBA, 2008) und Japan 2000 und 0.3 Promille BAK in Japan 2007. Die Anzahl der Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland bezieht sich auf alle Pkw-Fahrerlaubnisinhaber im Jahr 2004 (Kalinowska, Kloas & Kuhfeld, 2007). Weitere Quellen: gesamte Kfz-Wege (infas & DIW, 2004), Kfz-Gesamtfahrleistung (BMVBS, 2007). Alle japanischen Daten stammen von der NPA (2007). In Japan sind die Kfz-Wege insgesamt nicht verfügbar.

1.2.2.3 Bisherige Studien zur Auffallenswahrscheinlichkeit

Die Anzahl alkoholauffälliger Kraftfahrer hängt nicht nur von der tatsächlichen Anzahl alkoholisierter Kraftfahrer im Verkehr, sondern auch von der Kontrolldichte der Polizei ab. Außerdem werden nicht alle alkoholisierten Fahrer bei Polizeikontrollen sowie bei Unfällen entdeckt. Die Entdeckungswahrscheinlichkeit der Trunkenheitsfahrten ist am höchsten bei Unfällen mit Getöteten, sie ist niedriger bei Unfällen mit Sachschaden oder leichtem Personenschaden und bei normalen Polizeikontrollen (Krüger, 1992). Alles in allem ist die Menge unentdeckter Alkoholfahrten, d.h. die Dunkelziffer, sehr groß. In Deutschland wird die Dunkelziffer nach ausführlichen Diskussionen seit den 1970er Jahren oft auf 1 : 600 geschätzt (Müller, 1999; Vollrath & Kazenwadel, 1997). Dies bedeutet, dass von 600 Trunkenheitsfahrten nur eine entdeckt wird. Dieser Quotient bezieht sich allerdings auf Fahrten mit einer BAK ab 0.8 Promille und stammt aus den 1990er Jahren. Aus den USA wurde zu Beginn der 1990er Jahren eine Dunkelziffer von 1 : 1 000 gemeldet (Ross, 1992).

In Japan wurde bislang das Ausmaß einer entsprechenden Dunkelziffer nicht systematisch erforscht. Zur Erhebung der Prävalenz von Trunkenheitsfahrten wurden in Japan zwei Roadside Surveys (1983 (Asai, 1989); 2000 (Institute for Traffic Accident Research & Data Analysis, 2001)) durchgeführt. In Tabelle 3 sind die zwei japanischen Feldstudienresultate einem entsprechenden Ergebnis aus den alten deutschen Bundesländern (Vollrath &

Kazenwadel, 1997) gegenübergestellt. Da die zwei japanischen Roadside Surveys nur während der Nachtzeit durchgeführt wurden, sind auch die entsprechenden deutschen Ergebnisse in Tabelle 3 dargestellt. Damalige Promillegrenzen waren 0.5 Promille BAK in Japan und 0.8 Promille BAK in Deutschland. In beiden Vergleichsjahren liegen in Japan die Anteile der alkoholisierten Kraftfahrer an allen Überprüften bei rund 1 %. Dies entspricht in etwa dem Anteilswert, der in Deutschland im Jahre 1993 festgestellt wurde. Das bedeutet, dass in beiden Ländern und in allen Untersuchungsjahren (1983/1993/2000) ungefähr 1 % der Kraftfahrer die jeweilige Promillegrenze überschritt. Demnach war die Prävalenz der alkoholisierten Fahrten in beiden Ländern in den oben genannten drei Jahren ungefähr gleich groß. Wegen des starken Rückgangs der Alkoholunfälle bzw. der Alkoholauffälligkeit seit dem Jahre 2000 (vgl. Abschnitte 1.2.1.2 und 1.2.2.1) kann angenommen werden, dass der Anteil der alkoholisierten Kraftfahrer an allen Kraftfahrern im heutigen Japan deutlich niedriger als 1 % ist.

Tabelle 3

Vergleich von Ergebnissen aus Roadside Surveys in Japan und Deutschland

Roadside Surveys (Datum)	Japan (1983)	Japan (2000)	Deutschland (1993)
Durchführungszeit	„2 Stunden in der Nacht“	17:00 - 6:00 h	Ergebnisse aus der Zeit von 16:00 - 6.00 h
Anzahl der überprüften Fahrer	71 376	87 457	6 095
Anteil der alkoholauffälligen Kraftfahrer an allen Überprüften	0.87 %	1.26 %	1.11 %

Anmerkung. Die Daten stammen aus folgenden Quellen: In Japan (1983) von Asai (1989), Japan (2000) vom Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis (2001), Deutschland von Vollrath & Kazenwadel (1997).

1.2.3 Zusammenfassung

Sowohl in Japan als auch in Deutschland sind Alkoholunfälle rückläufig. Ab dem Jahr 2000 sind aber in Japan die Alkoholunfälle vergleichsweise stark zurückgegangen; dies stand u.a. in Verbindung mit der Änderung der japanischen StVO (Absenkung der Promillegrenze von 0.5 auf 0.3 im Jahre 2002). Zudem hat sich in der japanischen Bevölkerung die Einstellung gegenüber Fahren unter Alkoholeinfluss wesentlich verändert (vgl. Abschnitt 1.3).

Im Vergleich zu Deutschland beinhalten die japanischen Unfalldaten nur eingeschränkte Informationen über Alkoholunfälle: Exakte BAK/AAK-Werte sind nicht registriert, sondern

nur zwei Kategorien nach dem Sanktionsniveau der japanischen StVO. Informationen über alkoholisierte Mitfahrer und Fußgänger sind nicht erfasst. Daher ist das Ausmaß der Dunkelziffer in Japan höher als in Deutschland einzuschätzen. Der Anteil der Getöteten bei Alkoholunfällen an allen Getöteten bei Verkehrsunfällen liegt in Japan bei 6.0 % und in Deutschland bei 11 %. Der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden liegt in Japan bei 0.7 % und in Deutschland bei 5.6 %. Der sehr niedrige Anteil der Alkoholunfälle an den Unfällen mit Personenschäden in Japan steht damit in Zusammenhang, dass in Japan sehr viel mehr Unfälle mit leichten Verletzungen registriert werden, bei denen die Polizei weniger gründlich ermittelt als bei Unfällen mit Todesfolge; demzufolge ist hier die Dunkelziffer in Japan größer.

Die Verteilung der Unfälle nach den Wochentagen zeigt, dass der Anteil der Wochenend-Alkoholunfälle in Deutschland viel höher ist als in Japan. Dementsprechend ist in Deutschland von einer stärkeren Trinkanlass-Konzentration auf Wochenenden auszugehen. Die Verteilung der Alkoholunfälle nach Geschlecht und Altersgruppe zeigt, dass an Alkoholunfällen beteiligte männliche Kraftfahrer in Japan eher älter sind als in Deutschland. Demgegenüber sind aber an Alkoholunfällen beteiligte weibliche Kraftfahrer in Japan eher jünger. Die Hälfte der alkoholisierten japanischen Kraftfahrer hatte einen BAK-Wert von 0.5 Promille oder weniger. Hingegen hatten 70 % der alkoholisierten Pkw-Fahrer in Deutschland einen BAK-Wert von mindestens 1.1 Promille. Insgesamt konsumieren an Alkoholunfällen beteiligte japanische Kraftfahrer eine geringere Trinkmenge vor der Fahrt.

In gleicher Weise wie die Entwicklung der Alkoholunfälle ist auch die Entwicklung der Alkoholdelikte, die durch Polizeikontrollen entdeckt wurden, rückläufig. Ein besonders stark rückläufiger Trend ist in Japan ab dem Jahre 2000 zu erkennen; dies spiegelt die damaligen Veränderungen bei den Gesetzen sowie in der Einstellung der Bevölkerung zu Trunkenheitsfahrten wider. Die Anzahl der alkoholauffälligen Kraftfahrer, bezogen auf die Anzahl der Fahrerlaubnisinhaber oder die Kfz-Gesamtfahrleistung, war in Japan und Deutschland vor dem Jahr 2000 fast gleich. In Japan ist danach die Anzahl der alkoholauffälligen Kraftfahrer sehr stark zurückgegangen. Aus den vorliegenden Statistiken ist zu schließen, dass die japanische Polizei vorher schon Trunkenheitsfahrten strenger kontrollierte im Vergleich zur deutschen Polizei. Es gibt keinen Hinweis auf zusätzlich verstärkte bzw. rückläufige Polizeikontrollen in den letzten Jahren in Japan.

1.3 Juristische und soziale Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten in Japan

1.3.1 Jüngere Entwicklung zu härteren Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrten

Durch die japanische StVO ist „betrunkenes Fahren“ schon seit 1960 verboten. Im Jahre 1970 wurde der Atemalkoholtest zusammen mit der ersten konkreten Promillegrenze von 0.5 Promille BAK in die japanische StVO aufgenommen. Zugleich erfolgte die Einführung von *random breath testings*, erhöhten Geldstrafen und der Punkteregistrierung. *Random breath testings* sind Kontrollen, in denen die Polizei alle Kraftfahrer anhalten kann, um Atemtests durchzuführen. Im Jahre 1978 wurden weitere verschärfte Sanktionen eingeführt, wie z.B. der Entzug der Fahrerlaubnis für „betrunkene“ Fahrer und ein Fahrverbot für diejenigen, die die 0.5-Promillegrenze überschritten. Die Formulierung „betrunken“ bezieht sich auf Kraftfahrer mit deutlichen Beeinträchtigungen wegen Alkoholkonsums. Diese Einschätzung wird von der japanischen Polizei unabhängig von Promillewert vorgenommen (vgl. Abbildung 4a).

Von Anfang der 1970er bis in die 1990er Jahre veränderte sich die Einstellung der Bevölkerung gegenüber Trunkenheitsfahrten bereits sehr deutlich (Desapriya & Iwase, 1996).

Um das Jahr 2000 erlebte die japanische Gesellschaft erneut eine gründliche Veränderung. Im Jahre 1999 verbrannten zwei Kinder bei einem Auffahrunfall, der auf einer Autobahn von einem alkoholisierten Lkw-Fahrer verursacht wurde. Es stellte sich heraus, dass der Lkw-Fahrer mit einer BAK von 1.26 Promille gefahren war und dass er regelmäßig exzessiv trank und fuhr (Inoue & Inoue, 2006). Dieser Unfall löste heftige Kritik an der damaligen vergleichsweise milden Bestrafung bei Verletzung bzw. Tötung anderer Verkehrsteilnehmer wegen alkoholisierten Fahrens aus. Verzweifelte Aktionen der überlebenden Eltern und ihr häufiges Auftreten sowie die weitergehende Berichterstattung in den Medien führten im Jahre 2001 dazu, dass Veränderungen des japanischen Strafgesetzbuches (StGB) sowie der StVO verabschiedet wurden, damit die Verletzung bzw. Tötung anderer Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss härter bestraft werden konnte. Die beiden Gesetzesänderungen sind in den Jahren 2001 (StGB) und 2002 (StVO) in Kraft getreten.

Danach wiederholten sich intermittierend die Wellen von anderen tragischen tödlichen Alkoholunfällen und einer nachfolgenden Einführung von noch härteren Sanktionen bis zum jetzigen Zeitpunkt. Besonders ein Unfall im Jahre 2006 erregte erneut große Aufmerksamkeit, in dem drei kleine Kinder in einem von einem alkoholisierten Fahrer verursachten Auffahrunfall getötet wurden. In letzter Zeit erregten Unfallfluchten und sogar Morde mit

dem Fahrzeug, bei dem Versuch, der Polizei und der harten Strafe zu entfliehen, große Aufmerksamkeit in den Medien. Im Jahr 2009 wurde noch eine weitere Verschärfung der Strafe in der japanischen StVO (verdoppelte Punkte, sofortiger Entzug der Fahrerlaubnis ab 0.5 Promille und verlängerte Sperren) durchgesetzt.

Durch diese Entwicklung ist aus dem in der japanischen StVO vorgegebenen Prinzip „Am Steuer darf man nie alkoholisiert sein“ eine tatsächliche soziale Norm geworden. Dieses 0.0-Promille-Prinzip ist nicht nur als informelle Norm von der Bevölkerung angenommen worden, sondern hat auch eine juristische Bedeutung in Zusammenhang mit dem Strafmaß für die sogenannte „betrunkene Fahrt“ (siehe Tabelle 4a im Abschnitt 1.3.2: im Falle von Alkoholunfällen können Polizei und Staatsanwaltschaft den Täter verhaften oder verurteilen, auch wenn der Täter einen geringeren Promillewert aufweist als der vorgeschriebene 0.3 Promille BAK Grenzwert). Früher wurde dieses 0.0-Promille-Prinzip nur locker befolgt. Jetzt wird bereits „nur ein Schluck“ in den meisten informellen Kreisen nicht akzeptiert. Dieses Sozialverhalten und die Entwicklung zu härteren Strafen seit dem Jahre 2000 ähneln dem Vorgehen gegen *Drunk Driving* in den 1980er Jahren in den USA, in dem die Medien-Aufmerksamkeit auf *Drunk Driving* und die Entwicklung der Opfer-Organisationen wie *Mothers Against Drunk Driving* ihren Höhepunkt erreichten (Ross, 1992). Demzufolge führten in den 1990er Jahren viele Staaten die kurze Gefängnisstrafe für Ersttäter sowie obligatorische edukative / therapeutische Interventionen ein. Bislang sind in Japan, abgesehen von härteren Sanktionen, nur wenige Versuche gemacht worden, bessere oder neue Interventionsmaßnahmen für Trunkenheitstäter zu entwickeln.

1.3.2 Strafmaß gegen Trunkenheitsfahrten

Durch die oben erklärte Entwicklung wurden das japanische StGB im Jahre 2001 und die japanische StVO in den Jahren 2002, 2007 und 2009 stufenweise geändert. Die Rechtsfolgen von Fahren unter Alkoholeinfluss in Japan sind in den Tabellen 4a und 4b zusammengefasst. In Tabelle 4a ist eine Übersicht der typischen Rechtsfolgen und Sanktionen gegeben. In Tabelle 4b sind eher extreme Rechtsfolgen nicht nur für die Fahrer sondern auch für Mithelfer der Trunkenheitsfahrt zusammengefasst, die überwiegend bei Unfällen mit schwerem Personenschaden angewendet werden.

Die legale Promillegrenze liegt in Japan seit dem Jahre 2002 bei 0.3 Promille BAK. Ordnungswidrigkeiten von 0.3 bis 0.5 Promille BAK führen gemäß japanischem StGB zu einer Geldstrafe bis 500 000 Yen und 90 Tagen Fahrverbot (nur wenn der Betroffene keine weiteren Punkte mehr erhält und zugleich kein Fahrverbot innerhalb der letzten 3 Jahre hatte),

aber die meisten Trunkenheitstäter nehmen an einem zweitägigen gesetzlich geregelten Kurs teil, da sie hierdurch die Dauer des Fahrverbotes halbieren können.

Ab 0.5 Promille BAK verliert auch ein Ersttäter seine Fahrerlaubnis. Die Sperrzeit für eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wird länger—von 2 bis 10 Jahren: Je schwerer die Folgen eines Unfalls sind, desto länger dauert die Sperre für eine Wiedererteilung. Nach der Sperrzeit—deren Dauer auch von gesammelten Punkten und vorangegangenen Fahrverboten abhängig ist—kann die Fahrerlaubnis wiedererteilt werden, vorausgesetzt, dass der Betroffene an einem zweitägigen gesetzlich geregelten Kurs teilnimmt.

Tabelle 4a zeigt auch, dass—sobald ein alkoholisierte Kraftfahrer an einen Unfall mit Personenschaden beteiligt ist—er automatisch (lediglich aufgrund des Alkoholkonsums) als Verursacher angesehen wird, auch wenn der andere Verkehrsteilnehmer wesentlich zur Unfallverursachung beigetragen hat. Bei Alkoholunfällen mit Personenschaden kann der alkoholisierte Kraftfahrer zu einer Gefängnisstrafe und auch zu einer Geldstrafe verurteilt werden. Wie in Tabelle 4b gezeigt, kann ein alkoholisierte Kraftfahrer im Fall einer Gefährdung des Lebens anderer Verkehrsteilnehmer wegen gefährlicher Fahrt hart verurteilt werden. Aber in Wirklichkeit ist das selten bei einem Alkoholunfall erfolgt. Ferner können Mitfahrer, Anbieter des Alkohols oder des Fahrzeugs in gleichem Maße wie der alkoholisierte Kraftfahrer selbst bestraft werden, wenn sie wussten, dass der Fahrer später unter Alkoholeinfluss ein Fahrzeug führen konnte / wollte. Diese Strafandrohung entstand 2002 zur Verstärkung der sozialen Kontrolle.

Tabelle 4a

Übersicht häufiger Rechtsfolgen bei Fahren unter Alkoholeinfluss in Japan

(Japan Traffic Safety Association, 2007. Mit Veränderungen ab 01.06.2009)

Promillegrenze (BAK)	Folge der Trunkenheitsfahrt	Strafmaß (gemäß japanischer StVO)	Punkte (gemäß japanischer StVO)	Strafmaß (gemäß japanisches StGBs)
0.3 bis unter 0.5	Ordnungswidrigkeit	- 90 Tage Fahrverbot - Fahrverbot, gekürzt um 45 Tage, wenn der Betroffene an einem zweitägigen gesetzlich regelten Kurs teilnimmt.	13	Geldstrafe max. 500 000 Yen oder Gefängnisstrafe bis 3 Jahre.
	Unfall mit Personenschaden (Fahrlässige Tötung / Verletzung)	- Entzug der Fahrerlaubnis - Sperre für Wiedererteilung: 1 - 5 Jahre, je nach Punktestand. Teilnahme an einer zweitägigen Schulung verpflichtend.	13 plus 2 bis 20 Unfallpunkte	Gefängnisstrafe bis 7 Jahre oder Geldstrafe max. 1 000 000 Yen
ab 0.5	Ordnungswidrigkeit	- Entzug der Fahrerlaubnis - Mindestens 2 Jahre Sperre für Wiedererteilung. Teilnahme an einer zweitägigen Schulung verpflichtend.	25	Geldstrafe max. 500 000 Yen oder Gefängnisstrafe bis 3 Jahre.
	Unfall mit Personenschaden (Fahrlässige Tötung / Verletzung)	- Entzug der Fahrerlaubnis. - Sperre für Wiedererteilung: 1 - 5 Jahre, je nach Punktestand. Teilnahme an einer zweitägigen Schulung verpflichtend.	25 plus 2 bis 20 Unfallpunkte	Gefängnisstrafe bis 7 Jahre oder Geldstrafe max. 1 000 000 Yen
Betrunkene Fahrt Unabhängig vom Promillewert	Oft angewendet auf Unfall mit Personenschaden (Fahrlässige Tötung / Verletzung)	- Entzug der Fahrerlaubnis. - Sperre für Wiedererteilung: 3 bis 10 Jahre. Teilnahme an einer zweitägigen Schulung verpflichtend	35 plus 2 bis 20 Unfallpunkte	Gefängnisstrafe bis 7 Jahre oder Geldstrafe max. 1 000 000 Yen

Anmerkungen. Rechtsfolgen gelten für einen Fahrerlaubnisinhaber, der innerhalb von 3 Jahren weder ein Fahrverbot noch eine andere Bestrafung für eine schwere Ordnungswidrigkeiten erhielt. Fahrerlaubnis wird entzogen, wenn 15 Punkte erreicht werden. 1000 Yen = ca. 9 €

Tabelle 4b

Übersicht extremer Rechtsfolgen bei Trunkenheitsfahrten in Japan
(Japan Traffic Safety Association, 2007. Mit Veränderungen ab 01.06.2009)

Rechtsfolgen	Strafmaß (gemäß japanischer StVO)	Punkte (gemäß japanischer StVO)	Strafmaß (gemäß japanischen StGBs)
Verletzung / Tötung wegen gefährlicher Fahrt	- Entzug der Fahrerlaubnis - Sperre für Wiedererteilung: 5 - 10 Jahre.	45 – 62	Gefängnisstrafe bis 20 Jahre
Unfallflucht	- Entzug der Fahrerlaubnis: - Sperre für Wiedererteilung: 3 - 10 Jahre	35	Gefängnisstrafe bis 10 Jahre oder Geldstrafe max. 1 000 000 Yen
Unterstützer (Mitfahrer, Fahrzeug- oder Alkoholanbieter)	- Fahrverbot oder Entzug der Fahrerlaubnis	13-	Gefängnisstrafe bis 5 Jahre oder Geldstrafe max. 1 000 000 Yen
Verweigerung der Atemprobe	-	-	Gefängnisstrafe bis 3 Monate oder Geldstrafe max. 500 000 Yen

Anmerkung. 1000 Yen = ca. 9 €

In Tabelle 5 sind entsprechende Informationen über Deutschland aufgeführt. In Deutschland gelten Fahranfänger als besondere Problemgruppe (Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep & Zimmermann, 2008). Daher wurde im Jahre 2007 die 0.0-Promillegrenze für jüngere Fahrerlaubnisinhaber bzw. Fahrerlaubnisinhaber in der Probezeit eingeführt. Bei erstmaliger Ordnungswidrigkeit unter 1.1 Promille BAK wird dem Täter zwar ein einmonatiges Fahrverbot und Bußgeld auferlegt, aber er verliert seine Fahrerlaubnis nicht. Sofern der Fahrer unter 1.1 Promille BAK bleibt und keine Fahruntüchtigkeit bei einem Unfall vorliegt, wird der Verstoß als Ordnungswidrigkeit gewertet, außer wenn er dabei andere Verkehrsteilnehmer gefährdet hat. Wenn der Fahrer 1.1 Promille BAK erreicht, wird seine Fahruntüchtigkeit unwiderleglich vermutet. Diese absolute Fahruntüchtigkeit oder mehrmalige Ordnungswidrigkeiten ab 0.5 Promille BAK führen zur Entziehung der Fahrerlaubnis. Dann greift die „Vermutung der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen“. Für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis muss sich der Betroffene einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen und gegebenenfalls an einem gesetzlich geregelten Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung teilnehmen. Außerhalb des gesetzlich geregelten Bereichs werden zahlreiche Maßnahmen von Beratungen bis zu Aufbauseminaren angeboten.

Tabelle 5
Übersicht häufiger Rechtsfolgen bei Fahren unter Alkoholeinfluss in Deutschland
 (Bundesanstalt für Straßenwesen, Abteilung F, 2007; BMVBS, 2009)

Promille- grenzen	Rechtsfolgen	Sanktionen	Geldbuße	Punkte im VZR
ab 0.0	Betroffene Gruppe: Führerscheininhaber unter 21 Jahren oder in der Probezeit	Bei Verstoß: Verlängerung der Probezeit von zwei auf vier Jahre und Anordnung eines Aufbauseminars	250 €	2
	nicht strafbar, soweit keine Anzeichen für Fahrunsicherheit			
0.3 bis unter 0.5	strafbar, wenn Fahruntüchtigkeit i.S. der Fahrunsicherheit vorliegt („relative Fahruntüchtigkeit“) und in der Folge Leib oder Leben eines anderen oder Sachen von bedeutendem Wert konkret gefährdet werden.	Geld- oder Freiheitsstrafe bis 5 Jahre. Außerdem entweder Nebenstrafe oder Sicherung des Straßenverkehrs: - Fahrverbot 1-3 Monate oder - Entziehung der Fahrerlaubnis: Sperr für Wiedererteilung: 6 Monate bis 5 Jahre oder auf Dauer	ggf. Geldstrafe	7
0.5 bis unter 1.1	Ordnungswidrigkeit, wenn keine Anzeichen von Fahrunsicherheit vorliegen	1 Monat Fahrverbot, im Wiederholungsfall: 3 Monate Fahrverbot	500€ 1 000 bis 1 500 €	4
	ggf. strafbar gem. §315c oder §316 StGB unter den dort genannten Voraussetzungen	Geld- oder Freiheitsstrafe bis 5 Jahre. Nebenstrafe oder Sicherungsanordnung	ggf. Geldstrafe	7
ab 1.1	Strafbar: "absolute Fahruntüchtigkeit" (1.1‰ ist Beweisgrenzwert, Fahruntüchtigkeit wird unwiderleglich vermutet) Mit Strafe bedroht ist hier das „folgenlose“ Fahrzeugführen in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand	Geld- oder Freiheitsstrafe bis 5 Jahre. Nebenstrafe oder Sicherungsanordnung	ggf. Geldstrafe	7

Anmerkung. VZR bedeutet Verkehrszentralregister.

Demgegenüber ist in Japan kein konkreter Promillewert für die absolute Fahruntüchtigkeit festgelegt. Überdies werden alkoholisierte Kraftfahrer bestraft, ohne Berücksichtigung, inwieweit deren Fahrtüchtigkeit durch Alkoholkonsum beeinträchtigt gewesen war. Eine ausführliche Beschreibung der Kriterien für eine Fahreignungsdiagnose bei Alkoholproblemen ist im Abschnitt 1.3.4 zu finden.

1.3.3 Andere informelle Maßnahmen zur Prävention von Trunkenheitsfahrten

Härtere Sanktionen gegen Fahren unter Alkoholeinfluss sind nicht auf juristische Strafen beschränkt. Für viele Arbeitnehmer bedeutet eine Alkoholauffälligkeit die sofortige Entlassung. Diese Sanktionierung gilt für die meisten Sektoren des öffentlichen Dienstes, viele große Organisationen und Firmen (incl. Spediteure und Gaststättenketten). Zusätzlich zu einer unverzüglichen Entlassung der alkoholauffällig gewordenen Angestellten führten Unternehmen schon frühzeitig weitere Maßnahmen freiwillig ein: z.B. strenge Kontrolle der eigenen Betriebskraftfahrer durch tägliche Atemprobe (dies wurde ab 2011 verpflichtend) oder Aufklärungsseminare. Von Gaststätten und Kneipen wird oft berichtet, dass der Wirt mit dem Empfang des Gastes den Autoschlüssel verwahrt, um zu vermeiden, dass der Gast nach dem Trinken seinen Autoschlüssel nimmt und wegfährt. In einigen Fabriken und Büros ist es verboten, alkoholische Getränke dort aufzubewahren und sie nach der Arbeit zu konsumieren, was zuvor üblich war. Damit wollen Arbeitgeber ihre Intoleranz gegenüber der alkoholisierten Vehrkehrsteilnahme zeigen.

Noch zu erwähnen ist ein spezieller Taxidienst bzw. Ersatzfahrdienst „*Unten-Daiko*“, der zum Transport eines Kraftfahrers dient, der wegen seines aktuellen Alkoholkonsums oder aus anderen Gründen nicht mehr selbst das Auto fahren sollte. Auf Anruf kommen zwei Fahrer der Firma mit einem Fahrzeug (sogenanntes „Begleitauto“). Einer der Fahrer fährt den Firmenwagen und der andere Fahrer fährt den Kunden im Auto des Kunden. Nachdem sie den Zielort erreicht haben, fahren die zwei Fahrer mit dem Begleitauto wieder zur Firma zurück. Seit 2002 werden Firmen im Dienstleistungszweig „*Unten-Daiko*“ von der Regierung zertifiziert, seitdem hat sich die Anzahl zertifizierter Agenturen in 5 Jahren um 70 % erhöht (NPA & Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2008). Hauptgrund für die Anerkennung dieser Dienstleistung war die Prävention der Trunkenheitsfahrten. Einerseits hilft *Unten-Daiko* dem Kraftfahrer, der unerwartet oder unvermeidbar alkoholische Getränke konsumiert hat bzw. konsumieren musste und trotzdem mit seinem Auto nach Hause muss. Auf der anderen Seite kann es aber auch zu ungünstigen Situationen führen: Da *Unten-Daiko* nicht verbreitet genug ist, um alle Nachfragen zu

erfüllen, müssen Gäste in der Regel nach dem Anruf des *Unten-Daikos* lange warten. Sie werden daher oft ungeduldig und fahren letztlich doch mit eigenem Auto. Ein anderes Problem bei *Unten-Daiko* sind die relativ hohen Kosten—es ist nicht realistisch, zu erwarten, dass alle alkoholisierten Kraftfahrer zu langer Wartezeit und hohen Kosten bereit sind. Wiederholungstäter aber mögen die Benutzung des *Unten-Daikos* für einen guten Ausweg halten und ihr Auto vor der Kneipe stehen lassen.

1.3.4 Diagnostische und verkehrspädagogische Interventionen sowie das Punktsystem für auffällige Kraftfahrer

Die oben erwähnten Sanktionen hatten in Japan bisher große Auswirkungen auf die Anzahl der Alkoholunfälle und Alkoholauffälligkeiten. Als Generalprävention können sie deshalb als sehr erfolgreich bezeichnet werden. Unklar ist aber, inwieweit die Abschreckung durch verschärfte Sanktionen effizient ist. In diesem Abschnitt werden formelle Maßnahmen, die mit dem Punktsystem zusammenhängen, erläutert. Vor allem diagnostische und verkehrspädagogische Interventionen für auffällig gewordene Kraftfahrer, die in der japanischen StVO und der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) vorgeschrieben sind, sowie ihre Problematik werden beschrieben. Eine Übersicht dieser Intervention in Japan ist in Abbildung 7 gegeben. Zum Vergleich sind in Abbildung 8 die entsprechenden Interventionen in Deutschland dargestellt.

In Japan ist die Polizei sowohl für die allgemeine Verkehrserziehung als auch für gesetzlich geregelte Interventionen bei auffällig gewordenen Kraftfahrern sowie für Fahreignungsuntersuchungen aller Fahrerlaubnisinhaber bzw. Bewerber um eine Fahrerlaubnis zuständig. Auf diese Weise werden Maßnahmen für auffällige Kraftfahrer in Japan sehr viel stärker als juristisches Problem angesehen, während in Deutschland dieser Maßnahmenbereich eine stärkere pädagogische bzw. psychologische Ausrichtung hat. Die folgenden Aspekte werden nachfolgend in Abbildungen 7 und 8 dargestellt:

- Durchführung der Fahreignungsuntersuchungen (außer medizinischen Diagnosen von Ärzten, die von der Polizei beauftragt wurden),
- Durchführung der Kurse zur Verkürzung der Fahrverbote,
- Durchführung der Aufbauseminare zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis,
- Rückgabe oder Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach Kursen oder Aufbauseminaren, sowie Auswertung der Kurse.

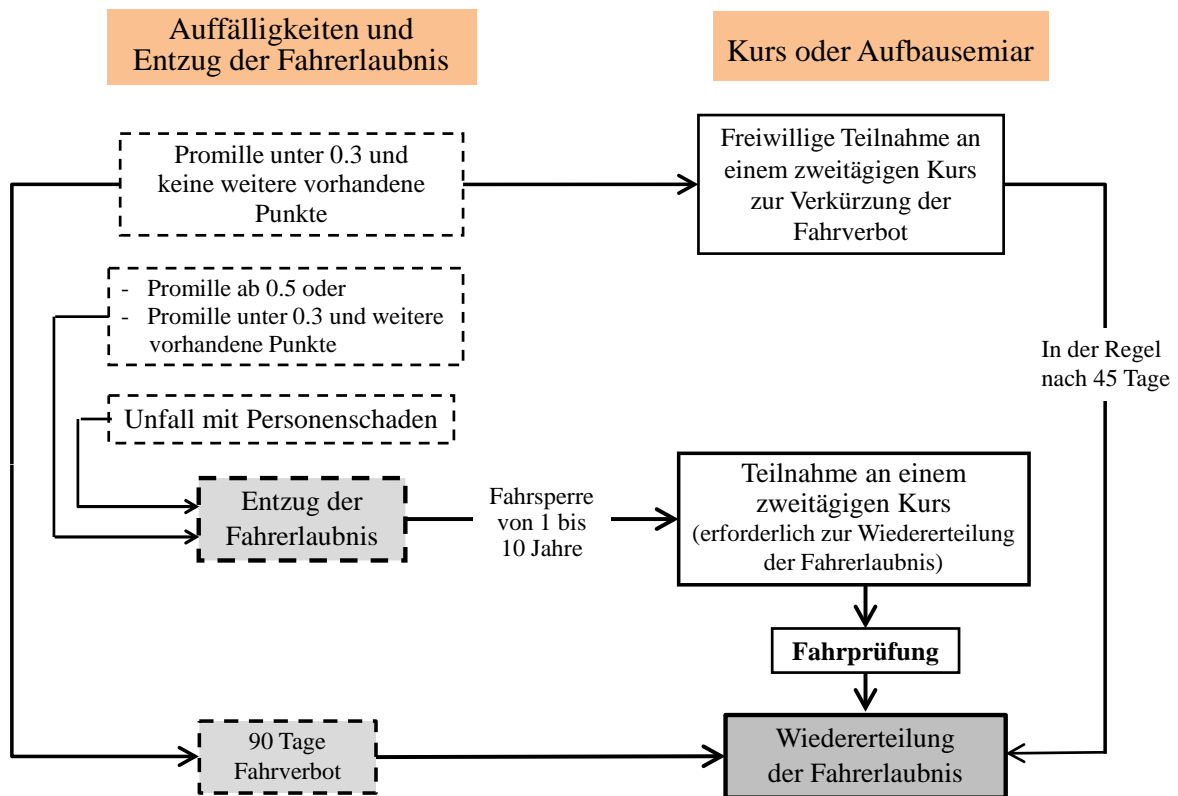


Abbildung 7.

Übersicht polizeilicher Interventionen für auffällige Kraftfahrer in Japan

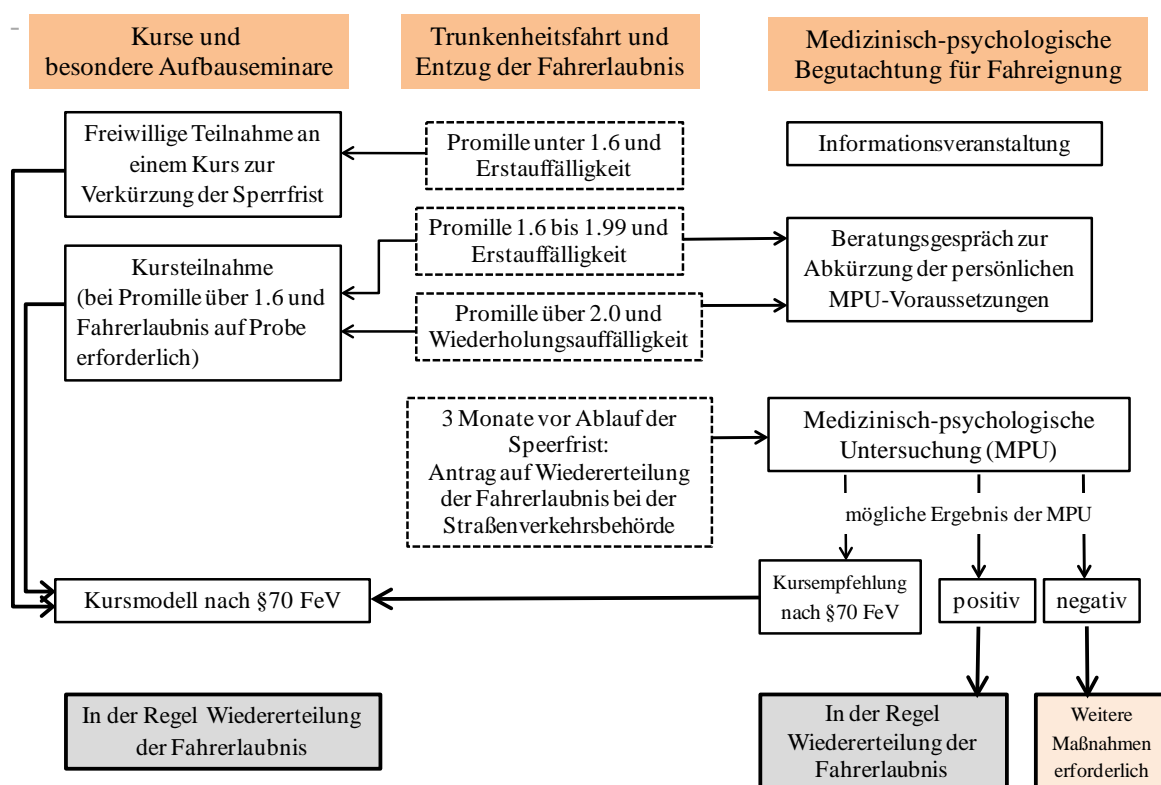


Abbildung 8.

Übersicht psychologischer Interventionen und Begutachtung für alkoholauffällige Kraftfahrer in Deutschland (TÜV Rheinland Group, 2007)

1.3.4.1 Kriterien für Fahreignung

In Japan wird eine Fahrerlaubnis nicht aufgrund von Alkoholabhängigkeit bzw. Alkoholmissbrauch entzogen. Allerdings soll jeder Fahrerlaubnisinhaber bei der regelmäßigen Erneuerung der Fahrerlaubnis (alle 3 oder 5 Jahre, je nach Anzahl der registrierten Punkte) bestimmte Symptome / Krankheiten melden, die die eigene Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigen können. Gemäß der japanischen FeV soll eine Meldung bei schizophrenen Psychosen, Epilepsien oder anderen Anfällen, Demenz, Narkolepsie und akuten Alkohol- oder Drogenvergiftungen erfolgen. Häufige oder schwere Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften sowie Alkoholabhängigkeit und Alkoholmissbrauch sind nicht genannt.

1.3.4.2 Punktsystem

Bei Maßnahmen für auffällig gewordene Kraftfahrer, die auf die Gültigkeit der Fahrerlaubnis bzw. auf das Recht auf Mobilität einwirken, werden Trunkenheitstäter genauso behandelt wie andere auffällig gewordene Kraftfahrer.

Wenn ein Kraftfahrer innerhalb von 3 Jahren eine bestimmte Punktzahl aufgrund von Ordnungswidrigkeiten oder Unfällen gesammelt hat, wird ein Fahrverbot verhängt. Hat ein Kraftfahrer 15 Punkte erreicht, wird seine Fahrerlaubnis entzogen. Im Einzelnen gilt:

6 bis 8 Punkte: 30 Tage Fahrverbot

9 bis 11 Punkte: 45 Tage Fahrverbot

12 bis 14 Punkte: 90 Tage Fahrverbot

15 oder mehr Punkte: Entzug der Fahrerlaubnis mit variabler Sperrfrist

Bei Alkoholauffälligkeit werden Kraftfahrern mit 0.3 bis unter 0.5 Promille BAK 13 Punkte bzw. ein 90-tägiges Fahrverbot auferlegt. Wiederholungstätern innerhalb der 3-Jahres-Frist, Ersttätern ab 0.5 Promille oder Unfallbeteiligten mit Personenschaden wird die Fahrerlaubnis entzogen.

Nach Aufforderung durch die Polizei müssen auffällige Kraftfahrer ihre Fahrerlaubnis bei der lokalen Polizeistation abgeben. Sie können das Ende des Fahrverbots abwarten, aber die meisten von ihnen nehmen an einem ein- oder zweitägigen Kurs teil, da sie hierdurch die Dauer des Fahrverbots halbieren können. Ein Fahrverbot von 30 Tagen kann sogar bis auf einen Tag verkürzt werden.

Personen, denen die Fahrerlaubnis entzogen wurde, werden kurz vor dem Ende der Sperrfrist von der Polizei aufgefordert, an einem zweitägigen Aufbauseminar als Voraussetzung für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis teilzunehmen.

1.3.4.3 Kurse zur Verkürzung des Fahrverbots und Aufbauseminare zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis

Auffällig gewordene Kraftfahrer werden nur in Abhängigkeit von ihrer Punktzahl einem Kurs zur Verkürzung des Fahrverbots bzw. einem Aufbauseminar zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zugeordnet. Dementsprechend sind die Teilnehmer an einem Kurs hinsichtlich der Deliktarten sehr heterogen zusammengesetzt: Kraftfahrer mit verschiedenen Verkehrsdelikten wie Trunkenheitsfahrten, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Park- oder Sicherheitsgurt-Delikte, sowie mit schuldhafter Beteiligung an Unfällen mit Personenschaden werden demselben Kurs zugeteilt. Auch das Alter der Teilnehmer wird nicht bei der Zuweisung zu einem bestimmten Kurs berücksichtigt.

Weder Kurse zur Verkürzung des Fahrverbots noch Aufbauseminare zur Wiedererteilung

der Fahrerlaubnis beruhen auf verkehrspsychologischen oder psychotherapeutischen Ansätzen. Die Kurse bzw. Aufbauseminare bestehen aus folgenden Komponenten.

- Mitteilung generellen Verkehrssicherheitswissens,
- Durchführung eines Persönlichkeitstests,
- Überprüfung des Reaktionsvermögens auf einem Fahrsimulator und
- Fahrprobe auf einem Verkehrs-Übungsplatz (nicht für Kraftfahrer mit 30 Tagen Fahrverbot)

Im Rahmen der Maßnahme gibt es keine verkehrspsychologische, auf die Veränderung von Einstellungen oder Verhalten abzielende Unterrichtseinheiten. Lehrer bei Kursen zur Verkürzung des Fahrverbots sind typischerweise pensionierte Polizisten, die nicht zu Moderatoren im entsprechenden Themenbereich ausgebildet wurden. Aufbauseminare zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis werden bei anerkannten Fahrschulen durchgeführt. Am Ende des Kurses bzw. Aufbauseminars wird ein Test, dessen Fragen mit „Ja oder Nein“ beantwortet werden können, durchgeführt. Nach den Noten dieses Tests wird das Maß der Verkürzung des Fahrverbots festgelegt, bzw. entschieden, ob die Fahrerlaubnis wiedererteilt werden kann. In der Realität erhalten fast alle Teilnehmer gute Noten und gleiche Ergebnisse, d.h. eine Halbierung der Dauer des Fahrverbots oder die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Bei Kursen zur Verkürzung des Fahrverbots sitzen 25 - 30 Teilnehmer in einer Klasse—im Großraum Tokio sind es sogar bis zu 50 Teilnehmer. Nur bei Aufbauseminaren zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beschränkt sich die Teilnehmerzahl auf 10 bis 15 Teilnehmer. Im Jahre 2007 nahmen insgesamt 557 723 Personen an Kursen zur Verkürzung des Fahrverbots teil, davon ca. 35 000 wegen Trunkenheitsfahrten. An den Aufbauseminaren zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nahmen insgesamt 42 212 Personen teil, dabei ist die Anzahl der alkoholauffälligen Kraftfahrer nicht bekannt (NPA, 2008b).

Dieser Lehrstil—eine Kombination von Klassensitzungen und Fahrübung—existiert seit den 1970er Jahren. Weder die Gestaltung noch die Ergebnisse dieser Kurse bzw. Aufbauseminare sind bislang wissenschaftlich evaluiert worden. Andererseits liegen aber wissenschaftliche Ergebnisse vor, die deutlich zeigen, dass nicht nur Bestrafung und Wissensvermittlung in den Kursen durchgeführt werden sollten, sondern eine psychologische Intervention mit dem Ziel einer langfristigen Einstellungs- und Verhaltensänderung angebracht wäre. Aus dem EU-Projekt „ANDREA“ kann abgeleitet

werden, dass Fahrer-Rehabilitations-Programme das Ziel haben sollen, Denkweisen und Verhalten zu ändern, um weitere Verkehrsauffälligkeiten zu vermeiden (Follmann, et al., 2008).

1.3.5 Zusammenfassung

In den letzten Jahren ist in Japan das 0.0-Promille-Prinzip in der Bevölkerung akzeptiert. Zwar ist das 0.0-Promille-Prinzip seit den 1960er Jahren in der japanischen StVO vorgeschrieben, es wurde aber bis vor einigen Jahren nicht ernst genommen. Die kollektive Alkoholfahrten-Intoleranz seit dem Jahre 2000 wurde von einem besonders tragischen tödlichen Alkoholunfall und von der danach folgenden kontinuierlichen Medienaufmerksamkeit ausgelöst. Als Folge wurden im Zeitraum von 2001 bis 2009 die entsprechenden Gesetze mehrmals revidiert. Dabei wurden jedesmal die Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrten verschärft, um eine Abschreckung bezüglich der Kombination von „Trinken und Fahren“ in der Bevölkerung generell genau so wie bei potenziellen Tätern zu bewirken.

Unterhalb der gesetzlichen Ebene gibt es noch weitere Sanktionen oder Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten. Behörden und private Firmen haben vielfach Maßnahmen ergriffen, um Trunkenheitsfahrten zu bekämpfen. Sie erstrecken sich von der Entlassung der alkoholauffällig gewordenen Angestellten bis zu staatlicher Unterstützung des „*Unten-Daiko*“ (spezieller Taxidienst).

Formelle und informelle Sanktionen auf den verschiedensten Ebenen sind offenbar erfolgreich, was die Gesamtzahl der Alkoholunfälle und der Alkoholauffälligkeiten betrifft. Abgesehen von der Verschärfung der Sanktionen wurden aber in den letzten Jahren keine Maßnahmen für eine Prävention der Rückfälligkeit oder zur Wiederherstellung der Fahreignung entwickelt. Zudem werden weder Alkoholerkrankungen noch wiederholten Alkoholauffälligkeiten oder Alkoholunfällen Bedeutung für die Fahreignung beigemessen.

In Japan erfolgt ein Fahrverbot oder ein Entzug der Fahrerlaubnis nur unter Berücksichtigung der akkumulierten Punkte, aufgrund der Ordnungswidrigkeiten oder Verkehrsunfälle des Kraftfahrers. Alkoholauffällige Kraftfahrer werden zusammen mit anderen, die nicht alkoholauffällig wurden, den gleichen Kursen zur Verkürzung des Fahrverbots bzw. Aufbauseminaren zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zugeordnet. Maßnahmen für auffällige Kraftfahrer in Japan werden sehr stark als ein juristisches Problem gesehen, für dessen Behebung in erster Linie die Polizei zuständig ist. Eine

Zusammenarbeit mit Medizinern, Pädagogen und Psychologen findet kaum statt.

Entsprechende Kurse bzw. Aufbauseminare sind auf Wissensmitteilung und Leistungsmessung fokussiert und berücksichtigen weder bestimmte Deliktarten, wie Alkoholauffälligkeit, noch das Alter der Kursteilnehmer. Darüber hinaus beruhen solche Kurse nicht auf theoretischen Ansätzen, die Einstellungs- und Verhaltensänderungen behandeln. Sie sind bisher auch noch nie wissenschaftlich überprüft worden. Daraus ergibt sich, dass solche verkehrspädagogischen Maßnahmen von Tätern eher als ein untrennbarer Teil von administrativen Strafen—nicht aber als eine erzieherische Intervention—wahrgenommen werden. Angesichts der internationalen Forschungsergebnisse ist nicht zu erwarten, dass solche konventionellen Maßnahmen positiv auf Einstellungs- und Verhaltensänderungen wirken; Maßnahmen für auffällige Kraftfahrer müssen systematisch im Sinne einer Einstellungs- und schließlich Verhaltensänderungsstrategie konzipiert werden.

2 Theoretische Ansätze und empirische Befunde

Ziel dieses Kapitels ist, im Rahmen eines Literaturüberblicks relevante theoretische Ansätze und die hierzu gehörenden empirischen Befunde zum Themenkomplex „Trinken und Fahren“ darzustellen.

2.1 Verhalten im Konflikt von Trinken und Fahren

2.1.1 Stand der Forschung in Japan

In Deutschland und anderen westlichen Ländern gibt es seit Ende der 1960er Jahre zahlreiche empirische Befunde zum Thema „Fahren unter Alkoholeinfluss“ und zu dessen Auswirkungen sowie zu Inhalt und Gestaltung von Maßnahmen im Umgang mit auffällig gewordenen Kraftfahrern (für Literaturanalysen z.B. von Donovan, 1989; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillen & Williams, 1995).

In Japan dagegen liegt bislang wenig empirische Forschung zu diesem Thema. In der Literatur finden sich nur wenige Studien. Neben Untersuchungen, die die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit—nicht jedoch der Fahreignung—durch Alkoholkonsum in einzelnen Bereichen, wie z.B. zeitverzögertes Reaktionsvermögen oder verschlechtertes Sehvermögen, fokussierten (Fujita, 2004; Kobayashi, Hoshi & Oikawa, 1970), wurden empirische Daten aus Roadside Surveys (Asai, 1989; Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis, 2001) publiziert.

Bei einer Befragung aus den Jahren 1986/1987 (Asai, 1989) beantworteten mehr als 2300 Teilnehmer eine Umfrage zu eigenen Erfahrungen mit Fahrten unter Alkoholeinfluss, zu ihrem Trinkmuster, sowie zu ihrer Einstellung zur polizeilichen Kontrolle und den Trunkenheitsfahrten. Die Ergebnisse beinhalten z.B. Prozentanteil-Vergleiche zwischen denjenigen Teilnehmern, die als hoch normtreu klassifiziert wurden, und anderen, die sich bei der Umfrage als wenig normtreu erwiesen hatten. Jeweils 64 % der männlichen und 28 % der weiblichen Teilnehmer berichteten, dass sie während der letzten fünf Jahre nach mindestens einem alkoholischen Getränk („one drink“) gefahren waren. Eine andere Studie zeigte zwar einen konzeptionellen Vorschlag für die Trennung von Trinken und Fahren, hatte aber keine empirischen Befunde erbracht (Suzuki, 1989).

Erst in den letzten Jahren scheint in Japan Forschungsinteresse an den psychologischen

Bedingungen und Umständen der Trunkenheitsfahrt entstanden zu sein. Der Mangel an Forschung zu diesem Thema hat auch damit zu tun, dass es in Japan eine starke Tendenz gibt, alkoholauffällig gewordene Kraftfahrer hauptsächlich unter juristischen Gesichtspunkten zu betrachten, d.h. sie zu bestrafen und nicht etwa als hilfs- oder behandlungsbedürftig anzusehen. Zudem gibt es in Japan keine ausgeprägte Tradition, Personen mit psychologischen Problemen professionelle Hilfe zukommen zu lassen. Zwar existieren auch Selbsthilfegruppen, wie die Anonymen Alkoholiker und Psychiater, die Patienten mit Alkoholerkrankungen behandeln, aber insgesamt wird nur wenig Hilfe angeboten und es gibt wenig Verständnis dafür, dass die Determinanten des Fahrens unter Alkoholeinfluss erst durch eine psychologische Betrachtung erschlossen werden.

2.1.2 Alkoholprobleme als zentrale Ursache für Trunkenheitsfahrten

Trunkenheitsfahrten unterscheiden sich von anderen alkoholbedingten Delikten. Bei den allgemeinen alkoholbedingten Delikten spielt der Alkohol eine Rolle als „Ursache, Korrelat oder Artefakt“ (Saltstone, 1989); bei der Trunkenheitsfahrt ist die Mitwirkung des Alkohols an sich schon das Delikt. Das Ausmaß des Alkoholkonsums hat sich als zentrale Einflussgröße auf Trunkenheitsfahrten herausgestellt. Es wurde festgestellt, dass registrierte Trunkenheitstäter durchschnittlich mehr Alkohol trinken als nicht registrierte Kraftfahrer (Wittig, 2002). Die hier zugrunde liegende Annahme ist, dass Trinken und Fahren bei registrierten Trunkenheitstätern häufig auftritt, und keineswegs eine Ausnahme ist, da es sich hier um „fahrende Trinker“ handelt, nicht um „trinkende Fahrer“ (Stephan, 1988).

Dennoch wurde gezeigt, dass alkoholauffällig gewordene Kraftfahrer nicht repräsentativ für die Gesamtgruppe der Alkoholiker bzw. der Patienten mit diagnostiziertem Alkoholmissbrauch (Hasin, Paykin, Endicott & Grant, 1999) sind. Wiederholt wurde in der internationalen Literatur auch auf eine Heterogenität hinsichtlich des Trinkmusters sowie sozialer und psychologischer Probleme hingewiesen (Nochajski & Stasiewicz, 2006; Saltstone, 1989; Wells-Parker, Cosby & Landrum, 1986). Langjährige Praxis in der medizinisch-psychologischen Begutachtung von alkoholauffälligen Kraftfahrern in Deutschland hat aber deutlich gezeigt, dass für die Prognose des künftigen Verhaltens ein problematischer Umgang mit dem Alkohol das wichtigste Indiz ist, unabhängig davon, ob eine physische bzw. körperliche Alkoholabhängigkeit vorliegt (Stephan, 2005).

Wie schon in Kapitel 1 beschrieben, ist die von den japanischen alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrern konsumierte Alkoholmenge im Mittel nicht so hoch wie in Deutschland. Es kann angenommen werden, dass—gemessen an der jeweiligen nationalen Gesamtzahl der

alkoholauffälligen Kraftfahrer—der Anteil der Trunkenheitstäter mit niedrigerem Alkoholkonsum in Japan deutlich höher ist als der der deutschen Trunkenheitstäter. Eine wichtige Forschungsfrage in diesem Zusammenhang ist, ob es auch in Japan mehr „fahrende Trinker“ als „trinkende Fahrer“ (Stephan, 1988) gibt, trotz des im Vergleich zu Deutschland niedrigeren Alkoholkonsums.

2.1.3 Fahrtbezogene Indikatoren für Trunkenheitsfahrten

Verglichen mit dem Ausmaß der Forschung zum Alkoholkonsummuster, ist die spezifische Fahrsituation, in der die unter Alkoholeinfluss auffällig gewordenen Kraftfahrer von der Polizei entdeckt wurden, bislang wenig häufig erforscht worden. Die von den 1970er bis zu den 1990er Jahren publizierten Studien zeigten allerdings, dass Faktoren wie „Fahrleistung“, „Zweck des Fahrens“ oder „Einstellung gegenüber Fahren“ die Differenzen zwischen Trunkenheitstätern und Nicht-Trunkenheitstätern wenig erklären, wie im Folgenden ausgeführt wird.

Norström (1978) führte eine Pfadanalyse mit Statusmerkmal-Variablen wie Alter, Geschlecht, Gesellschaftsschicht, Fahrleistung, Alkoholkonsummuster, wahrgenommenes Unfallrisiko, moralische Bindung und Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit durch. Dabei fand Norström keine signifikante Wirkung der Variablen „Fahrleistung“ auf die Variable „Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit“.

Kretschmer-Bäumel und Karstedt-Henke (1986) stellten fest, im Vergleich mit anderen Faktoren wie Region und Geschlecht der Kraftfahrer, Merkmale des gesamten Fahrverhaltens keine Rolle bei der Einhaltung der damaligen 0.8-Promille-Regel spielten. Bei den multivariaten Analysen schriftlicher Befragungen wurde die Trunkenheitsfahrt weder entscheidend durch ein Merkmal bestimmt, das die „expressive“ Komponente des Fahrens indiziert (z.B. Freude am schnellen Fahren) und das gemeinhin als deutlicher Hinweis auf risikoreiches Fahren sowie höhere Verkehrs- einschließlich Alkoholdelinquenz gewertet wurde, noch durch besonders hohe Nutzungsintensität des PKW, „subjektives Angewiesensein“ auf das Auto oder geringes Verkehrswissen bestimmt.

Vingilis, Stoduto, MaCartney-Filgate, Libam und McLellan (1994) fanden durch eine Diskriminanzanalyse zwischen kanadischen alkoholisierten Unfallbeteiligten und nicht-alkoholisierten Unfallbeteiligten die signifikanten Variablen „selbstbenannte Alkoholkonsummenge“ und „Stress bei der Arbeit“, demgegenüber trugen fahrtbezogene Variablen zur Erklärung der Gruppenunterschiede nicht bei. Eine höhere Fahrleistung führt

damit nicht zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit, unter Alkoholeinfluss in einen Unfall verwickelt zu werden. Sie vermuteten allerdings, dass es gewisse Bedingungen geben könnte, unter denen eine häufigere oder bedenkenlose Autobenutzung zur Entstehung von Trunkenheitsfahrten führt.

Angelehnt an das Modell „*stages of change*“ (Prochaska, Norcross & DiClemente, 1995) klassifizierten Wells-Parker und ihre Kollegen eine Gruppe von amerikanischen Trunkenheitsfahrern auf Grund ihrer Antworten zu einer schriftlichen Befragung (Wells-Parker, Williams, Dill & Kenne, 1998). Die Ergebnisse zeigten, dass die Strategie, Trinken und Fahren zu trennen, nicht ausreicht. Die Autoren betonten, dass eine Änderung des Trinkverhaltens, d.h. Alkoholverzicht oder Reduzierung der Alkoholmenge, notwendig ist.

Rider et al. (2006) stellten eine edukative Maßnahme für erstmals unter Alkoholeinfluss auffällig gewordene Kraftfahrer vor, die in Florida eingeführt wurde. Bei dieser Maßnahme wurde u.a. ein neuer Ansatz „Fahrplanung und Aktion“ mit dem Ziel eingeführt, dass Teilnehmer lernen sollten, Fahrten von vornherein zu vermeiden, wenn sie vorhaben würden, später Alkohol zu konsumieren. Die Ergebnisse zeigten, dass die Teilnehmer nach der Kursteilnahme eine höhere Veränderungsbereitschaft als vor dem Kurs berichteten. Die Wirksamkeit der Veränderung des Fahrverhaltens durch bessere Planung zeigte sich auch im Vergleich zu dem traditionellen Ansatz „Trinkkontrolle“.

Angesichts der folgenden, in Japan spezifischen Situation kann man erwarten, dass hier die Faktoren „Fahrsituation (Fahrleistung, Zwecks des Fahrens etc.)“ und „Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel“ eine größere Rolle hinsichtlich des Zustandekommens von Trunkenheitsfahrten spielen.

- Die meisten Trunkenheitstäter in Japan fallen mit einem niedrigen Promillewert auf (vgl. Abschnitt 1.2.1.6). Ein durchschnittlich eher niedriges Alkoholisierungsniveau unter japanischen Trunkenheitstätern kann darauf hinweisen, dass der Faktor „Trinkmenge“ eine geringere Rolle spielt. Ferner müssen die sog. *Flusher*, die wenig Alkohol vertragen, mit in Betracht gezogen werden.
- Verglichen mit der Situation in Deutschland wohnt in Japan ein wesentlich höherer Anteil der Bevölkerung in Städten. Hier sind Nahverkehrsmittel dicht vernetzt, weshalb auf die Nutzung des privaten Autos bei vielen Fahrten verzichtet werden kann. In Japan wohnen 27 % der gesamten Bevölkerung im Großraum Tokio. Wenn die Anzahl der Einwohner in den Großräumen Osaka und Nagoya hinzuaddiert wird, ergibt sich, dass 51 % der

gesamten japanischen Bevölkerung in diesen Ballungsräumen wohnen, wo öffentliche Verkehrsmittel in ausreichendem Maße vorhanden sind (Ministry of Public Management, Home Affairs, Posts and Telecommunications, Bureau of Statistics, 2008).

- Zudem fällt auf, dass in Japan 36 % aller Fahrten (auf km Basis) mit dem Zug oder Bus gemacht werden. Das hohe Nutzungsniveau der Bahnen und die geringe Abhängigkeit vom privaten Auto sind in Japan sehr deutlich. Demgegenüber werden in Deutschland nur 14 % aller Fahrten mit dem Zug oder Bus gemacht (Japan Automobile Manufacturers Association, 2010).

Eine hohe Verfügbarkeit und Dichte alternativer Verkehrsmittel könnte dazu beitragen, die Kopplung von Trinken und Autofahren zu vermeiden (Kretschmer-Bäumel & Karstadt-Henke, 1986). Aber gerade dann, wenn eine hohe Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel gegeben ist und Personen nach einem Trinkanlass dennoch mit dem Auto fahren, liegt die Vermutung nahe, dass diese Fahrer einen problematischen Umgang mit Alkohol pflegen.

Bei in den USA zunehmend populär gewordenen „*designated driver*“-Programmen lernen die Teilnehmer, bereits im Vorfeld eines Trinkanlasses einen Fahrer zu nominieren, der während des Trinkanlasses nüchtern bleibt und als Fahrer (*designated driver*) die anderen alkoholisierten Personen anschließend nach Hause fährt, sodass diese eine Trunkenheitsfahrt vermeiden können. Forschungsergebnisse zur Wirkung des *designated driver*-Programms oder ähnlicher Programme in den USA zeigten, dass das Angebot des alternativen Verkehrsmittels bzw. des alternativen Fahrers nicht immer das gewünschte Ziel erreicht (Caudill, Harding & Moore, 2001). Daraus kann geschlossen werden, dass es Gewohnheitstrinkern trotz eines solchen Programms häufig nicht gelingt, Trunkenheitsfahrten zu vermeiden. Dies spricht auch dafür, dass der Änderung des Trinkverhaltens der Vorrang gegenüber der Änderung des Fahrverhaltens einzuräumen ist.

2.1.4 Trinkbezogene Indikatoren für Trunkenheitsfahrten

Das Begehen einer Trunkenheitsfahrt ist ein deutliches Abweichen von der Norm und deswegen für einen großen Teil der Bevölkerung ein sozial unerwünschtes Verhalten. Trunkenheitsfahrten werden nur von einem kleinen Teil der Bevölkerung begangen, da die meisten Kraftfahrer fast immer vermeiden, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Frühere Studien zeigten, dass es unter alkoholauffälligen Kraftfahrern ein breites Spektrum an Problemindikatoren gab und dies erschwert eine einheitliche Sichtweise dieses Themas. Jeder Trunkenheitstäter hat hinsichtlich seiner verkehrsrelevanten Vorgeschichte, seiner Einstellungen einen individuellen Hintergrund sowie ein individuelles Alkoholkonsummuster

(Nochajski & Stasiewicz, 2006; Wells-Parker et al., 1986).

Allgemein wurde festgestellt:

- Ein problematischer Alkoholkonsum ist der wichtigste Prädiktor für die Rückfälligkeit (Freeman et al., 2006; Yu, 2000). Die Bedeutung des „problematischen (riskanten bzw. gefährlichen) Alkoholkonsums“ ist je nach Studie und Autor unterschiedlich definiert, z.B. kann das Erreichen einer höheren Punktzahl in einem Alkoholmissbrauch-Screening-Test wie AUDIT (Saunders, Aasland, Babor, de la Fuente & Grant, 1993) als ein Kriterium für einen problematischen Alkoholkonsum bezeichnet werden.
- Bei Wiederholungstätern handelt es sich häufig um Personen, deren Alkoholprobleme so groß sind, dass diese Personen—ohne Änderung ihres Trinkverhaltens—nicht von einer weiteren Delinquenz abgehalten werden können (Stephan, 1984; Yu, 2000).
- Trinkhäufigkeit und Trinkmenge werden auch als Indikatoren für einen problematischen Alkoholkonsum angesehen werden. Dabei wird typischerweise nach der sog. Q-F-Methode, der Index der Menge (*quantity*) und Häufigkeit (*frequency*) des Alkoholkonsums berechnet (Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke, 1986; Schechtman, Shinar & Compton, 1999; Webb, Redman, Sanson-Fisher & Gibberd, 1990; Yu, 2000, siehe Abschnitt 5.1.3 für ausführliche Erläuterung). Der durchschnittliche Alkoholkonsum allein (Berger & Snortum, 1986), oder mehrere Kompositvariablen in Bezug auf verschiedene Alkoholkonsummuster sind aussagekräftig hinsichtlich der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit (Gruenewald, Mitchel & Treno, 1996).

Bei der Untersuchung einer registrierten alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrergruppe wurde bezüglich der BAK- bzw. AKK-Werte folgendes festgestellt: Der BAK- oder AAK-Wert ist ein wichtiger Indikator für die Schwere des Alkoholproblems (Stephan, 1995; Stephan, 2005), für die Rückfälligkeit (Bukasa & Klipp, 2010; Marowitz, 1998), für die Unfallschwere (> 0.8 Promille) (Macdonald et al., 2006) und schließlich für die Bewertung der Fahreignung der registrierten Trunkenheitstäter (>= 1.6 Promille) (Stephan, 1995).

Mehrere internationale Reviews zeigten zudem, dass ab 0.5 Promille BAK die Fahrtüchtigkeit der meisten normalen Kraftfahrer beeinträchtigt ist (für eine Literaturanalyse: Fell & Voas, 2006). Wenn ein problematischer Alkoholkonsum vorliegt oder bereits eine Alkoholerkrankung diagnostiziert wird, hat die Veränderung des Trinkverhaltens absoluten Vorrang (Schubert & Mattern, 2009). Auch wenn der Trunkenheitstäter keine schwere Alkoholerkrankung hat, ist die Erklärungskraft der alkoholkonsumbezogenen Faktoren groß. Die Ergebnisse bisheriger Studien weltweit lassen deutlich werden, dass es sich bei einer Trunkenheitsfahrt um ein Verhalten handelt, bei dem in erster Linie ein hohes

Alkoholkonsummuster dominiert.

Dem schließt sich die Frage an, welche personenbezogenen, psychologischen und sozialen Faktoren zur Entstehung von Trunkenheitsfahrten beitragen. In den folgenden Abschnitten werden diese aufgeworfenen Fragen vor einem entsprechenden theoretischen Hintergrund diskutiert.

2.2 Statusmerkmale der Trunkenheitstäter

In westlichen Ländern wurden Faktoren ermittelt, die mit der Trunkenheitsfahrt zusammenhängen. Dies sind z.B. Geschlecht, Alter, Schichtzugehörigkeit, Familienstand, Ausbildung und Beruf.

2.2.1 Geschlecht

Frauen sind sowohl hinsichtlich der allgemeinen Delinquenz als auch hinsichtlich der Verkehrsdelinquenz in der Minderheit. Dies zeigten u.a. mehrere Studien in Deutschland und anderen westlichen Ländern (Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke, 1986; Krüger, 1998; zitiert nach Glitsch, 2003; Wittig, 2000). Obwohl in Japan keine öffentliche Statistik Trunkenheitsfahrer nach Geschlechtern getrennt ausweist, gilt diese Tendenz vermutlich auch in der japanischen Bevölkerung bzw. bei japanischen Kraftfahrern. Dies liegt zum einen an den deutlich unterschiedlichen Trinkverhaltensweisen japanischer Männer gegenüber denen japanischen Frauen (vgl. Abschnitt 1.1.5), zum anderen an der geschlechtsspezifischen Risikoorientierung. Sowohl in Deutschland als auch in Japan stellen Männer den überwiegenden Anteil der Beteiligten an Alkoholunfällen. Bezogen auf 1 000 Fahrerlaubnisinhaber liegt das Verhältnis von Männern zu Frauen in Deutschland bei 7.1 : 1, in Japan bei 6 : 1 (vgl. Abschnitt 1.2.1.5).

Zwei Studien mit schwedischen und amerikanischen Stichproben analysierten den Einfluss des Geschlechts zusammen mit anderen psychologischen Konstrukten wie moralische Einstellung und Gesetzestreue (Berger & Snortum, 1986; Norström, 1978). In Strukturmodellen mit mehreren gemeinsamen Faktoren wurde durchgehend ein starker indirekter Einfluss des Geschlechts deutlich, vermittelt über die moralische Einstellung und das Alkoholkonsummuster, zu Ungunsten der Männer.

Kretschmer-Bäumel und Karstedt-Henke (1986) kamen auf der Basis einer Befragung von

repräsentativen Kraftfahrern in Deutschland zu dem Schluss, dass die geringere Delinquenzrate der Frauen nicht auf ihr spezifisches Alkoholkonsummuster zurückzuführen ist, sondern eher mit ihrer generell höheren Regelkonformität im Straßenverkehr in Zusammenhang steht.

2.2.2 Alter

Sowohl in Deutschland als auch in anderen westlichen Ländern wurde festgestellt, dass junge Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Risikobereitschaft zeigen und im Straßenverkehr größere Risiken eingehen. Dementsprechend sind junge Fahrer auch in der Unfallstatistik (Follmann, 2000) und in Alkoholunfällen (Donovan, 1989) überrepräsentiert. Dies gilt auch für Japan: jüngere Kraftfahrer geben häufiger unerwünschte, riskantere Fahrweisen an als ältere Kraftfahrer, sie berichten mehr Verkehrsauffälligkeiten und mehr Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Okamura & Fujita, 2005; Okamura, Kosuge & Fujita, 2009). Zusammen mit der hohen Risikoneigung bei ihrem Fahr- und Lebensstil kommt es in dieser Altersgruppe zu einem erhöhten Risiko von Trunkenheitsfahrten.

In Japan ist noch nicht ausreichend erforscht worden, wie junge Kraftfahrer mit Trunkenheitsfahrten oder deren Vermeidung umgehen. In den vorliegenden japanischen Alkoholunfalldaten sind junge Kraftfahrer überrepräsentiert. Wenn junge Alkoholunfallbeteiligte (24 Jahre oder jünger) mit allen Alkoholunfallbeteiligten verglichen werden (pro 1 000 Fahrerlaubnisinhaber), liegt das Verhältnis junge Fahrer vs. alle Alkoholunfallbeteiligten bei 1.4 : 1. Dieses Verhältnis liegt in Deutschland bei 3.6 : 1 (berechnet aus Daten der Abbildungen 4b und Abbildung 5b, vgl. Abschnitt 1.2.1.5). Es zeigt, dass die japanischen jungen Kraftfahrer bei Alkoholunfällen nicht so deutlich überrepräsentiert sind, wie es bei deutschen jungen Kraftfahrern der Fall ist. Ferner zeigen die Alkoholunfalldaten beider Länder, dass Kraftfahrer im Alter von 40 bis 50 Jahren mit höherem Promillewert registriert wurden, als jüngere oder ältere Kraftfahrer (vgl. Abbildungen 4a und 5a). Dies gibt weitere Hinweise auf eine potenzielle Angewohnheit von Trunkenheitsfahrten unter Trunkenheitstäter mittleren Alters.

2.2.3 Schichtzugehörigkeit, Ausbildung und Beruf

Hinsichtlich der Faktoren „soziale Schicht“, „Einkommen“, „Familienstand“, „Beruf“ und „Bildungsniveau“ erbringt die Literaturlauswertung einige Fundstellen. Die Ergebnisse aus Strukturgleichungsmodellen zeigten aber, dass die Korrelation solcher Variablen mit Trunkenheitsfahrten nur indirekt signifikant (d.h. signifikant nur, wenn über andere Variablen

vermittelt) war (Berger & Snortum, 1986; Glitsch, 2003; Norström, 1978).

Harrison (1998) fokussierte sich auf die Variable „Beruf“ mit dem Ziel, Untergruppierungen der verurteilten alkoholauffälligen Kraftfahrer herauszuarbeiten. Er fand in einer Stichprobe australischer Trunkenheitstäter, dass die größte Untergruppe aus „Handwerkern“ (Zimmermann, Elektriker, Mechaniker usw.) und die zweitgrößte, dabei aber deutlich kleinere Untergruppe aus „Managern/Bürotätigkeit“ (Geschäftsleiter, Direktor, Beamte usw.) bestand. Insgesamt gehörten den zwei Berufsuntergruppen 58 % der männlichen Trunkenheitstäter der Stichprobe an.

2.2.4 Trunkenheitsfahrten und andere alkoholbedingte Delikte

Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und anderen alkoholbedingten Delikten außerhalb des Straßenverkehrs ist bekannt (Broughton, 2007). Ein Teil der Trunkenheitstäter gibt auch zu, illegale Drogen, vor allem Cannabis, zu konsumieren (z.B. Macdonald & Dooley, 1993; Vingilis et al, 1994; Wittig, 2002).

Wells-Parker et al. (1986) untersuchten die kriminelle Vorgeschichte der verhafteten Trunkenheitstäter innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs. Die Autorinnen klassifizierten die Stichprobe nach der Häufigkeit der verschiedenen Vorgeschichten und der alkoholkonsumbezogenen Variablen. Ihre Ergebnisse zeigten, dass die von ihnen gefundenen Untergruppen bzgl. des Trinkverhaltens und der Vorgeschichte sehr voneinander abwichen. Es heißt auch, dass nur ein Teil der verurteilten Trunkenheitstäter ein oder mehrere Delikte außerhalb des Straßenverkehrs begangen hatte. Im Zusammenhang mit dieser Studie wurden in den 1980er Jahren mehrere Versuche unternommen, eine Trunkenheitstäter-Typologie zu entwickeln. Dabei zeigte sich aber eine zu große Streuung hinsichtlich der Variablen „Verkehrsvorgeschichte“, „Alkoholkonsummenge“, „Alter“ und „ethnische Gruppe“ der Trunkenheitstäter.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die registrierten alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrer weder die Gesamtheit der Kriminellen noch die der medizinisch diagnostizierten Alkoholiker repräsentieren. Es gibt jedoch Schnittmengen mit den Kriminellen- und Alkoholiker-Populationen (Saltstone, 1989). Dies ist wohl der Grund dafür, dass mehrere Forscher Trunkenheitstäter für eine heterogene Gruppe halten.

2.3 General- bzw. Spezialprävention als Abschreckung

Seit dem Jahre 2000 haben sich sowohl die japanische Politik als auch die soziale Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten von Grund auf geändert (vgl. Abschnitt 1.3.1). Hier sollten die Abschreckungsmaßnahmen zum Zweck der „Prävention der Trunkenheitsfahrt“ eine große Rolle spielen. Dabei lösten die kontinuierliche Medienaufmerksamkeit seit 2000 auf spektakuläre tödliche Alkoholunfälle in Japan und die Aufforderung zu schärferen Sanktionen seitens der Angehörigen mehrfach Verschärfungen der Strafmaße aus. Diese deutliche Veränderung in der Perzeption der Trunkenheitsfahrten sowie der Strafmaße erinnert an die Entwicklung in den 1980er Jahren in den USA. Die damalige dortige Veränderung der Politik wurde von Bürgeraktivistengruppen wie *Mothers Against Drunk Driving* gefordert und dann von der öffentlichen Aufmerksamkeit und Zustimmung unterstützt (Ross, 1992).

2.3.1 Bedeutung der Ansicht „Abschreckung und Präventionstheorie“

Die stark negative Bewertung von Trunkenheitsfahrten führte zu vielfältigen Interventionen, die in der ganzen motorisierten Welt durchgesetzt worden sind, um die Prävalenz der Trunkenheitsfahrten zu reduzieren. Solche Interventionen erstrecken sich von den Entdeckungs-Techniken (z.B. *random breath testings*) und Medienkampagnen (z.B. Werbung im Rundfunk oder Fernsehen), bis hin zu traditionellen Strafmaßnahmen (z.B. Geldstrafe und Führerscheinentzug), Rehabilitationsmaßnahmen sowie Überwachungsprogrammen (z.B. *ignition interlocks*) (Freeman & Watson, 2009). Ein erheblicher Teil dieser Interventionen bezieht sich auf die Abschreckungstheorie. Die Abschreckungstheorie bzw. die Theorie der General- und Spezialprävention ist in der Kriminologie als auch im Strafrechtssystem verankert. Sie besagt, dass das Individuum im Rahmen von Kosten-Nutzen-Überlegungen stets vermeidet, ein Verbrechen zu begehen, wenn es die wahrgenommenen Konsequenzen der Tat befürchtet (Bentham, 1780; zitiert nach Martin, Annan & Forst, 1993; Freeman & Watson). Seit den 1970er Jahren wurde die klassische „*deterrence theory*“ in Zusammenhang mit dem Thema Trunkenheitsfahrten insbesondere in den USA, in Kanada und in einigen anderen Ländern wie Australien (Briscoe, 2004) umfangreich erforscht.

2.3.2 Die Grundlage: „der Mensch als rationales Wesen“

Die *deterrence theory* setzt voraus, dass Menschen aus Angst vor Bestrafung vermeiden, ein Verbrechen zu begehen; umgekehrt heißt das, dass ein Mensch dann ein Verbrechen

begeht, wenn der Gewinn, mit dem die Tat in Zusammenhang steht, mehr Gewicht hat als die mögliche Bestrafung (Briscoe, 2004). Hierbei zielt die Generalprävention darauf, die generelle Bevölkerung, die das entsprechende Delikt noch nicht begangen hat, abzuschrecken; sie richtet sich somit an potenzielle Täter. Die Spezialprävention dagegen richtet sich an schon bekannte Täter und zielt durch die Androhung schneller, wahrscheinlicher und harter Strafen auf die Vermeidung der Rückfälligkeit. Da eine solche Strategie gleichzeitig auch potenzielle Täter von einem Verbrechen abhalten soll, hat eine spezialpräventive Vorgehensweise auch immer generalpräventive Effekte (Ross, 1992; Yu, 2000).

Studien haben gezeigt, dass sich die Strafschwere einer Sanktion und die Unmittelbarkeit der Sanktionierung relativ schwach auf normkonformes Verhalten auswirken, während in der Wahrscheinlichkeit, mit der eine Strafe eintritt, die beste Chance gesehen wird, auf Verhalten Einfluss zu nehmen (Ross, 1992; Yu, 2000). Dieser Ansatz basiert grundsätzlich auf der These, dass der Mensch immer eine rationale Entscheidung trifft.

2.3.3 Evaluation der Interventionen auf Grund der Präventionstheorie

Die Literaturanalyse zur Theorie der General- bzw. Spezialprävention zeigt ein eher negatives Bild der Präventionseffekte hinsichtlich der Effizienz der Interventionen durch verschärfte Bestrafung. Während der 1980er und 1990er Jahre wurde in Nordamerika festgestellt, dass die generalpräventiven Effekte einer gesetzlichen Veränderung (hier: Wirkung der Einführung bzw. Erhöhung der Promillegrenze auf die Anzahl der Verkehrsunfälle im Vorher-Nachher-Vergleich) eher kurzfristig und nicht immer robust sind (Briscoe, 2004). Die generalpräventive Wirkung (die Verhinderung der Normüberschreitung) ist allenfalls kurz nach den Gesetzesänderungen („Schockwirkungen“) durch den erhöhten Aufmerksamkeitswert bzw. durch die antizipierte höhere polizeiliche Überwachung zu erwarten (Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke, 1986).

Briscoe (2004) nahm Zeitreihenanalysen mit Daten der Unfalldatenbank des Staates New South Wales (Australien) vor und beurteilte, aufgrund eines Anstiegs der Verkehrsunfälle nach der Erhöhung der Sanktionen bei Trunkenheitsfahrten im Jahre 1998, die verschärfte gesetzliche Bestrafung sogar als einen Fehler der Politik.

Wagenaar und seine Kollegen (2007) bewerteten auf der Basis von Zeitreihenanalysen die langfristigen Effekte von neu eingeführten oder verschärften Sanktionen, die in 32 Staaten in den USA von 1976 bis 2002 umgesetzt wurden. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass die

vorgeschriebene Gefängnisstrafe wenig effektiv war, um Verkehrsunfälle zu verringern, während Geldstrafen in einigen Staaten effektiv waren.

Geringere Effekte scheinen insbesondere für die Spezialprävention zu gelten, wie das Beispiel der hohen Rückfallquote unter den bereits registrierten Trunkenheitstätern zeigt (Briscoe, 2004; Ross, 1992; Stephan, 1984; Yu, 2000). Der geringe Effekt der Spezialprävention ist vor allem auf die niedrige Entdeckungswahrscheinlichkeit zurückzuführen, wie bereits im Abschnitt 1.2.2.3 erläutert wurde. Vor allem wurde die obligatorische Gefängnisstrafe in den USA für Ersttäter scharf kritisiert (Martin et al, 1993). Ross stellte fest, dass sich eine solche verschärfte Bestrafung kontraproduktiv auf die Senkung der Rückfallquote auswirkt. Allgemein wurde in Nordamerika festgestellt, dass die Effekte der Gefängnisstrafe auf die Wiederauffälligkeit der Trunkenheitstäter eher gering sind, demgegenüber ist die Auswirkung der Entziehung der Fahrerlaubnis hoch (Martin et al.; Ross, 1992). Desweiteren wurde herausgestellt, dass die Rückfallquote bei denen, die schwerere Alkoholproblemen haben, höher ist, unabhängig davon, ob schärfere Sanktionen verhängt werden oder nicht (Macdonald & Dooley, 1993; Yu, 2000; Yu, Evans & Clark, 2006).

2.3.4 Auswirkung der Präventionstheorie in Japan

Bereits angesprochene Ergebnisse, die überwiegend aus Nordamerika stammen, müssen nicht für andere Kulturen gelten. In den USA bezieht sich der Begriff „Sanktion“ hauptsächlich auf eine Gefängnisstrafe oder die Entziehung der Fahrerlaubnis. Dazu wurde wiederholt berichtet, dass sich einige Richter weigern, die Schuldigen wegen einer Trunkenheitsfahrt zu verurteilen, weil sie glauben, dass die Sanktion zu hart ist (Martin et al, 1993; Nagin, 1998). In Europa sind die Sanktionen anders als in den USA und es wird berichtet, dass Geldstrafen eine bessere Wirkung haben als in den USA (Yu, 2000).

Ferner lassen Literaturanalysen zur Forschung der 1980er bis zum Anfang der 1990er Jahre einen Wandel des wissenschaftlichen Interesses weg vom klassischen Präventionsmodell hin zu den sozialen Normen und Einstellungen der Menschen erkennen. Das letztere Konzept bezieht sich zum Teil auf das Konstrukt der sozialen Kontrolle (*social control models*) in der Kriminologie (Nagin & Paternoster, 1993). „Soziale Kontrolle“ postuliert, dass die Menschen dann ein abweichendes Verhalten zeigen, wenn es für sie attraktiv und positiv aufregend ist. Hinsichtlich der Prävention des abweichenden Verhaltens besagt diese Theorie, dass sich durch die Perzeption, d.h. durch die erlebte Einstellung und Beobachtung der Familienmitglieder, Freunde und Gleichaltrigen (z.B. Ablehnung und Drohung der Gesellschaft) auch die eigene verinnerlichte Verhaltensethik ändert. Soziale Kontrolle wird

von sowohl potenziellen als auch erfahrenen Trunkenheitstätern erlebt (Nagin & Paternoster, 1993).

Es kann vermutet werden, dass in der japanischen Gesellschaft das Konstrukt der sozialen Kontrolle eine größere und bedeutsamere Rolle spielt als in westlichen Ländern. Zu allererst wird es in Japan als wichtig angesehen, mit anderen in Harmonie zu leben. Demzufolge ist es wichtiger, harmonisch voneinander abhängig zu sein, als individuell und einzigartig zu sein. In der japanischen Gesellschaft wird besonders darauf geachtet, durch Befolgen der Normen und Gesetze andere nicht zu belästigen. Von Familienmitgliedern, Freunden oder im Kollegenkreis geächtet zu werden, empfindet ein Individuum in Japan als eine sehr harte Sanktion (Hayakawa, Fischbeck & Fischhoff, 2000). Angesichts der in Japan stark verschärften juristischen und sozialen Sanktionen kann davon ausgegangen werden, dass die heutige Situation dort in Bezug auf Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrten sehr verschieden ist von der Situation in westlichen Ländern. Allgemein gibt es in den letzten Jahren in der japanischen Strafjustiz die Tendenz, die Strafverschärfung gegen „böartige“ Kriminalität konsequent umzusetzen. Dazu gehören verschärfte Strafen für Trunkenheitstäter, straffällige Minderjährige und schwere Verbrecher, und sogar die vermehrte Vollziehung der Todesstrafe bei Mördern (Hamai, 2009). Sowohl die Regierung als auch die Medien sprechen von der „Ausrottung der Trunkenheitsfahrten“ (Cabinet Office, 2006). Die Mehrheit der japanischen Bevölkerung (73 %) äußert in Umfragen ihre Unterstützung für eine weitere Verschärfung der Bestrafung von alkoholisierten Kraftfahrern (Cabinet Office).

Hier stellt sich die Frage, wie japanische Kraftfahrer und registrierte japanische Trunkenheitsfahrer auf die verschärfte Bestrafung reagieren. Es ist möglich, dass sich in Japan die General- bzw. Spezialprävention bereits effizient und längerfristig auf potentielle und registrierte Trunkenheitstäter ausgewirkt hat. Wie Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke (1986) bereits darlegten, können das strafbewehrte Gesetz und seine Durchsetzung auch einen „moralischen“ oder „erzieherischen“ Effekt derart ausüben, dass Personen die Gesetze nicht nur wegen der angedrohten Strafen befolgen, sondern schließlich auch zu der moralischen Überzeugung kommen, dass konformes Verhalten an sich richtig sei. Entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen hierzu liegen noch nicht vor.

2.3.5 Zusammenfassung

Im Abschnitt 2.3 wurden Auswirkungen der juristischen Sanktionen auf potenzielle und registrierte Trunkenheitsfahrer sowie deren theoretischer Hintergrund beschrieben. Im Rahmen von internationalen Untersuchungen zur Präventionstheorie wird die

Abschreckungswirkung des Strafrechts als beschränkt eingeschätzt: Die Effekte der Generalprävention auf potenzielle Trunkenheitstäter sind demnach nicht langfristig oder stabil genug. Das Abschreckungspotential im Sinne von Prävention geht nicht von der Strafe selbst aus, sondern von dem drohenden Verlust der Fahrerlaubnis bzw. von der Furcht vor sozialer Missbilligung und negativen Konsequenzen im beruflichen und sozialen Umfeld. Gleichermaßen stimmen die meisten Wissenschaftler in diesem Themenbereich damit überein, dass verschärfte legale Sanktionen allein nicht zur Prävention der Rückfälligkeit der registrierten Trunkenheitsfahrer führen. Die Präventionstheorie zieht ausschließlich die Furcht vor der polizeilichen Kontrolle und deren Konsequenzen in Betracht, andere Motive wie Alkoholprobleme und situationsbezogene Faktoren werden nicht in das theoretische Modell einbezogen. Ferner können Faktoren wie die öffentliche Zustimmung und die soziale Bereitschaft zu stärkerer Initiative eine große Rolle spielen. Ob sich diese Abschreckungsstrategie auf die potenziellen und registrierten Trunkenheitsfahrer in Japan genauso auswirkt wie auf die westliche Bevölkerung, ist noch nicht erforscht. Wegen der starken sozialen Norm in Japan, sich harmonisch zu verhalten und andere nicht zu belästigen, stehen Trunkenheitsfahrer unter enormem Druck, von der Gesellschaft abgelehnt zu werden. Juristische Veränderungen, die seit 2001 in Japan vorgenommen wurden, haben diesen Druck verstärkt.

2.4 Distale Einflussfaktoren

Trunkenheitsfahrten können auch aus persönlichen Merkmalen, zuallererst den Persönlichkeitseigenschaften der Trunkenheitstäter erwachsen. Besonders bis zu den 1990er Jahren wurde in westlichen Ländern geforscht, ob Personen mit bestimmten Persönlichkeitseigenschaften eine stärkere Neigung haben, häufiger unter Alkoholeinfluss zu fahren als andere bzw. ob sich die Personen, die oft unter Alkoholeinfluss fahren, durch bestimmte Charaktereigenschaften auszeichnen (Donovan, Marlett & Salzberg, 1983; Elander, West & French, 1993; Saltstone, 1989). Auch heutzutage finden Forschungen in diesem Themenbereich statt (Sümer, 2003). Theorien der Personentypen gehen davon aus, dass zeitlich stabile Differenzen zwischen Individuen Täter von Nichttätern unterscheiden sollten. Nagin und Paternoster (1993) verwiesen auf Charaktereigenschaften wie z.B. „*feble-mindedness*“ oder „*emotional instability*“ (emotionale Instabilität). Dieser Ansatz ist vergleichbar mit Konzepten wie „*risk taking*“ oder „*sensation seeking*“, Aggression oder Impulsivität, die auch relativ zeitstabil und situationsübergreifend sind und oft im Rahmen von Verkehrssicherheitsuntersuchungen betrachtet werden.

Derartige quantifizierbare Persönlichkeitsmerkmale, sog. distale Persönlichkeitsmerkmale, können mit verschiedenen standardisierten Persönlichkeitstests wie z.B. die Externalität-Internalität-Skala nach dem Konzept „Kontrollüberzeugung“ (Rotter, 1966) oder die Sensation Seeking Scale nach dem Konzept „*sensation seeking*“ (Zuckerman, 1994; zitiert nach Jonah, 1997) gemessen werden.

Als weitere distale Einflussfaktoren können die im Abschnitt 2.2 beschriebenen Statusmerkmale der Person gezählt werden (Sümer, 2003).

2.4.1 Distale und proximale Einflussfaktoren der Trunkenheitsfahrten

Bei Persönlichkeitsmerkmalen sind zumindest zwei Aspekte zu unterscheiden: Einerseits finden sich statische, generell wirkende (distale) Persönlichkeitseigenschaften, zu denen z.B. Dimensionen wie „Extraversion und Neurotizismus“ (Eysenk & Eysenk, 1975; zitiert nach Elander et al, 1993), Kontrollüberzeugung oder *sensation seeking* gehören. Andererseits gibt es eher situationsbezogene Merkmale: Diese werden als proximale Persönlichkeitsmerkmale bezeichnet und in Abschnitt 2.5 behandelt.

Verschiedene distale Persönlichkeitseigenschaften wurden seit Anfang des 20. Jahrhunderts im Rahmen von Unfallneigungsforschungen untersucht (für eine Überblicksanalyse siehe McKenna, 1983; Lawton & Parker, 1998). Ziel war, mit entsprechenden Persönlichkeitsmerkmalen möglichst viel Varianz der Variablen „Verkehrsunfallhäufigkeit“ zu erklären, oder—beim Vergleich zweier Gruppen—zwischen der Unfallgruppe und der unfallfreien Gruppe besser zu unterscheiden. Die Ergebnisse sind jedoch unbefriedigend. Die meisten Befunde erklärten weniger als 10 % der totalen Varianz der Unfallrate (Elander et al, 1993). Dies impliziert, dass situationsnahe oder transiente, proximale Merkmale eine direktere oder größere Rolle bei Unfallbeteiligung spielen können.

Sümer (2003) entwickelte die konzeptionelle Vorstellung Elanders und seiner Kollegen weiter und stellte ein kontextabhängiges Modell der Unfallursächlichkeit auf. Es zeigt, wie in Abbildung 9 dargestellt, dass distale Persönlichkeitsmerkmale bzw. –Kontexte erst die proximalen Merkmale vorhersagen und dann diese wiederum die Häufigkeit der Auffälligkeiten / Verkehrsunfälle vorhersagen. Unter distalen Faktoren versteht man eher zeitstabile Persönlichkeitsmerkmale und psychische Symptome (wie Depression und Psychotizismus), die Auffälligkeiten/Verkehrsunfallursachen indirekt erklären. Unter proximalen Faktoren versteht man eher situationsbezogene Elemente, die näher zu Auffälligkeiten/Verkehrsunfallursachen liegen, oder direkt riskante Fahrten erklären.

Proximale Einflussfaktoren beinhalten darüber hinaus auch fahrtspezifische fehlangepasste Einstellungen sowie Risikobewusstsein gegenüber Fahrfehlern und Ordnungswidrigkeiten (siehe Abschnitt 2.4.4).

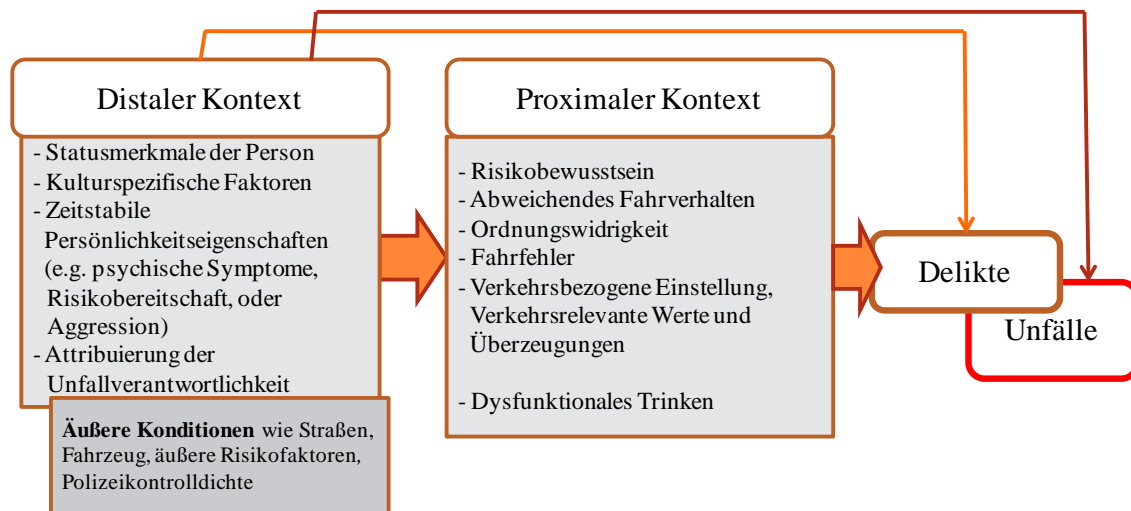


Abbildung 9.

Das Kontextabhängige Modell zur Aufklärung der Auffälligkeiten nach Sümer (2003)

2.4.2 Hohe Risikoneigung im Sinne von *sensation seeking*

2.4.2.1. *Sensation seeking* als Indikator für ein relatives Maß der Verkehrssicherheit

Die Literaturanalyse zeigt, dass zwei distale Persönlichkeitsmerkmale mit der Trunkenheitsfahrt eng verbunden sind und am häufigsten erforscht worden sind. Dies sind die Konstrukte der „Risikoneigung“ und der „Kontrollüberzeugung“. Die „Risikoneigung“ wird definiert als Suche nach neuen und vielfältigen Stimulationen sowie die Bereitschaft, physische, soziale und finanzielle Gefahren einzugehen (Follmann, 2000). Eine Person mit einer hohen Risikoneigung tendiert zu riskantem Verhalten und sucht neue Reize. Risikoneigung wird typischerweise durch die *sensation seeking scale* (SSS) von Zuckerman erfasst. Männer erzielen auf dieser Skala höhere Werte in *sensation seeking* als Frauen. Im Allgemeinen steigen die Werte für *sensation seeking* bis zum Alter von 16 Jahren an und lassen für beide Geschlechtergruppen mit zunehmendem Alter nach. Die SSS-Punktzahl korreliert auch mit Bildungsniveau und beruflichem Stand. Der Score korreliert ferner mit verschiedenen riskanten Verhaltensweisen, wie z.B. häufige körperliche Verletzungen und Teilnahme an Glücksspielen (Jonah, 1997).

Der Zusammenhang zwischen *sensation seeking* und riskantem Fahrstil bzw. Verhalten am

Steuer wurde seit den 1970er Jahren vermutet (Jonah, 1997). Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre wurde die Beziehung zwischen *sensation seeking* und riskantem Autofahren incl. Trunkenheitsfahrten sowie deren Konsequenzen (e.g. Auffälligkeiten oder Verkehrsunfälle) untersucht (Donovan et al., 1983). In den meisten Fällen wird Risiko statistisch operationalisiert, beispielweise als relatives Maß der Verkehrssicherheit bzw. Unfallrate (Follmann, 2000).

2.4.2.2 Zusammenhang zwischen sensation seeking und Trunkenheitsfahrten

Eine Analyse der vorliegenden Literatur zeigt, dass in der Mehrzahl der entsprechenden Studien das Gesamtaufkommen der Verkehrsunfälle oder die Verletzungsschwere im Straßenverkehr als unabhängige Variable verwendet wird. In solchen Studien wurde festgestellt, dass eine hohe Risikoneigung bzw. eine hohe Punktzahl auf der *sensation seeking scale* SSS deutlich mit einer häufigen Verkehrsunfallbeteiligung korreliert ist (Turner & McClure, 2004).

In seiner umfangreichen Literaturanalyse zu *sensation seeking* betrachtet Jonah (1997) das Verhältnis zwischen Risikoneigung bzw. *sensation seeking* und Trunkenheitsfahrten. Er fand signifikante Zusammenhänge zwischen der selbst definierten/registrierten Trunkenheitsfahrthäufigkeit und der SSS-Punktzahl bei 13 von 18 analysierten Studien. Der Zusammenhang zwischen Trunkenheitsfahrten und *sensation seeking* ist bei Männern stärker als bei Frauen und lässt mit zunehmendem Alter nach. In vielen Studien, in denen signifikante Korrelationen zwischen dem Wert einer Person in der SSS und Trunkenheitsfahrten bestätigt wurden, waren aber ausschließlich junge (*high school* oder *university students*) Kraftfahrer Untersuchungsgegenstand.

Ferner bewertete Jonah (1997) zwei Studien von Donovan et al. (Donovan et al., 1990, zitiert nach Jonah, 1997): Dabei wurden die SSS sowie Einstellungs- und Trinkverhaltensvariablen zwischen verhafteten Trunkenheitstätern, *high risk drivers* (d.h. Kraftfahrer mit mehreren Unfällen und Auffälligkeiten) und einer Kontrollgruppe verglichen. Laut Jonah zeigten die Ergebnisse, dass anhand der SSS-Punktzahl die Trunkenheitstäter nicht von den *high risk* Kraftfahrern unterschieden werden konnten. Trunkenheitstäter schienen auf der Basis analysierten Studien in Bezug auf die Persönlichkeitsvariablen heterogen zu sein, während die *high risk* Kraftfahrer eine ziemlich homogene Gruppe sind (Jonah, 1997). Dies heißt, dass die SSS allein nicht zur Identifizierung der Trunkenheitstäter geeignet ist, sondern dass weitere Variablen bei dieser Gruppe eine große Bedeutung haben.

2.4.2.3 Bedenken hinsichtlich der Anwendbarkeit der *sensation seeking scale* (SSS) bei

japanischen Trunkenheitstätern

Um die SSS bei japanischen Kraftfahrern und Trunkenheitstätern anwenden zu können, müssen die Skalen zuerst mit japanischen Probanden standardisiert werden. Zwei japanische Studien finden sich, die die Standardisierung des englischsprachigen Original-Fragebogens zum Ziel hatten (Furusawa, 1989; Terasaki, Shiomi, Kishimoto & Hiraoka, 1987). Allerdings produzierten beide Studien unterschiedliche Faktor-Strukturen und wesentlich unterschiedliche Items. Ferner waren die Probanden beider Studien jung (Höchstalter: 24 Jahre). Dies heißt, dass die SSS für japanische Probanden unterschiedlicher Altersgruppen, insbesondere für ältere Probanden, noch nicht hinreichend validiert ist. Da die meisten japanischen Trunkenheitstäter älter als 30 Jahre sind, ist nicht gesichert, dass die SSS beim jetzigen Forschungsstand ein angemessenes Instrument zur Diagnostik japanischer Trunkenheitstäter ist.

Ein anderes Problem bei der Anwendung der SSS bei japanischen Probanden ist, dass einige Items stark kulturspezifisch angelegt sind und dies noch nicht mit japanischen Probanden erforscht worden ist: Zum Beispiel würden viele Japaner auf Items wie „Einnehmen von Drogen“ anders reagieren als diejenigen Probanden, an denen die SSS ursprünglich standardisiert wurde (Furusawa, 1989).

2.4.3 Kontrollüberzeugungen

2.4.3.1 Internale und externale Kontrollüberzeugungen

Das Konstrukt der „Kontrollüberzeugung“ fand, zumeist bis Anfang der 1990er Jahre, häufig Verwendung in internationalen Verkehrssicherheitsuntersuchungen (Elander et al., 1993; Lawton & Parker, 1998). Unter diesem Begriff versteht man die situations- und zeitunabhängige, durchschnittliche Auffassung einer Person über die Möglichkeiten, beliebige Ergebnisse wirksam zu steuern bzw. beeinflussen zu können. Verhaltenskontrolle wird durch interindividuell unterschiedliche Attributionsstile und damit zusammenhängende unterschiedliche Kontrollerwartungen beeinflusst.

Rotter (1966), auf den dieses Konstrukt zurückgeht, unterscheidet zwischen internaler und externaler Kontrollüberzeugung. Unter dem Begriff „internale Kontrollüberzeugung“ versteht er die Auffassung einer Person, dass Handlungsergebnisse auf ihre persönlichen Eigenschaften oder Fähigkeiten zurückgeführt werden können. Als „externale Kontrollüberzeugung“ bezeichnet er die Auffassung, Handlungsergebnisse seien durch Glück, Pech, Zufall, Schicksal oder andere Personen bestimmt (zitiert nach Follmann, 2000). Kontrollüberzeugungen beeinflussen maßgeblich die Art und Weisen nach der einer Person einem Ereignis eine Ursache unterstellt (Ursachenzuschreibung). Mit anderen Worten: es gibt

unterschiedliche Arten von Ursachenzuschreibung: Menschen mit interner Ursachenzuschreibung tendieren dazu, sich selbst die Ursachen eines negativen Ereignisses wie etwa eines Unfalls zuzuschreiben. Menschen mit externer Ursachenzuschreibung aber schreiben anderen Menschen oder dem Schicksal die Ursachen eines Unfalls zu.

2.4.3.2 Fahrspezifische Kontrollüberzeugungen

Auf der Grundlage der Rotter'schen Konstrukte entwickelten Montag & Comrey (1987) einen Fragebogen zur Messung von Kontrollüberzeugungen als Kraftfahrer (sog. *Montag Driving Internality and Driving Externality scales*). Bei der Validierung des Messinstruments konnten Montag und Comrey später in einer anderen Studie die erwarteten Zusammenhänge mit Rotters *internal-external locus of control* bestätigen (Follmann, 2000). Darüber hinaus zeigten sich Zusammenhänge zwischen externaler Ursachenzuschreibung im Straßenverkehr und anderen Persönlichkeitsmerkmalen wie niedrige Konformität, niedrige emotionale Stabilität, geringe Zwanghaftigkeit und stärker ausgeprägter Egozentrismus. Umgekehrt hing eine internale Ursachenzuschreibung zusammen mit emotionaler Stabilität, Konformität, erhöhter Zwanghaftigkeit, erhöhter Aktivität und Empathie (Follmann, 2000). Auch bei einer anderen früh entwickelten fahrspezifischen Kontrollüberzeugungsskala hängt die Skalenpunktzahl mit der Anzahl der Verkehrsunfälle, für die das Individuum verantwortlich war, zusammen (Rotter, 1975, zitiert nach Donovan et al., 1983).

Männer tendieren dazu, das Eintreten eines Unfalls eher auf äußere Umstände oder andere Personen zurückzuführen, während Frauen eher bereit sind, eine eigene Mitschuld an diesem Ereignis einzuräumen. In hohem Alter nimmt die Annahme, das Eintreten eines Unfalls werde maßgeblich durch das eigene Verhalten bestimmt, ab (Holland, 1993 zitiert nach Follmann, 2000).

2.4.3.3 Bedenken hinsichtlich der Anwendbarkeit der fahrspezifischen Kontrollüberzeugungsskalen auf japanische Trunkenheitstäter

Das Konstrukt der Kontrollüberzeugung wurde als möglichen Prädiktor für Verkehrsunfälle benannt, aber die Bedeutung dieses Konstruktes als ein solcher Prädiktor ist als gering zu bewerten (Follmann, 2000). Begründen lässt sich diese Bewertung insbesondere durch die Ergebnisse von Elander et al. (1993) und Lawton & Parker (1998), die feststellten, dass bei vielen Studien Verkehrsunfalldaten retrospektiv erhoben bzw. berichtet wurden und dass die persönliche Unfallbeteiligung bei einem Teil der Probanden in der Vergangenheit schon einen gewissen Einfluss auf die individuelle Attribuierung gehabt haben konnte. Diese Ergebnisse deuten an, dass die Wertigkeit fahrbezogener Skalen zur Kontrollüberzeugung in Verbindung mit der retrospektiven Unfallbeteiligung nicht besonders hoch ist.

Ferner wurde in den entsprechenden Studien fast ausschließlich die Anzahl aller Verkehrsunfälle als unabhängige Variable gesetzt; nur selten wurde in den früheren Forschungen die Anzahl der Alkoholauffälligkeit bzw. der Alkoholunfälle als unabhängige Variable im Zusammenhang mit der Kontrollüberzeugung im Straßenverkehr untersucht; das heißt, die Auswirkung der Kontrollüberzeugung ist nur im Hinblick auf die allgemeine Verkehrssicherheit, nicht aber auf Trunkenheitsfahrten erforscht worden.

Letztendlich ist keine der erwähnten fahrbezogenen Kontrollüberzeugungsskalen mit japanischen Probanden validiert worden, was gegen die Verwendung der fahrtbezogenen Kontrollüberzeugungsskalen bei japanischen Kraftfahrern spricht.

2.4.4 Wandel des internationalen Forschungsinteresses im Bereich Trunkenheitsfahrten

Die Analyse der vorhandenen Literatur zeigt, dass sich seit den 1960er Jahren das wissenschaftliche Interesse an Persönlichkeitsmerkmalen der Trunkenheitstäter geändert hat. In den 1960er bis 1980er Jahren herrschten Versuche vor, durch Messung der distalen Persönlichkeitseigenschaften (vor allem durch standardisierte psychologische Tests), charakteristische psychologische Merkmale oder Verhaltensweisen der Trunkenheitstäter zu identifizieren (Donovan, et al., 1983). Dabei wurde versucht, „typische“ Trunkenheitstäter zu entdecken und sie von „normalen“ Kraftfahrern zu unterscheiden und auf diesem Weg eine Trunkenheitstäter-Klassifikation oder -Typologie zu entwickeln.

Dieses Interesse an zeitstabilen situationsunabhängigen Persönlichkeitseigenschaften ging auf den Beginn der Forschungsthematik „Verkehrs- bzw. Industriepsychologie“ zurück, die am Anfang 20. Jahrhundert in Zusammenhang mit dem Konzept „Unfallneigung“ (*accident proneness*) begann (Elander et al., 1993; McKenna, 1983). Dazu erfolgten zahlreiche Untersuchungen mit dem Ziel, durch Messung der distalen Persönlichkeitseigenschaften möglichst viel Varianz der erlebten Vorfälle bzw. Unfälle zu erklären. Die Ergebnisse waren allerdings unzureichend; die meisten Befunde erklärten nur wenig der totalen Varianz der Unfallrate (Elander et al, 1993; Lawton & Parker, 1998). Auch wenn die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten als unabhängige Variable analysiert wurde, sahen die Ergebnisse ähnlich aus (Vingilis et al., 1994).

Nach mehreren Jahrzehnten wiederholter wissenschaftlicher Auseinandersetzungen kamen mehrere Autoren zum Ergebnis, dass es nicht möglich sei, durch einen einzigen psychologischen Test, der distale Persönlichkeitseigenschaften misst, eine höhere oder

niedrigere Unfallbeteiligung zu erklären. Zwar schien die Nutzung psychometrischer Ansätze plausibel zu sein, um Personen mit einem hohen Unfallbeteiligungsrisiko zu entdecken, aber es war eine weitere Verfeinerung erforderlich. Keinesfalls bedeutet dies, dass Ergebnisse der psychologischen Tests nicht mit der Verkehrsunfallbeteiligung korrelieren. Einige Autoren erkannten an, dass psychologische Tests, die gleichzeitig distale und proximale persönliche Eigenschaften messen, als Korrelate zur Verkehrsunfallbeteiligung wertvoll sein können (z.B. McKenna, 1983).

Ab dem Beginn der 1990er Jahre, zusammen mit Weiterentwicklungen in der kognitiven Psychologie und in der Sozialpsychologie, veränderte sich die wissenschaftliche Blickrichtung; Studien deuteten darauf hin, dass konkretere, fahrtspezifische fehlangepasste Einstellungen der wichtigste vermittelnde Einflussfaktor dafür sein können, einen negativen Vorfall im Straßenverkehr (d.h. Auffälligkeiten oder Unfälle) zu erklären. Zu fahrtspezifischen Einstellungen („*motivational determinants*“) zählen z.B. Einstellungen gegenüber Geschwindigkeitsüberschreitung oder Trunkenheitsfahrten. Ein weiterer wichtiger vermittelnder Faktor, um das Zustandekommen eines Unfalls zu erklären, könnte nach Lawton und Parker (1998) der kognitive Fehler am Steuer (*error*) sein.

2.4.5 Zusammenfassung

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsforschung kann zwischen zwei Ausprägungen von Persönlichkeitsmerkmalen, distale und proximale Faktoren, differenziert werden. Unter distalen Persönlichkeitsmerkmalen versteht man zeitstabile, situationsunabhängige Persönlichkeitseigenschaften.

Von den verschiedenen quantifizierenden Messinstrumenten der distalen Persönlichkeitsmerkmalforschung wurden im Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten am häufigsten Instrumente zur Erfassung einer höheren Risikoneigung im Sinne von *sensation seeking* und von Kontrollüberzeugungen angewendet. In den meisten dieser Studien wurde die gesamte Anzahl der erlebten Verkehrsunfälle als unabhängige Variable verwendet. Es wurde festgestellt, dass eine hohe Risikoneigung mit einer häufigen Verkehrsunfallbeteiligung oder mit Trunkenheitsfahrten korreliert ist. Allerdings wurden fast ausschließlich junge westliche Kraftfahrer hinsichtlich des *sensation seeking*-Konstruktes untersucht.

Unter dem Begriff „Kontrollüberzeugung“ versteht man die situations- und zeitunabhängige Auffassung einer Person über die Möglichkeiten, Handlungsergebnisse wirksam zu steuern zu können. Die externale Kontrollüberzeugung wird als die Auffassung, Handlungsergebnisse

seien durch Glück, Pech, Zufall oder andere Personen bestimmt, bezeichnet. Die externe Ursachenzuschreibung hängt mit der Anzahl der Verkehrsunfälle, für die das Individuum verantwortlich war, zusammen. Als möglicher Prädiktor für Verkehrsunfälle gibt es bei der Nutzung der fahrerspezifischen Kontrollüberzeugungsskala allerdings methodologische Probleme.

Die gerade angesprochenen Ergebnisse zum Zusammenhang zwischen der allgemeinen Verkehrsunfallbeteiligung bzw. der Trunkenheitsfahrten und der Konstrukte „*sensation seeking*“ und „Kontrollüberzeugung“ unterstützen damit generelle Ergebnisse, dass distale Einflussfaktoren Auffälligkeiten bzw. Unfälle im Straßenverkehr eher indirekt erklären, während proximale Einflussfaktoren eher im direkten Zusammenhang stehen (Elander et al., 1993; Lawton & Parker, 1998; McKenna, 1983; Sümer, 2003).

2.5 Proximale Einflussfaktoren

Seit dem Anfang der 1990er Jahre ist im Themenbereich Trunkenheitsfahrten ein Richtungswechsel weg von der Aufmerksamkeit auf die distalen Persönlichkeitseigenschaften hin zur stärkeren Beachtung der motivationalen bzw. volitionalen Konstrukte zu erkennen (Åberg, 1993; Glitsch, 2003; Lawton & Parker, 1998; Parker, Manstead, Stradling, Reason & Baxter, 1992). Im Folgenden wird die Theorie des geplanten Verhaltens, die in der Verkehrspsychologie am häufigsten verwendet wird, in den Mittelpunkt gestellt und deren empirische Befunde zur Trunkenheitsfahrt behandelt.

2.5.1 Trinkverhalten als wichtiger proximaler Einflussfaktor

Wie bereit erwähnt, stellten Forschungen fest, dass ein sog. „problematischer bzw. riskanter Alkoholkonsum“ einer der wichtigsten Einflussfaktoren auf die Entstehung einer Trunkenheitsfahrt ist (vgl. Abschnitte 2.1.2 und 2.1.4). Als Indikator des problematischen bzw. riskanten Alkoholkonsums werden folgende Variablen untersucht: durchschnittliche konsumierte Alkoholmenge, der höchste Alkoholkonsum in letzter Zeit und Häufigkeit des Trinkens. Zudem gibt es mehrere international standardisierte Fragebögen wie z.B. AUDIT (Saunders et al., 1993) und CAGE (Ewing, 1984), um potenzielle körperliche sowie psychische Negativ-Konsequenzen des Alkoholkonsums einzuschätzen. Unter dem Begriff „problematischer bzw. riskanter Alkoholkonsum“ wird ein Konsum verstanden, der zu sozialen bzw. interpersonalen Beeinträchtigungen, zu einer erhöhten körperlichen Toleranz gegenüber Alkohol oder zu einer psychischen Alkoholabhängigkeit führt (Saunders et al.,

1993). Bei AUDIT wird eine Konsummenge von 60 g Alkohol oder mehr pro Tag als „riskant“ definiert.

Beide o.g. Verfahren wurden als Screening-Tests für die Erhebung von Alkoholmissbrauch bzw. Alkoholabhängigkeit entwickelt und erfassen ein weites Spektrum des problematischen bzw. riskanten Alkoholverbrauchs, je nach dem Schwerpunkt des Screening Tests.

Neben den Ergebnissen aus Testverfahren erscheint jedoch die Erfassung weiterer proximaler Einflussfaktoren wichtig, um die Gesamtkomplex der Trunkenheitsfahrt gerecht zu werden. Hier zählen z.B. polizeiliche Befunde, vor allem die BAK/AAK-Werte. Zudem sind Informationen über Trinkanlässe bzw. über Auslöser von Trunkenheitsfahrten, die zum Kontakt mit der Polizei führten, wichtig, um das Motiv alkoholauffällig gewordener Kraftfahrer zu ermitteln. Soweit feststellbar, sind die Motive oder Anlässe, die zum Konsum von Alkohol oder zur Koppelung von Fahren und Trinken führen, noch nicht ausreichend erforscht worden. Spezifische Umstände der Trunkenheitsfahrten werden in dieser Arbeit untersucht (vgl. Abschnitt 2.6).

2.5.2 Intentionsvorhersage durch die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)

Für die Vorhersage des abweichenden Fahrverhaltens sowie der Trunkenheitsfahrten ist die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) sowie ihr Vorläufer, die Theorie des überlegten Handelns (Ajzen, 1991/2001), am häufigsten angewendet worden. Gemäß der TPB wird Verhalten direkt und ausschließlich durch Intention zum Verhalten gesteuert; dabei ist die Stärke der Intention ausschlaggebend. Die Intention besteht aus motivationalen Faktoren, die das Folge-Verhalten beeinflussen; sie besagt, inwieweit eine Person gewillt ist und inwieweit sie sich bemüht, ein gezieltes Verhalten durchzuführen (Ajzen, 1991).

Das Modell der TPB ist in Abbildung 10 dargestellt. Die Verhaltensintention hängt von den Variablen „Einstellung gegenüber einem spezifischen Verhalten“ (*attitude*), „informelle Norm“ (*subjectiev norm*) und „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ (*perrceived behavioral control*) ab. Die Einstellung bezieht sich darauf, wie ausgeprägt positiv oder negativ die Person dem spezifischen Verhalten gegenübersteht. Die subjektive bzw. informelle Norm bezieht sich auf den wahrgenommenen sozialen Druck, das spezifische Verhalten auszuüben oder nicht. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bezieht sich auf den Grad, bei dem eine Person es als schwer oder leicht wahrnimmt, das spezifische Verhalten durchzusetzen, da die Schwierigkeiten mit der Ausführung des Verhaltens oft die volitionale Kontrolle limitieren. In der Regel zeigten die empirischen Befunde, dass ein Verhalten mit hoher Präzision durch die

Intention vorhergesagt werden kann, wenn das Verhalten nicht durch ein schweres Kontrollproblem limitiert wird (Ajzen, 1991).

Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bzw. die Perzeption, inwieweit es schwierig ist, ein bestimmtes Verhalten auszuführen, fungiert als Vertreter (*proxy*) für die effektive Kontrolle des Verhaltens. Trotz des übergreifenden Erfolgs der TPB wurden oft Schwierigkeiten mit der Definition und Messung der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle berichtet. (Ajzen, 2002). Zuerst leitete sich das Konzept der „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ von dem der „wahrgenommenen Selbstwirksamkeit“ ab (Bandura, 1997; zitiert nach Ajzen, 2002). Während die wahrgenommene Selbstwirksamkeit, gemäß Bandura, eine wahrgenommene Kontrolle (Überzeugung) über das gezielte Verhalten bedeutet, besagt der Begriff der „wahrgenommenen Verhaltenskontrolle“ in der TPB einen subjektiven Kontrollgrad über eine nachfolgende Konsequenzen oder nachfolgende Ereignisse (Ajzen, 2002).

Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann auch mit dem Konzept der „Kontrollüberzeugung“ von Rotter (1966) verwechselt werden. Während jedoch der Begriff Kontrollüberzeugung eine allgemeine situationsunabhängige Attribuierung eines Ereignisses bedeutet, ändert sich die wahrgenommene Verhaltenskontrolle je nach Situation und Ziel (Ajzen, 1991). Die subjektive Kontrolle über ein Ergebnis/Ereignis ist damit unabhängig von internalen bzw. externalen Kontrollüberzeugungen (Ajzen, 2002).

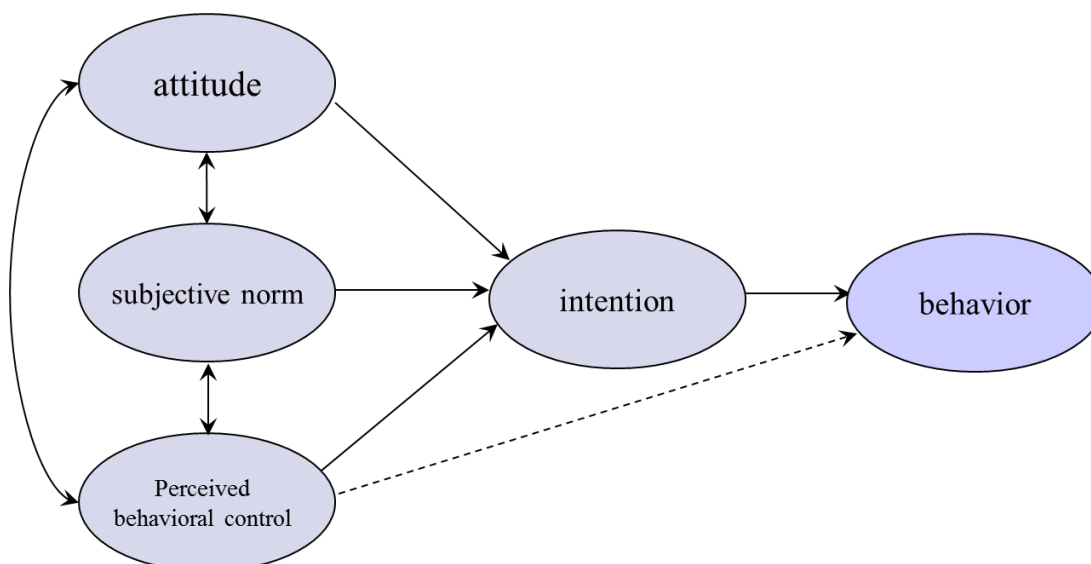


Abbildung 10.

Die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) (Ajzen, 1991)

2.5.3 Empirische Befunde zu Trunkenheitsfahrten mit dem Schwerpunkt auf den proximalen Persönlichkeitsmerkmalen

In diesem Abschnitt werden frühere Forschungsergebnisse vorgestellt, in der die proximalen Persönlichkeitsmerkmale der Trunkenheitsfahrer in den Mittelpunkt gestellt wurden. Ein Teil davon basiert auf der TPB. Die folgende Literaturanalyse beschränkt sich dabei auf Studien, in denen das Verhalten bzw. die Verhaltensintention zu alkoholisiertem Fahren als eine abhängige Variable Verwendung fand. Studien, deren Hauptaugenmerk auf das allgemeine Verkehrsunfallrisiko, auf alkoholbedingte Verkehrsunfälle oder auf allgemein risikoreiches Fahrverhalten gerichtet war, werden nicht behandelt, auch wenn alkoholbedingte Variablen wie Alkoholverbrauch oder die Trunkenheitsfahrten in den Analysen beinhaltet waren.

2.5.3.1 Studien ohne theoretischen Ansatz

Schon in den 1970er Jahren wurde versucht, mit verschiedenen proximalen Konstrukten das Auftreten von Trunkenheitsfahrten zu erklären, zuerst jedoch ohne Hilfe eines theoretischen Ansatzes. Bisher wurden folgende Variablen—zusammen mit Indikatoren für die Alkoholkonsummenge—herangezogen, um deren Einfluss auf die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit bzw. auf die Rückfallquote zu ermitteln: „Subjektiv eingeschätztes Unfallrisiko“, „Gruppennorm“, „moralische Bindung an das Gesetz“ sowie „wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit“ (Berger & Snortum, 1986; Noström, 1978). Zudem wurde auch die Perzeption von Sanktionen der Trunkenheitsfahrten oder der Folgen im Falle der Auffälligkeit (Fiorentino, Berger & Ramirez, 2007; Freeman et al., 2006; Macdonald & Dooley, 1993) ermittelt.

Darüber hinaus untersuchten Macdonald und Dooley (1993) fehlendes Bewusstsein in Bezug auf eigene Probleme im Umgang mit dem Alkohol. Bukasa und Klipp (2010) untersuchten unter wiederholten Trunkenheitstätern die mangelhafte Auseinandersetzung mit den Trunkenheitsfahrten. Die meisten obengenannten Forschungen erfolgten nicht theoriegestützt.

2.5.3.2 Studien zur Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens (TPB)

Erst seit Anfang 1990er Jahre wird die TPB im verkehrspsychologischen Forschungsbereich angewendet.

Parker et al. (1992) überprüften, inwieweit mittels der TPB das Auftreten von vier spezifischen Ordnungswidrigkeiten (darunter Trunkenheitsfahrten) im Straßenverkehr erklärt werden kann. Hierzu führten Parker et al. Interviews mit einer englischen repräsentativen

Stichprobe durch; dabei wurden TPB-Konstrukte erfasst. In den strukturierten Interviews wurde zu jeder der vier Ordnungswidrigkeiten ein hypothetisches Fahrscenario präsentiert, auf das die Probanden antworten sollten. Bezogen auf die Ergebnisse zu Trunkenheitsfahrten zeigte sich mittels einer hierarchischen Regressionsanalyse, dass die grundsätzliche Logik der TPB auch hinsichtlich der Intention, unter Alkoholeinfluss zu fahren, angewendet werden kann. Die Hinzunahme der Variablen „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ trug signifikant dazu bei, die erklärte Variation der abhängigen Variablen „Intention“ zu vergrößern. Insgesamt 42 % der totalen Varianz der „Intention“ wurde von den drei Konstrukten „Einstellungen“, „informelle Norm“ und „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“, aufgeklärt. Die Autorinnen wiesen aber auf die starke soziale Unerwünschtheit der Thematik und einer daraus folgenden potenziellen Tendenz zu Antwortverzerrungen hin.

Åberg (1993) untersuchte Variablen, die die Entscheidung, nach dem Konsum von Alkohol zu fahren, beeinflussen. Hierzu wurden per Post Befragungen mit einer repräsentativen Stichprobe der nichtabstinenten schwedischen männlichen Kraftfahrer durchgeführt. Åberg untersuchte zwei verschiedene Verhaltensvarianten: die Trunkenheitsfahrt mit einer BAK unterhalb von 0.5 Promille und die Trunkenheitsfahrt mit einer BAK über 0.5 Promille nach Einschätzung der Probanden. Neben den Variablen wie „Einstellung“, „informelle Norm“ und „Intention“ wurden die Variablen „Alkoholkonsummenge“ sowie „Trinkhäufigkeit“ in ein kausales Modell eingeschlossen. Die Ergebnisse zeigten, dass die Intention zu Trunkenheitsfahrten von der Einstellung, der Wahrnehmung der Sanktionen, der informellen Norm sowie von der Trinkmenge und -häufigkeit aufgeklärt wurde. Aus den gesamten Ergebnissen interpretierte Åberg, dass die wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit und das Bedürfnis nach Transportmitteln—nebst spezifischen situationalen Faktoren—wichtige Einflussfaktoren für die Entscheidung, nach dem Konsum von Alkohol zu fahren, waren.

Marcil, Bergeron und Audet (2001) führten eine Fragebogenuntersuchung mit männlichen kanadischen jungen Kraftfahrern durch, in der ein hypothetisches Trunkenheitsfahrt-Szenario dargestellt wurde. Ihr Ziel war, Beziehungen zwischen motivationalen Faktoren und der Intention zu Trunkenheitsfahrten zu erforschen. Eine Mehrfachregressionsanalyse zeigte, dass die Intention zu Trunkenheitsfahrten von den Faktoren „Einstellung“, „wahrgenommener Verhaltenskontrolle“ und in geringerem Maße von der „subjektiven Norm“ erklärt wurde. Diese drei Konstrukte klärten insgesamt 64 % der totalen Varianz der Intention auf. Sie betonten, dass das Niveau der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle wichtig für die Prävention der Trunkenheitsfahrten sein könnte, was auch der Feststellung von Parker et al (1992) entsprach.

Aus einem Vergleich der Fragebogenantworten von registrierten deutschen Trunkenheitstätern und einer Kontrollgruppe stellte Glitsch (2003) fest, dass zur Unterscheidung von registrierten Trunkenheitsfahrern und Kontrollgruppe die Variablen „Trinkmenge“, „moralische Norm“, „niedrigere Selbstkontrolle“ sowie „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ beitrugen. Es wurde auch deutlich, dass es sich bei einer Trunkenheitsfahrt um ein Verhalten handelt, bei dem in erster Linie der riskante Alkoholkonsum dominiert.

Auch in letzter Zeit werden im englischsprachigen verkehrspsychologischen Themenbereich weitere Forschungsergebnisse veröffentlicht, in der derselbe theoretischer Ansatz mit ähnlichen Methoden (Fragebogenumfrage) mit einer repräsentativen Kraftfahrerstichprobe verwendet wird (Chan, Wu & Hung, 2010).

2.5.3.3 Beschränkungen bei der Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) auf Trunkenheitsfahrten

Die TPB wird bei der Erklärung der durchdachten Art eines Verhaltens angesprochen. Die TPB betont, dass die Intention das entsprechende Verhalten nur vorhersagen kann, wenn das infrage kommende Verhalten durch die Willenskraft (*volition*) rational kontrolliert wird (Ajzen, 1991). Diese Betonung des volitionalen Aspekts des Verhaltens zeigt, dass den Faktoren „Intention“ und „Überzeugung“ eine wichtige Rolle als eine fundamentale Determinante des Verhaltens zukommt. (Ajzen & Manstead, 2007). Anders gesagt, falls man die TPB auf das Verhalten „alkoholisierte Fahrt“ anwendet, muss die klare Intention, unter Alkoholeinfluss zu fahren unter den analysierten Probanden gegeben sein. Bei Trunkenheitstätern ist aber anzunehmen, dass dies nicht immer der Fall ist.

In diesem Zusammenhang gibt es auch Vorbehalte hinsichtlich des Hranziehens der TPB zur Erklärung eines ausgeprägten Suchtverhaltens (Ajzen & Manstead, 2007). Bei einem ausgeprägten Suchtverhalten wie Rauchen, Alkohol- oder Drogenkonsum ist es für eine Person schwer, einer abweichenden Intention zu folgen, auch wenn sie motiviert ist, ihr Verhalten zu ändern. Das ist die Folge des süchtig machenden Charakters entsprechender Substanzen und dies kann auch für Trunkenheitsfahrten gelten.

Andere Bedenken zur Anwendung der TPB betreffen auch Verhaltensweisen, die häufig wiederholt und damit schließlich zur Gewohnheit werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die kognitive Anstrengung mit zunehmendem Habitualisierungsgrad abnimmt. Solche zum Teil automatisierte Verhaltensweisen ergeben sich dann, ohne durch entsprechende Einstellung, Norm oder Überzeugungen bedingt zu sein. Ajzen und Manstead (2007) gehen allerdings davon aus, dass Gewohnheiten durch die TPB erklärbar sind: Im

Modell der TPB können Gewohnheiten meist als Einflussgrößen der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle berücksichtigt und integriert werden (Glitsch, 2003).

Eine weitere Beschränkung ist, dass durch die Messung der Intention zur Trunkenheitsfahrt bzw. zur Hemmung der Trunkenheitsfahrt eine zukünftige Verhaltensmöglichkeit lediglich indirekt erklärt werden kann. Ajzen (1991) widerlegt dies: Die Korrelation zwischen der Intention und dem Verhalten ist hoch genug, wenn die entsprechenden Konstrukte gut formuliert sind. Darüber hinaus schweigt die TPB dazu, wie die Überzeugungen, die einem gegebenen Verhalten zugrunde liegen, verändert werden können (Ajzen & Manstead, 2007).

Schließlich sollten methodische Schwachstellen berücksichtigt werden, wenn die TPB zur Erklärung der Intention zu Trunkenheitsfahrten verwendet wird. In Studien, in denen ein relativ hoher Prozentsatz (>50 %) der Varianz der Absicht, in Zukunft unter Alkoholeinfluss zu fahren, aufgeklärt worden ist (Chan, et al., 2010; Marcil et al., 2001), wurden trinkbezogene Einflussfaktoren in der Analyse völlig ausgeschlossen. Dies sollte als ein gravierender Fehler betrachtet werden. Die größte Schwäche vorliegender Studien anhand der TPB liegt in deren Methodik, insbesondere bei deren Stichprobenauswahl; es wurden zumeist nicht-registrierte Kraftfahrer (oft ausschließlich Studenten) aufgrund hypothetischer Szenarios über Trunkenheitsfahrten befragt, registrierte Trunkenheitsfahrer wurden kaum untersucht.

2.5.4 Zusammenfassung

Von den proximalen Persönlichkeitseigenschaften, die in Verbindung zu Trunkenheitsfahrten stehen und direkt dieses Verhalten beeinflussen können, hat in erster Linie das Alkoholkonsummuster eine große Bedeutung. Entsprechend den Forschungsinteressen und Fachbereichen der zitierten Autoren wurden verschiedene Variablen eingesetzt: von der durchschnittlichen oder höchsten Alkoholmenge, der Trinkhäufigkeit, der von der Polizei dokumentierten BAK/AAK-Werte, bis hin zu Summen der Alkoholmissbrauch- oder Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests.

Zusammen mit den Variablen zum Alkoholkonsum wurde seit den 1970er Jahren weitere Faktoren, die in Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten stehen, z.B. subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit, Wissen über juristische Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten sowie die Normorientierung ermittelt.

Im verkehrspsychologischen Bereich bietet unter anderem die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) einen theoretischen Ansatz zur Erläuterung der Bedeutung der Intention zu

Trunkenheitsfahrten. Entsprechende Studien untersuchten, inwieweit die Intention zu Trunkenheitsfahrten von der Einstellung, der subjektiven Norm, der Verhaltenskontrolle sowie von weiteren Ergänzungsvariablen erklärt werden konnte. Zusätzlich zu den TPB-Konstrukten wurden weitere Faktoren z.B. die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit und die Häufigkeit vergangener Trunkenheitsfahrten in das Modell eingearbeitet. Es ist aber noch nicht genug erforscht, welche psychologischen Faktoren zusammen mit Alkoholkonsum-bezogenen Variablen Auswirkungen auf eine Trunkenheitsfahrt (oder deren Entscheidungsprozess) haben, da Merkmale der Probanden sowie die Operationalisierung der behandelten Variablen in den früheren Studien unterschiedlich waren.

2.6 Spezifische Umstände und der Entscheidungsprozess bei Trunkenheitsfahrten

Wie Kraftfahrer aufgrund alkoholisierten Fahrens in Kontakt mit der Polizei geraten, ist in englischsprachigen Publikationen weniger häufig dokumentiert. Einige Autoren führten ausführliche Interviews mit Kraftfahrern durch, um Einzelheiten der letzten Trunkenheitsfahrt zu erfahren oder um den vorangegangenen Entscheidungsprozess zu überprüfen. Auf diese Weise können typische Verhaltensmuster und grundlegende ungünstige Denkweisen der Trunkenheitstäter herausgearbeitet werden.

Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke (1986) untersuchten durch eine schriftliche Befragung die Annahme, dass Kraftfahrer aufgrund situationsspezifischer Bedingungen in einer „Trink-Fahr-Situation“ deviant werden. Dies aber ließ sich mit den Ergebnissen der multivariaten Analysen nicht bestätigen. Vielmehr realisierten Kraftfahrer in einer bestimmten Situation ihr generelles Konfliktlösungsmuster, d.h. sie verhielten sich auch in dieser Situation der Tendenz nach so, wie sie sich nach ihren eigenen Angaben üblicherweise gegenüber der damaligen 0.8-Promille-Regelung verhielten; nämlich entweder konform oder auch mal gesetzeswidrig. Bei ihrer Befragung konnten sie aber nicht erfassen, wie sich tatsächliche Trunkenheitstäter in einer Fahr-Trink-Konfliktsituation verhalten, weil sich die Befragung nicht gezielt an Trunkenheitstäter richtete.

Thurman, Jackson und Zhao (1993) untersuchten, wie eine Stichprobe der nichtabstinenten erwachsenen Amerikaner die Entscheidung traf, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Dabei zeigten die Autoren den Probanden insgesamt 20 Szenarien, in denen jeweils eine hypothetische Situation vor einer Trunkenheitsfahrt dargestellt war. Entscheidende Faktoren

für eine Entscheidung zur Trunkenheitsfahrt waren: Beeinträchtigungsgrad (inwieweit man alkoholisiert ist), Verfügbarkeit einer Alternative zur Trunkenheitsfahrt, Wetter, Streckenlänge und Bekanntheitsgrad der Straße, die nach dem Alkoholkonsum gefahren werden musste, juristische Konsequenzen bzgl. Gefängnisstrafe, Fahrerlaubnisentzug und Geldstrafe, Reaktion der Gemeinschaft auf die Trunkenheitsfahrt und schließlich Ort des Trinkens. Die Analysen zeigten, dass sich die Aussagekraft dieser Faktoren je nach Häufigkeit der eigenen Trunkenheitsfahrten ändert: Für nach eigenen Angaben sehr erfahrene Trunkenheitstäter sind juristische Sanktionen wichtiger als für weniger erfahrene Probanden, wenn sie sich für oder gegen eine alkoholisierte Verkehrsteilnahme entscheiden.

Thurman et al. befassten sich aber nicht mit realen Trunkenheitsfahrt-Erfahrungen, sondern wiederum mit hypothetischen Reaktionen auf hypothetische Trunkenheitsfahrt-Situationen, die von den Autoren entworfen worden waren.

Im Folgenden werden zwei Studien dargestellt, in denen Kraftfahrer nach einem Interview-Protokoll mit der „*critical incidence technique*“ (CIT) (Flanagan, 1954), die in verschiedenen Industriebranchen verwendet wird, interviewt wurden. Die CIT ist eine Prozedur für ein Interview, in der man retrospektiv Informationen sammelt, um zunächst das Ereignis zu identifizieren und es dann zu evaluieren, damit verschiedene Lösungen vorgeschlagen werden können. Die Probanden beschrieben die Entscheidungsbasis, die zu spezifischen Beispielen der letzten Episode des alkoholisierten Fahrens führte. Dies beinhaltete sieben Punkte in zeitlicher Reihenfolge, z.B. Entscheidung zur Teilnahme an einem Trinkanlass, Wahl des Transportmittels bis zum Trinkort, Pläne vor und nach dem Alkoholkonsum, Aktivitäten während des Trinkens, Abschied vom Event und Transportmittel nach dem Alkoholkonsum.

McKnight, Langston, McKnight und Lange (1995) führten mittels der CIT Interviews mit 600 Kraftfahrern durch, um die Gründe für eine Entscheidung zur Trunkenheitsfahrt zu identifizieren. Insgesamt wurden mehr als 12 000 individuelle Gründe für die Entscheidung, die zu einer Trunkenheitsfahrt geführt hatten, registriert. Die Entscheidungsgrundlagen waren allgemein sehr spezifisch und deswegen war es schwierig, die Entscheidungsprozesse zu verallgemeinern. Trotzdem erkannten die Autoren, dass die soziale Umgebung, wie Freunde oder Bekannte, den stärksten Einfluss auf die Entscheidung zur Trunkenheitsfahrt hatte. In geringerem Maße hatten Faktoren wie z.B. Persönlichkeitseigenschaften, finanzielle Überlegungen, gewöhnliches Alkoholkonsummuster sowie Pläne vor und nach dem Konsum einen Einfluss auf den Entscheidungsprozess. Die Ergebnisse zeigten auch, dass eine Trunkenheitsfahrt überwiegend von Entscheidungen abhängt, die schon vor der eigentlichen

Tatentscheidung getroffen werden.

Aufgrund dieser Ergebnisse hielten es McKnight et al. für wichtig, zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten (1) frühzeitig die relevanten Entscheidungen zu modifizieren—das heißt, an welchen Aktivitäten teilzunehmen, welches Verkehrsmittel zu benutzen, und mit welchem Freundeskreis auszugehen ist, (2) zu vermeiden, dass Gastgeber oder Freunde die anderen darin bestärken, viel zu trinken oder nach dem Trinken zu fahren, (3) im Voraus eine Alternative zur alkoholisierten Fahrt zu planen, und schließlich (4) dem Alkoholkonsumenten und den anderen zu helfen, die nachteiligen Bedingungen zu vermeiden, die schließlich zu einer Trunkenheitsfahrt führen können.

Morrison, Begg und Langley (2002) führten Interviews mit 969 jungen Erwachsenen im Alter von 26 Jahren durch. Das Ziel war, persönliche und situationsbezogene Einflussfaktoren bei Ereignissen, die zur Trunkenheitsfahrt geführt haben, zu vergleichen mit anderen, die mit Fahren ohne Alkoholeinfluss endeten. Die Autoren verwendeten die CIT bei der Klassifizierung der Äußerungen. Insgesamt berichteten 757 Interviewte ein Ereignis, in dem sie nach einem Trinkanlass ein Kraftfahrzeug fuhren. Von diesen wurden 87 Interviewte (9 %) als eine Gruppe mit Trunkenheitsfahrt klassifiziert. Die restlichen 663 Interviewten wurden als eine Gruppe mit nüchterner Fahrt eingestuft. Verglichen mit der „nüchternen Fahrt“-Gruppe berichteten mehrere Probanden in der „Trunkenheitsfahrt“-Gruppe, dass sie alleine fuhren, sie eher in einem Lokal trinken und sie im Voraus—sei es vor dem Konsum oder dem Fahren—keine Pläne machten. Bei der Trunkenheitsfahrt-Gruppe war auch eine Tendenz zu beobachten, bei vermehrter Geselligkeit (unbeschwerter Heiterkeit) mehr zu trinken, während es für die nüchterne Fahrt-Gruppe entscheidend war, ob nach dem Konsum das Bedürfnis bestand, Auto zu fahren.

Die Autoren stellten z.B. auch fest, dass es bei der Trunkenheitsfahrt-Gruppe mehr Probanden mit Alkoholproblemen oder Drogenmissbrauch gab. Die Autoren betonten, dass sich die Gruppe mit Trunkenheitsfahrten von der anderen auch dadurch stark unterschied, dass die Probanden schon lange vor der Abfahrt zum Trinkort die Entscheidung getroffen hatten, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Daraus kann geschlossen werden, dass Trunkenheitstäter entweder absichtlich das Trinken mit dem Fahren koppeln oder aber keine Strategie entwickeln, um eine Trunkenheitsfahrt zu vermeiden. Die Autoren schlugen vor, dass Präventionsmaßnahmen auch auf Veränderungen dieses Entscheidungsprozesses zielen sollten.

3 Aufgabenstellung und Hypothesen

3.1 Aufgabenstellung

Im Folgenden werden die Zielsetzung der vorliegenden Arbeit und die zu überprüfenden Hypothesen präzisiert. Angesichts der theoretischen Überlegungen und der dargestellten empirischen Befundlage ließen sich für die durchgeführte Untersuchung folgende zentrale Fragestellungen ableiten:

1. Welche Trink- und Fahrgewohnheiten zeichnen Trunkenheitsfahrer in Japan aus? Wie groß ist das Problemausmaß ihres Trinkverhaltens? Aufgrund der Literaturanalyse westlicher Studien ist anzunehmen, dass auch japanische Trunkenheitstäter im Vergleich zu unauffälligen Kraftfahrern (im Folgenden auch „Nichttrunkenheitstätern“ genannt) häufig erhebliche Alkoholmengen konsumieren, was bei einem Teil von ihnen zu physischen und/oder psychischen Konsequenzen führt.
2. Wie viel Alkoholmengen haben in Japan registrierte Trunkenheitstäter vor der registrierten Trunkenheitsfahrt konsumiert? Besteht ein Zusammenhang zwischen konsumierter Alkoholmenge, der Art der Trunkenheitsfahrt und den Erfahrungen mit Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit? Welche Sanktion- bzw. Rehabilitationsmaßnahmen halten Trunkenheitstäter für effektiv und welche nicht? Wie unterscheiden sich Trunkenheitstäter und unauffällige Kraftfahrer hinsichtlich der unter 2. genannten Aspekte?
3. Was geschieht vor und während der Trunkenheitsfahrten? Welche Entscheidungen haben japanische registrierte Trunkenheitsfahrer vor bzw. während des Trinkens und / oder Fahrens getroffen – oder nicht getroffen?
4. Welche Konsequenzen ziehen japanische Trunkenheitsfahrer nach dem Kontakt mit der Polizei? Inwieweit hat die persönliche und soziale Erfahrung mit der Polizeikontrolle ihre Perzeption der Trunkenheitsfahrten bzw. deren Konsequenzen geändert? Inwiefern haben ihre Erfahrungen mit Trunkenheitsfahrten bzw. mit dem Polizeikontakt unmittelbare psychologische Einflüsse gehabt?

Die Fragen 1. und 2. betreffen hauptsächlich Gruppenunterschiede zwischen registrierten Trunkenheitsfahrern und unauffälligen Kraftfahrern. Hingegen zielen die Fragen 3. und 4. auf

eine detaillierte Beschreibung der Trunkenheitsfahrt und tiefere Einsicht in Verhalten, Einstellung und Absicht der unter Alkoholeinfluss auffällig gewordenen Kraftfahrer ab.

3.2 Hypothesen

Nachfolgend werden die Zielgruppe der vorliegenden Arbeit und die zu prüfenden Hypothesen präzisiert. Bei der Präzisierung der Hypothesen ist zu beachten, dass die zugrundeliegenden Daten teils quantitativer und teils qualitativer Natur sind.

Dort, wo bei der Hypothesentestung auf quantitative Daten zurückgegriffen werden konnte, erfolgte die Hypothesenformulierung entsprechend der Darstellung von Hussy & Jain (2002) auf unterschiedlichen Ebenen. Zunächst wurde—in der Regel—aus der Literatur eine theoretisch-inhaltliche Hypothese (TIH) abgeleitet. Durch Operationalisierung der abstrakten Begriffe wurde dann eine empirisch-inhaltliche Hypothese (EIH) aufgestellt. Nach Parametrisierung dieser Hypothese ergaben sich schließlich entsprechende statistische Vorhersagen (SV), aus denen im letzten Ableitungsschritt Testhypothesen (TH) formuliert wurden. Allerdings hat sich gezeigt, dass bei der Prüfung multivariater sowie kategorialer Zusammenhänge die Darstellung der Hypothesen in der Terminologie von Hussy & Jain schwierig ist. Daher wurde in diesen Fällen auf die Formulierung von SVs und THs verzichtet. Insgesamt gilt für die vorliegende Arbeit, dass zur besseren Lesbarkeit SVs und THs in Anhang A-1 aufgelistet sind.

Bei Erwartungen und Vermutungen, die aus dem qualitativen Daten geschlossen werden können, wurden allerdings keine Hypothesen analog zu Hussy & Jain formuliert, da ein solches Untersuchungsdesign damit nicht vereinbar ist.

3.2.1 Hypothesen zu Gruppenunterschieden zwischen alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern

Die erste Aufgabenstellung besteht darin, eine zentrale Determinante zu bestimmen, mittels derer Trunkenheitstäter in Japan von Nichttrunkenheitstätern i.S.v. normtreuen Kraftfahrern durch alkoholkonsum- und fahrtbezogene Indikatoren unterschieden werden können (vgl. Abschnitt 2.1).

Im empirischen Teil vorliegender Arbeit werden ausschließlich japanische männliche Kraftfahrer betrachtet. Weibliche Kraftfahrer wurden aus der Analyse ausgeschlossen, weil

sowohl der Alkoholkonsum als auch das Autofahren stark geschlechtsabhängig sind und es aus methodischer Sicht wünschenswert ist, Störvariablen wie das Geschlecht möglichst auszuschließen.

3.2.1.1 Hypothesen zu Gruppenunterschieden zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern

Wenngleich es kaum möglich ist, empirisch zu quantifizieren, wie hoch oder niedrig die polizeiliche Kontrolldichte in Japan ist, kann aber doch davon ausgegangen werden, dass die Entdeckungswahrscheinlichkeit einer einzelnen Trunkenheitsfahrt durch die Polizei tatsächlich sehr gering ist. Dies bedeutet, dass diejenigen, die unter Alkoholeinfluss fahren, schon oftmals—seien es 50 oder 100 Mal—in der Vergangenheit unter Alkoholeinfluss gefahren sind, bevor sie von der Polizei kontrolliert werden. Dies kann aber gleichzeitig bedeuten, dass diejenigen, die berichten, unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein, ohne von der Polizei kontrolliert worden zu sein, ähnliche Verhaltensmuster in Bezug auf Alkoholkonsum, Fahren sowie auf die Verkehrsteilnahme nach dem Alkoholkonsum aufweisen. Im Folgenden werden daher Trunkenheitstäter, die berichten, innerhalb eines Jahres mindestens einmal unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein, aber über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren nicht wegen einer Trunkenheitsfahrt registriert wurden, „Dunkelfeldtäter“ genannt.

Zum Alkoholkonsumverhalten wird angenommen, dass japanische, wie auch westliche Trunkenheitsfahrer, erhebliche Alkoholmengen konsumieren. Als Kenngrößen des Alkoholkonsumverhaltens werden in vorliegender Studie die folgenden Kenngrößen untersucht: täglicher Alkoholkonsum, höchster Alkoholkonsum im letzten Monat sowie Häufigkeit des Alkoholkonsums.

Hieraus wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 1: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf das Ausmaß und die Häufigkeit des Alkoholkonsums.

Entsprechende Variablen sowie deren Lokalisierung in den im Rahmen der hier beschriebenen Untersuchung (vgl. Kap. 4) eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 6 angegeben.

Tabelle 6
Variablen der TIH 1

Variablen der TIH 1 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Täglicher Alkoholkonsum in Gramm (t_g)	9
Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat in Gramm (h_g)	9
Häufigkeit des Alkoholkonsums (fa)	8
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 1.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich des täglichen Alkoholkonsums zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 1.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich des höchsten Alkoholkonsums im letzten Monat zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 1.3:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Häufigkeit des Alkoholkonsums zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

Von Kraftfahrern wahrgenommene körperliche und psychische Alkoholprobleme und ihr persönlicher Alkoholkonsum (in Gramm) mögen nicht immer gleich sein. Summen bzw. gewichtete Summen der standardisierten Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests können als eine wichtige Kennzeichnung der subjektiv wahrgenommenen Problemschwere des Alkoholkonsums dienen. In vorliegender Arbeit wurden hierzu die Testverfahren KAST (*Kurihama Alcoholism Screening Test*) (Saito & Ikegami, 1978) und CAGE (Abkürzung von *Cutting down drinking, Annoyance by criticism, Guilty feelings, and Eye-openers*) (Ewing, 1984) eingesetzt. KAST ist der einzige an einer japanischen Population standardisierte Alkoholabhängigkeits-Screening-Test. Er besteht aus 14 Items, die verschiedene Aspekte wie interpersonelle, soziale und physische Konsequenzen des exzessiven Trinkens erfassen (siehe Anhang B-1). CAGE ist ein 4-Item-Screening-Test, der in den USA entwickelt wurde, und sich hauptsächlich auf die subjektive Einschätzung der Konsequenzen des eigenen Trinkverhaltens bezieht.

Das Testverfahren CAGE wurde in verschiedenen medizinischen Untersuchungen in Japan

verwendet. Hinsichtlich der Testkennwerte wird deshalb auf die bei den Medizinern gebräuchliche *receiver operating characteristic* (ROC) verwiesen ($N = 408$). Die dabei ermittelten Sensitivität und Spezifität betragen jeweils 0.67 und 0.87, dies ist gleichbedeutend mit einer befriedigenden Validität und Reliabilität (Kawakami et al, 1993).

Das KAST-Testverfahren wurde ebenfalls in mehreren medizinischen Untersuchungen eingesetzt. Ein diskriminanzanalytischer Vergleich zwischen den Testergebnissen der Probanden ($N = 861$) und der extern gestellten Alkoholabhängigkeits-Diagnose erbrachte, dass 99 % der Testteilnehmer mittels des Testverfahrens richtig, d.h. im Sinne der Alkoholabhängigkeits-Diagnose eingestuft wurden (Saito & Ikegami, 1978).

Es wird nun angenommen, dass sich das Problemausmaß des exzessiven bzw. häufigen Alkoholkonsums, das von Screening-Tests gemessen wird, nicht zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern unterscheidet.

Hieraus wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 2: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 7 angegeben.

Tabelle 7
Variablen der TIH 2

Variablen der TIH 2 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Summen des CAGE Screening-Tests (CAGE)	13
Gewichtete Summen des KAST Screening-Tests (KAST)	14
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 2.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Summenwerte des CAGE-Screening-Tests zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 2.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der gewichteten Summenwerte des KAST-Screening-Tests zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

Frühere Studien zeigten, dass es keine direkten Zusammenhänge zwischen Fahrleistung, Zweck des Fahrens sowie Angewiesensein auf Autofahren und Trunkenheitsfahrten gab (Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke, 1986; Norström, 1978; Vingilis et al., 1994). Diese Befundlage ist in Japan noch zu überprüfen, da es möglich ist, dass Faktoren wie Fahrleistung und Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel eine größere Rolle spielen (vgl. Abschnitt 2.1.3). Zudem gibt es die Vermutung, dass die Einstellung der Trunkenheitstäter gegenüber dem Autofahren bzw. gegenüber den Strategien der Verkehrsmittelwahl anders ist als die Einstellung der normtreuen Kraftfahrer. In vorliegender Arbeit werden drei fahrtbezogene Indikatoren untersucht: Fahrleistung, Fahrthäufigkeit sowie subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit.

Bei der Formulierung der Hypothesen wird angenommen, dass es zwischen den registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern keinen Unterschied hinsichtlich der obengenannten fahrtbezogenen Indikatoren gibt.

Entsprechend lautet die theoretisch-inhaltliche Hypothese:

TIH 3: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf die Fahrleistung, die Fahrthäufigkeit sowie auf die subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 8 angegeben.

Tabelle 8
Variablen der TIH 3

Variablen der TIH 3 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Fahrleistung (km)	4
Fahrthäufigkeit (ff)	1
Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit (sub_f)	5
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 3.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der jährlichen Fahrleistung zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 3.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Fahrthäufigkeit zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 3.3:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

3.2.1.2 Hypothesen zu Gruppenunterschieden zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern

Bei den folgenden Hypothesen wird von der Vermutung ausgegangen, dass sich die zwei Tätergruppen (Registrierte Täter und Dunkelfeldtäter) nicht unterscheiden. Im Folgenden werden die Trunkenheitstäter—ungeachtet ihres Registrierungszustands—als eine Gruppe behandelt.

Nun werden Trunkenheitstäter mit—nach eigener Angabe—gesetzestreuen Kraftfahrern verglichen. Im Gegensatz zur TIH 1 wird angenommen, dass Trunkenheitstäter erheblich mehr und häufiger Alkohol konsumieren als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

Hieraus wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 4: Japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich im Ausmaß und der Häufigkeit des Alkoholkonsums von den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

Entsprechende Variablen sowie deren Lokalisierung in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 9 angegeben.

Tabelle 9
Variablen der TIH 4

Variablen der TIH 4 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Täglicher Alkoholkonsum in Gramm (t_g)	9
Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat in Gramm (h_g)	9
Häufigkeit des Alkoholkonsums (fa)	8
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10
Selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 4.1:

Trunkenheitstäter konsumieren täglich signifikant mehr Alkohol als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 4.2:

Trunkenheitstäter konsumierten im letzten Monat mindestens bei einem Trinkanlass signifikant mehr Alkohol als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 4.3:

Trunkenheitstäter konsumieren Alkohol signifikant häufiger als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

Es wird weiterhin angenommen, dass die Trunkenheitstäter ihre potenziellen Alkoholprobleme und die negativen Konsequenzen des Alkoholkonsums, die von den Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests gemessen werden, stärker wahrnehmen als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

Hieraus wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 5: Japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich in den Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests von den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 10 angegeben.

Tabelle 10
Variablen der TIH 5

Variablen der TIH 5 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Summen des CAGE Screening-Tests (CAGE)	13
Gewichtete Summen des KAST Screening-Tests (KAST)	14
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10
Selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 5.1:

Trunkenheitstäter antworten auf mehr Items in CAGE-Screening-Test mit „Ja“ im Vergleich zu selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

EIH 5.2:

Trunkenheitstäter antworten auf mehr Items in KAST-Screening-Test mit „Ja“ im Vergleich zu selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

Im Hinblick auf fahrtbezogene Indikatoren wird ebenfalls angenommen, dass Trunkenheitstäter mehr und öfter fahren als normtreue Kraftfahrer. Ihre Einstellung gegenüber Autofahren sollte in Betracht gezogen werden (vgl. Abschnitt 3.2.1.1). Wie schon bei der Formulierung der TIH 3 beschrieben wurde, werden auch drei fahrtbezogene Indikatoren untersucht: Fahrleistung, Fahrthäufigkeit sowie subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit.

Entsprechend lautet die theoretisch-inhaltliche Hypothese:

TIH 6: Trunkenheitstäter unterscheiden sich in der Fahrleistung, der Fahrthäufigkeit sowie in der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit von den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 11 angegeben.

Tabelle 11
Variablen der TIH 6

Variablen der TIH 6 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Fahrleistung (km)	4
Fahrthäufigkeit (ff)	1
Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit (sub_f)	5
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10
Selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 6.1:

Trunkenheitstäter fahren jährlich mehr Kilometer als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 6.2:

Trunkenheitstäter fahren häufiger mit dem Auto als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 6.3:

Trunkenheitstäter berichten eine höhere subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

Es ist anzunehmen, dass die Variablen für Alkoholkonsumverhalten sowie die Ergebnisse der Screening-Tests—im Vergleich zu fahrtbezogenen Variablen—den relativ größeren Erklärungswert für Gruppenunterschiede besitzen (vgl. Abschnitt 2.1.2). Dies bedeutet, dass sich die Trunkenheitstäter in erster Linie in ihrem Alkoholkonsumverhalten bzw. wahrgenommenen Alkoholproblemen und weniger in ihren fahrtbezogenen Variablen von Nichttrunkenheitstätern unterscheiden.

Als EIH wurde deswegen folgende Hypothese formuliert:

EIH 6.4:

Der Vergleich der Ergebnisse zeigt in Bezug auf die Hypothesen EIH 6.1 bis EIH 6.3 geringere Gruppenunterschiede als bei EIH 4.1 bis EIH 4.3 sowie EIH 5.1 bis EIH 5.2. Mit anderen Worten tragen die Variablen des Alkoholkonsummusters und die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests mehr zu Gruppenunterschieden bei als die fahrtbezogenen Variablen.

3.2.2 Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK-Wertes und Trunkenheitsfahrt-Indikatoren

3.2.2.1 Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK-Wertes und dem Alkoholkonsummuster bzw. den Ergebnissen der Screening-Tests

In der vorliegenden Literatur wurde der von der Polizei erfasste BAK/AAK-Wert als ein wichtiger Indikator für den Schweregrad der Trunkenheitsfahrten identifiziert: Je höher der BAK/AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto schwerere Alkoholprobleme zeigen sie (Marowitz, 1998). Ein hoher BAK/AAK-Wert belegt ein starkes Trinktraining und damit zeitweiligen Alkoholmissbrauch (Stephan, 2005). Es gibt Hinweise darauf, dass Auffälligkeiten und hohe Rückfallquoten mit problematischem Alkoholkonsum und mit einem hohen BAK/AAK-Wert zusammenhängen: Je höher der BAK/AAK-Wert registrierter Trunkenheitstäter ist, desto wahrscheinlicher werden sie in der Zukunft rückfällig (Stephan, 1988; Marowitz, 1998).

Vorliegende Studien zeigten auch, dass die Alkoholkonsummenge und die Häufigkeit des Alkoholkonsums wichtige Indikatoren für das Ausmaß der Alkoholproblematik bei registrierten Trunkenheitstätern sind (Gruenewald et al, 1996; Yu, 2000).

Hieraus wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 7: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter, die mit einem höheren AAK-Wert auffällig wurden, konsumieren mehr und öfter Alkohol als diejenigen, die mit einem niedrigeren AAK-Wert auffällig wurden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 12 angegeben.

Tabelle 12
Variablen der TIH 7

Variablen der TIH 7 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Täglicher Alkoholkonsum in Gramm (t_g)	9
Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat in Gramm (h_g)	9
Häufigkeit des Alkoholkonsums (fa)	8
AAK-Wert nach eigener Angabe (AAK)	11-1
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 7.1:

Je höher der berichtete AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto mehr Alkohol konsumieren sie täglich.

EIH 7.2:

Je höher der berichtete AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto höher ist ihr höchster Alkoholkonsum im letzten Monat.

EIH 7.3:

Je höher der berichtete AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto häufiger konsumieren sie Alkohol.

In dem vorangegangenen Abschnitt 3.2.1.2 wurden das Alkoholkonsummuster und die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests differenziert betrachtet, da von Kraftfahrern wahrgenommene körperliche und psychische Alkoholprobleme und deren Alkoholkonsum in Gramm nicht in unmittelbarer Beziehung zu Abhängigkeit stehen müssen. Dementsprechend stellt sich im Folgenden die Frage, ob ein Zusammenhang zwischen der Höhe des AAK-Wertes und dem Alkoholkonsum in Gramm und der Häufigkeit des Alkoholkonsums einerseits bzw. zwischen dem AAK-Wert und den wahrgenommenen körperlichen und psychischen Alkoholproblemen andererseits besteht.

Hieraus wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 8: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter, die mit einem höheren AAK-Wert auffällig wurden, haben schwerere Alkoholprobleme als diejenigen, die mit einem niedrigeren AAK-Wert auffällig wurden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 13 angegeben.

Tabelle 13
Variablen der TIH 8

Variablen der TIH 8 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Summen des CAGE Screening-Tests (CAGE)	13
Gewichtete Summe des KAST Screening-Tests (KAST)	14
AAK-Wert nach eigener Angabe (AAK)	11-1
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	10

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 8.1:

Je höher der berichtete AAK-Wert von registrierten Trunkenheitstätern ist, desto höher ist die Summe ihrer Werte im CAGE Screening-Test.

EIH 8.2:

Je höher der berichtete AAK-Wert von registrierten Trunkenheitstätern ist, desto höher ist die gewichtete Summe ihrer Werte im KAST Screening-Test.

Analog zur vorangegangenen Hypothese ist hier auch anzunehmen, dass fahrtbezogene Variablen weniger mit der Höhe des BAK/AAK-Werts korreliert sind, wenn sie zusammen mit Variablen für das Alkoholkonsummuster bzw. die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests berücksichtigt werden. Dies ist bislang noch nicht an japanischen Probanden wissenschaftlich untersucht worden; es wird nun in der vorliegenden Arbeit geprüft.

Hieraus wurde folgende Hypothese abgeleitet:

EIH 8.3:

Auch bei der gemeinsamen Berücksichtigung von fahrtbezogenen Variablen und Alkoholkonsummuster bzw. Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests unterscheiden sich Trunkenheitstäter mit einem höheren AAK-Wert von denjenigen, die mit einem niedrigen AAK-Wert auffällig wurden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebogen sind in Tabelle 14 angegeben.

Tabelle 14
Variablen der EIH 8.3

Variablen der EIH 8.3 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Fahrleistung (km)	4
Fahrthäufigkeit (ff)	1
Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit (sub_f)	5
Täglicher Alkoholkonsum in Gramm (t_g)	9
Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat in Gramm (h_g)	9
Häufigkeit des Alkoholkonsums (fa)	8
Summen des CAGE Screening-Tests (CAGE)	13
Gewichtete Summe des KAST Screening-Tests (KAST)	14
AAK-Wert nach eigener Angabe (AAK)	11-1
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	10

3.2.2.2 Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten

Frühere Studien zeigten einen Zusammenhang zwischen der Menge des konsumierten Alkohols, der Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten und der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit (siehe Abschnitt 2.5.3.1). Zudem wurde festgestellt, dass die Höhe des AAK- bzw. BAK-Wertes ein guter Indikator für die Rückfälligkeit bei Trunkenheitsfahrten ist (z.B. Marowitz, 1998). Vorliegende Studie behandelt zwar retrospektive Querschnittsdaten, aber als eine Alternative zur Rückfälligkeit der Trunkenheitstäter ist hier die selbst berichtete Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr erhoben worden. Damit kann hier der Frage nachgegangen werden, ob ein AAK-Wert zum Zeitpunkt der Polizeikontrolle auf die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit schließen lässt.

Es wurde folgende theoretisch-inhaltliche Hypothese abgeleitet:

TIH 9: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter, die mit einem höheren AAK-Wert auffällig wurden, berichten, dass sie in letzter Zeit öfter unter Alkoholeinfluss gefahren sind als diejenigen, die mit einem niedrigeren AAK-Wert auffällig wurden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 15 angegeben.

Tabelle 15
Variablen der TIH 9

Variablen der TIH 9 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
AAK-Wert nach eigener Angabe (AAK)	11-1
Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr (f_TF)	10
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	10

Als EIH wurde folgende Hypothese formuliert:

EIH 9:

Je höher der berichtete AAK-Wert von Trunkenheitstätern ist, desto häufiger sind sie im letzten Jahr unter Alkoholeinfluss gefahren.

3.2.3 Hypothesen zur General- bzw. Spezialprävention

Angelehnt an empirische Befunde zur Theorie der General- bzw. Spezialprävention ist davon auszugehen, dass sich die Zahl alkoholisierter Fahrten durch eine Erhöhung der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit durch die Polizei senken lässt. Wie die Literaturanalyse amerikanischer bzw. australischer Studien (vgl. Abschnitt 2.3.3) zeigt, können generalpräventive Maßnahmen positive Auswirkungen auf die generelle Bevölkerung gehabt haben (Ross, 1992; Wagenaar et al., 2007). Im Gegensatz dazu waren die auf der Spezialprävention basierende Interventionen bislang nicht erfolgreich (Briscoe, 2004; Ross, 1992; Stephan, 1988). Angesichts bislang geringen Erfolges der Spezialprävention in westlichen Ländern ist auch in Japan ein Umdenken bei den Entscheidungsträgern angezeigt. Anstatt immer härtere Sanktionen zu verhängen und damit Trunkenheitstäter als „böartige Verbrecher“ zu kategorisieren, erscheint es sinnvoller, die Problematik und Bedürfnisse der Trunkenheitstäter richtig zu verstehen und zu behandeln.

In der vorliegenden Studie ist es nicht möglich, die Legalbewährung durch Erhebung der Rückfallquoten zu prüfen. Dies wäre nötig, um die Auswirkung der Spezialprävention in Japan empirisch zu untersuchen. In Japan existiert kein Register, ähnlich dem deutschen

Verkehrszentralregister, in dem alle geahndeten Verstöße eines Trunkenheitstäters aus einem bestimmten Zeitraum verzeichnet sind. Es existiert zwar eine ähnliche Datenbank, die aber nur Eintragungen zu allen gültigen Fahrerlaubnisnummern bzw. den zugehörigen Fahrerlaubnisinhabern enthält. Sobald eine Fahrerlaubnis wegen Ordnungswidrigkeiten oder eines Verkehrsunfalls entzogen wird, erfolgt eine komplette Löschung der entsprechenden Daten. Nach vorausgegangenem Fahrerlaubnisentzug wird einem Bewerber nach der vorgeschriebenen Sperrfrist eine neue Fahrerlaubnisnummer zugeteilt. Deswegen ist es unmöglich, mit dieser Datenbank personenbezogene Untersuchungen zur Legalbewährung durchzuführen.

Angesichts der unzureichenden Registrierung in der japanischen Fahrerlaubnisdatenbank werden in vorliegender Arbeit subjektive Angaben zum Thema General- bzw. Spezialprävention analysiert.

Die 10. theoretisch-inhaltliche Hypothese lautet damit:

TIH 10: Japanische männliche, nach eigenen Angaben normtreue Kraftfahrer bewerten die Wirksamkeit schärferer Sanktionen von Trunkenheitsfahrten signifikant positiver als Trunkenheitstäter.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 16 angegeben.

Tabelle 16
Variablen der TIH 10

Variablen der TIH 10 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Prozentsatz der Antwort „Ja“ zu „noch härtere Sanktionen“ als effektive Maßnahmen	12-9
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 1 (Gruppe T1)	10
Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	10
Selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N)	10

Als EIH wurde folgende Hypothese formuliert:

EIH 10:

Im Vergleich zu Trunkenheitstätern spricht sich ein höherer Anteil der selbst definierten normtreuen Kraftfahrer für „noch härtere Sanktionen“ als effektive Maßnahmen gegen

Trunkenheitsfahrten aus.

Aufgrund bisheriger empirisch gewonnener Erkenntnisse ist anzunehmen, dass sich die subjektiv eingeschätzte Entdeckungswahrscheinlichkeit auf normkonformes Verhalten der potenziellen sowie bekannten Trunkenheitstäter stärker auswirkt als die Strafschwere der Sanktionen (siehe Abschnitt 2.3.3). Die subjektive Strafschwere der Sanktionen ergibt sich daraus, inwieweit sich Trunkenheitstäter mit entsprechender Strafschwere auskennen.

Die 11. theoretisch-inhaltliche Hypothese lautet deshalb:

TIH 11: Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit erklärt das Verhalten von Trunkenheitstätern in der Vergangenheit stärker als das Wissen über die Höhe der Sanktionen.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 17 angegeben.

Tabelle 17
Variablen der TIH 11

Variablen der TIH 11 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Entdeckungswahrscheinlichkeit vor der Kontrolle (Ent_vorher) *	18
Entdeckungswahrscheinlichkeit nach der Kontrolle (Ent_nachher)*	18
Wissen über die Höhe der Sanktionen (Wissen)	19
Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr (f_TF)	10
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	

* Die Daten wurden invertiert.

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 11.1:

Es gibt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Wissen über die Höhe der Sanktionen und der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit bei den Trunkenheitstätern.

EIH 11.2:

Je häufiger Trunkenheitstäter in der Vergangenheit unter Alkoholeinfluss gefahren sind, desto niedriger ist ihre subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit.

3.2.4 Hypothesen zu proximalen Einflussfaktoren

Dieser Abschnitt behandelt Hypothesen zu proximalen Einflussfaktoren, die eng mit Trunkenheitsfahrten zusammenhängen. Die Hypothesen wurden, angelehnt an die Kernannahmen, die unter anderem im Kapitel über die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) behandelt wurden (siehe Abschnitt 2.5.3), entwickelt. Angesichts der empirischen Ergebnisse und der Beschränkungen bei der Anwendung der TPB ist aber nicht anzunehmen, dass allein die TPB für die Aufklärung der Intention zur Durchführung der Trunkenheitsfahrten ideal sein kann. Insbesondere können wiederum Merkmale des Alkoholkonsummusters und dessen Konsequenzen von großer Bedeutung sein.

Hierfür wird geprüft, ob und inwieweit registrierte Trunkenheitstäter beabsichtigen, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden: (1) indem sie gar keinen Alkohol trinken wollen (konsequente Abstinenz), (2) indem sie den Alkoholkonsum reduzieren wollen oder (3) indem sie Trinken und Fahren zu trennen beabsichtigen.

Bei der Umsetzung der letzten Strategie, d.h. der Trennung von Trinken und Fahren, gibt es mehrere Möglichkeiten: Als erstes ist anzunehmen, dass Trunkenheitstäter beabsichtigen, den Ort, an dem Alkohol konsumiert wird / werden soll, ohne eigenes Kraftfahrzeug aufzusuchen. Des Weiteren können sie sich alternativ einen Fahrer für die Rückfahrt organisieren oder sie weichen auf ein alternatives Verkehrsmittel aus, damit sie nach dem Alkoholkonsum nicht selbst Auto fahren müssen. Schließlich wird angenommen, dass sie beabsichtigen, nach Trinkende lange genug zu warten, bis sie glauben, nüchtern zu sein.

3.2.4.1 Hypothesen zur informellen Norm der Trunkenheitstäter als einem Prädiktor für die Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten

Viele Trunkenheitstäter sind sich bewusst, dass ihr Verhalten von der Gesellschaft nicht akzeptiert und sogar scharf verurteilt wird. Kritik von nahestehenden Personen wie Ehepartnern, anderen Familienmitgliedern oder Arbeitskollegen werden als typische Einflussgröße angesehen, die sich gestaltend auf die „*subjective norm*“ (informelle Norm) der TPB auswirkt. Die TPB geht von der Annahme aus, dass die Variable „informelle Norm“—zusammen mit den Variablen „Einstellung“ und „subjektive Verhaltenskontrolle“—die Intention zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten direkt beeinflusst (siehe Abschnitt 2.5.2 bzw. Abbildung 10). Die informelle Norm wird durch die Stärke der Befürchtung operationalisiert, wegen Trunkenheitsfahrten von nahestehenden Personen verurteilt zu werden. Das bedeutet, dass eine starke subjektive Antizipation von Kritik die Absicht zu weiteren Trunkenheitsfahrten hemmen soll. Die Hauptfrage lautet daher:

Hält eine starke Furcht vor informeller Sanktionen von weiteren Trunkenheitsfahrten ab?

Die 12. theoretisch-inhaltliche Hypothese lautet:

TIH 12: Wenn registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, berichten sie eine starke Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 18 angegeben.

Tabelle 18
Variablen der TIH 12

Variablen der TIH 12 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Kritik von nahestehenden Personen (inf_Norm)	20-2 und 3
Absicht zur Abstinenz in der Zukunft (Int_Abstinenz)	21-2
Absicht zur Trinkreduzierung in der Zukunft (Int_Reduzierung)	21-1,3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	21-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	21-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	21-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 12.1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft abstinent zu sein bzw. zu bleiben, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 12.2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft den Alkoholkonsum zu reduzieren, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 12.3:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto

eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 12.4:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie sich einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 12.5:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

3.2.4.2 Hypothesen zur positiven Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten als einem Prädiktor für die Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten

Die TPB folgt der Annahme, dass die Variable „Einstellung“ gegenüber einem bestimmten Verhalten—zusammen mit den Variablen „*informelle Norm*“ und „Verhaltenskontrolle“—die Intention, dieses Verhalten durchzusetzen, vorhersagt. Man kann davon ausgehen, dass registrierte Trunkenheitstäter eine positivere Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten (Bagatellisierung bzw. Rechtfertigung von alkoholisierter Verkehrsteilnahme) haben als normtreue Kraftfahrern.

Innerhalb der Gruppe von registrierten Trunkenheitstätern kann es auch Unterschiede hinsichtlich ihrer Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten geben. Besteht nun eine größere Gefahr, in Zukunft wieder unter Alkoholeinfluss zu fahren bei denen, die eine positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten haben, im Vergleich zu denjenigen, die eine eher negative Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten berichten?

Die 13. theoretisch-inhaltliche Hypothese lautet:

TIH 13: Wenn registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter eine positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten haben, beabsichtigen sie weniger, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 19 angegeben.

Tabelle 19
Variablen der TIH 13

Variablen der TIH 13 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten (pos_Ein)	20-1, 4-6
Absicht zur Abstinenz in der Zukunft (Int_Abstinenz)	21-2
Absicht zur Trinkreduzierung in der Zukunft (Int_Reduzierung)	21-1, 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	21-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	21-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	21-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 13.1:

Je positiver bei registrierten Trunkenheitstätern die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft abstinent zu sein, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 13.2:

Je positiver bei registrierten Trunkenheitstätern die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft den Alkoholkonsum zu reduzieren, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 13.3:

Je positiver bei registrierten Trunkenheitstätern die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 13.4:

Je positiver bei registrierten Trunkenheitstätern die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie sich einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 13.5:

Je positiver bei registrierten Trunkenheitstätern die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

3.2.4.3 Hypothesen zur wahrgenommenen Verhaltenskontrolle als einem Prädiktor für die Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten

Die TPB geht davon aus, dass die Variable „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“—zusammen mit den Variablen „informelle Norm“ und „Einstellung“—auch die Intention, dieses Verhalten durchzusetzen, vorhersagt. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bedeutet einen subjektiven Kontrollgrad über nachfolgende Konsequenzen oder Ereignisse (Ajzen, 2002). In jetzigem Kontext bezieht es sich auf wahrgenommene Möglichkeiten bzw. Schwierigkeiten, Trunkenheitsfahrten vermeiden zu können.

Die 14. theoretisch-inhaltliche Hypothese lautet:

TIH 14: Wenn registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter die eigenen Möglichkeiten, Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (die Variable „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“), sehr hoch einschätzen, haben sie eine stark ausgeprägte Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen sind in Tabelle 20 angegeben.

Tabelle 20
Variablen der TIH 14

Variablen der TIH 14 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten (wahr_VK)	20-7, 8
Absicht zur Abstinenz in der Zukunft (Int_Abstinenz)	21-2
Absicht zur Trinkreduzierung in der Zukunft (Int_Reduzierung)	21-1, 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	21-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	21-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	21-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	

Als EIH wurden folgende Hypothesen formuliert:

EIH 14.1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft abstinent zu sein, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 14.2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft den Alkoholkonsum zu reduzieren, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 14.3:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten zu dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 14.4:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie sich einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 14.5:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

Aus der Literaturanalyse ergab sich nur eine geringe Anzahl von Studien über die TPB in Bezug auf Trunkenheitsfahrten (vgl. Abschnitt 2.5.3.2). In zwei von fünf im Abschnitt 2.5.3.2 analysierten Studien (Åberg, 1993; Glitsch, 2003) wurden Nicht-TPB-Variablen d.h. Variablen zur Erhebung des Alkoholkonsummusters (Häufigkeit und Menge des Alkoholkonsums) hinzugefügt. Dort wurde gezeigt, dass die Alkoholkonsummuster-bezogenen Variablen für die Erklärung der Intention zu Trunkenheitsfahrten unverzichtbar waren.

Hieraus folgt die Frage: Haben dysfunktionaler Alkoholkonsum bzw. häufiges und exzessives Trinken und subjektive Konsequenzen, die mit Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests gemessen werden, einen größeren Einfluss auf die Intention, Trunkenheitsfahrten in Zukunft zu vermeiden als TPB-Konstrukte, die die Intention zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten erklären?

Die relative Bedeutung der aus der TPB abgeleiteten Konstrukte für die Intention zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten kann auf der Basis der in Tabelle 21 enthaltenen Variablen durch eine multivariate Regressionsanalyse geprüft werden.

Als EIH wurde folgende Hypothese formuliert:

EIH 15:

Die aus der TPB abgeleiteten Variablen („Einstellung“, „informelle Norm“, „Verhaltenskontrolle“) und die Alkoholkonsummuster-bezogenen Variablen sowie die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests üben einen Einfluss auf die Intention zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten (durch Abstinenz bzw. Trinkreduzierung in Zukunft, Trennung von Trinken und Fahren durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel, Organisieren eines anderen Fahrers oder Abwarten, bis man sich nüchtern fühlt), aus. Dabei haben die Alkoholkonsummuster-bezogenen Variablen sowie die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests das relativ größte Gewicht.

Entsprechende Variablen und deren Lokalisation in den eingesetzten Fragebögen befinden sich in Tabelle 21.

Tabelle 21
Variablen der EIH 15

Variablen der EIH 15 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Kritik von nahestehenden Personen (inf_Norm)	20-2 und 3
Positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten (pos_Ein)	20-1, 4-6
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten (wahr_VK)	20-7, 8
Täglicher Alkoholkonsum in Gramm (t_g)	9
Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat in Gramm (h_g)	9
Häufigkeit des Alkoholkonsums (fa)	8
Summen des CAGE Screening-Tests (CAGE)	13
Gewichtete Summen des KAST Screening-Tests (KAST)	14
Absicht zur Abstinenz in der Zukunft (Int_Abstinenz)	21-2
Absicht zur Trinkreduzierung in der Zukunft (Int_Reduzierung)	21-1, 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	21-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	21-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	21-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter – Stichprobe 2 (Gruppe T3)	

3.2.5 Erwartungen zu Ergebnissen der qualitativen Daten aus persönlichen Interviews mit registrierten Trunkenheitstätern

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden Interviews mit japanischen registrierten Trunkenheitstätern durchgeführt. Zusätzlich zu quantitativen Daten wurden dabei qualitative Daten erhoben, um spezifische Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrten explorativ zu untersuchen.

Die vorangegangene Literaturanalyse zu Motiven oder Entscheidungsprozessen bei Trunkenheitsfahrten zeigte (siehe Abschnitt 2.6.1), dass Motive oder Entscheidungsprozesse kaum verallgemeinert werden können, aber dass die meisten Täter schon lange vor der eigentlichen Entscheidung, unter Alkoholeinfluss zu fahren, die Fahrt als unvermeidlich ansahen, auch wenn es mehrere Möglichkeiten gab, die konkrete Trunkenheitsfahrt zu vermeiden.

Bei persönlichen Interviews ist zu erwarten, dass Angaben der Täter zu ihrem Vorhaben und Verhalten vor der Polizeikontrolle mindestens einem objektiven Hinweis auf ihre Tat widersprechen, auch wenn sie behaupteten, reflektiert bzw. kalkuliert Alkohol konsumiert zu haben bzw. Auto gefahren zu sein. Zudem ist es möglich, dass trotz der scharfen Sanktionen viele Trunkenheitstäter ihr Verhalten zu Alkoholkonsum, zur Auswahl des Verkehrsmittels oder zum Autofahren nicht geändert haben.

Folgende Erwartungen zur Wahrnehmung und Entscheidung des Konflikts zwischen dem Wunsch zur Verkehrsteilnahme nach unzulässigem Alkoholkonsum und der Vermeidung einer Trunkenheitsfahrt können auf Basis der Erhebungen formuliert werden:

- a)** Trunkenheitstäter nehmen in der Regel vor ihrer Registrierung keinen Konflikt wahr, weil sie die Tatsache, dass sie Alkohol konsumiert haben, vor Fahrtantritt nicht reflektieren.
- b)** Auch wenn Trunkenheitstäter nach der Registrierung bei der Polizei Reue zeigen, ändert sich in Zukunft ihr Verhalten nicht. Auch nach der Registrierung nehmen sie keinen Konflikt wahr.

4 Methoden

Die in den vorangehenden Kapiteln dargestellten Forschungsfragen und Hypothesen sollten mittels einer Fragebogen- und Interview-gestützten Studie an Trunkenheitstätern geprüft werden. Nachfolgend werden das gesamte Untersuchungsdesign, die Fragebogenkonstruktion zur Messung der entsprechenden Konstrukte und die weiteren Erhebungsinstrumente näher beschrieben.

4.1 Untersuchungsdesign

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um eine nicht-experimentelle Ex-Post-Facto-Untersuchung, bei der kein planerischer Eingriff des Forschers erfolgt, sondern Stichprobenmaterial im Nachhinein ausgewertet wird (Hussy & Jain, 2002) bzw. um eine Querschnittsbefragung nach zwei Untersuchungsvorgaben. Hinsichtlich der Methoden der Datenerhebung und -auswertung wird eine Kombination quantitativer und qualitativer Verfahren vorgenommen.

In Studie 1 wurde eine schriftliche Befragung von Trunkenheitstätern, inklusive Dunkelfeldtätern (Täter-Stichprobe 1), und einer Kontrollgruppe durchgeführt. Damit wurde bezweckt, Hauptunterschiede zwischen registrierten Trunkenheitstätern bzw. Dunkelfeldtätern und gesetzestreuen Kraftfahrern (nach eigener Angabe) herauszuarbeiten. In Studie 2 wurden schriftliche Befragungen sowie persönliche Interviews von registrierten Trunkenheitstätern (Täter-Stichprobe 2) durchgeführt. Die persönlichen Interviews erfolgten mit dem Ziel, das Verhalten der Trunkenheitstäter genauer zu erfassen.

4.2 Durchführung der Untersuchung

Die schriftliche Befragung (Studie 1) wurde in der Zeit von Januar bis Mai 2007 in vier ausgewählten Präfekturen (Chiba, Ibaraki, Kanagawa und Saitama) im Großraum Tokio durchgeführt.

Studie 2 (schriftliche Befragung und persönliche Interviews) wurde in der Zeit von September 2007 bis Januar 2008 in einer der o.g. vier Präfekturen (Chiba) durchgeführt. Die schriftliche Befragung dauerte 15 - 30 Minuten, das Interview 45 - 60 Minuten. In der eigenen Untersuchung wurden ausschließlich japanische männliche Kraftfahrer betrachtet. Die

Gründe für den Ausschluss der weiblichen Trunkenheitstäter wurden im Abschnitt 3.2.1 erläutert.

Die Datenerhebung der registrierten Trunkenheitstäter in den Studien 1 und 2 fand im *Driving License Examination Center* der jeweiligen Präfektur statt. In Japan werden alle registrierten Trunkenheitstäter ca. 3 bis 4 Wochen nach ihrer Registrierung aufgefordert, im zuständigen *Driving License Examination Center* zu erscheinen. Auch alle übrigen Fahrerlaubnisinhaber, die sechs Punkte erreicht haben, müssen das zuständige *Driving License Examination Center* aufsuchen. Dort wird als Verwaltungsstrafe ein befristetes Fahrverbot mit Beschlagnahme der Fahrerlaubnis verhängt. Dies gilt auch für alle registrierten Trunkenheitstäter, da eine Registrierung einer Trunkenheitsfahrt ab 0.3 Promille BAK dazu führt, dass dem Kraftfahrer mindestens ein 30-Tage-Fahrverbot auferlegt wird (nach der Gesetzesänderung im Jahre 2009 wurde dieses Fahrverbot auf mindestens 90 Tage verschärft) (vgl. Tabelle 4a). Gleich nach diesem Verwaltungsverfahren nehmen die meisten registrierten Täter an einem der vorgeschriebenen ein- oder zweitägigen Kurse teil, die gleichfalls beim *Driving License Examination Centre* stattfinden, wodurch ihre Fahrverbotsfrist halbiert bzw. aufgehoben wird (vgl. Abschnitt 1.3.4.2).

Im Empfangsbereich dieser Kurse sprachen die Autorin dieser Arbeit und angeleitete Interviewer männliche Trunkenheitstäter individuell an, um sie zu der Befragung einzuladen. Die Befragungen fanden in einer der Pausen der Kurse in unbenutzten Klassenräumen statt. Als Anreiz wurden den Teilnehmern *Lunchbox*-Mittagessen angeboten.

Wegen der vergleichsweise geringen Anzahl der Trunkenheitstäter, deren Fahrerlaubnis aufgrund einer Trunkenheitsfahrt mit höherem Promillewert entzogen worden war, wurden alle Trunkenheitstäter zur Befragung eingeladen, gegen die ein Fahrverbot verhängt worden war. Damit handelt es sich bei der vorliegenden Arbeit in den meisten Fällen um Trunkenheitstäter, die mit einem relativ niedrigen Promille-Wert aufgefallen waren. Sie hatten innerhalb von drei Jahren keine weiteren Registrierungen von Trunkenheitsfahrten.

Im Rahmen der Studie 1 wurden die nicht wegen eines Alkoholdeliktes verurteilten Fahrer ex-post aufgrund ihrer eigenen Angabe entweder der Gruppe der Dunkelfeldtäter (Gruppe T2) oder der Gruppe selbstdefinierter normtreuer Kraftfahrer (Gruppe N) zugeordnet. Es war beabsichtigt, die gesamte Stichprobe aus den Teilnehmern des kurzen Aufbauseminars für die Fahrerlaubniserneuerung am *Driving License Examination Center* anzuwerben. Dies erwies sich aber als schwierig, da nur ein relativ geringer Prozentsatz der Teilnehmer an den Aufbauseminaren bereit war, an der Befragung teilzunehmen. Daher wurden die meisten

Teilnehmer in den Gruppen T2 und N durch Kleinanzeigen rekrutiert, die in sogenannten „free papers“ (kostenlose Lokalzeitungen) aufgegeben wurden. Kriterien für eine Auswahl der Kontrollgruppe waren: männliche Bewohner des Untersuchungsgebietes, die eine Fahrerlaubnis besaßen und innerhalb von mindestens drei Jahren nicht wegen einer Trunkenheitsfahrt registriert waren. Die Befragung fand in einem neutralen Sitzungsraum im Gebäude der Industrie- und Handelskammer statt. Den Teilnehmern wurde eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 4 000 Yen (\approx 35 €) bezahlt.

Nähere Informationen über die Stichproben, die Rekrutierung der Teilnehmer und die Befragungsorte befinden sich in Tabelle 22.

Bei der Einladung zur Befragung waren alle Teilnehmer schriftlich und mündlich über Art und Inhalt der Forschung, Freiwilligkeit der Teilnahme sowie Datenschutz informiert worden. Die Zustimmung aller Teilnehmer wurde mit ihrer Unterschrift dokumentiert.

Tabelle 22
Übersicht zu den Befragungen und Stichproben

	Schriftliche Befragung (Studie 1)			Schriftliche Befragung und persönliche Interview (Studie 2)
	Registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T1)	Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)	Selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N)	Registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T3)
Anzahl der gesamten Teilnehmer	165	22	174	80
Anzahl der gültigen Stichprobe	157	20	170	78
Ort der Datenerhebung	Driving License Examination Center	- Driving License Examination Center - Neutraler Sitzungsraum im Gebäude der Industrie- und Handelskammer		Driving License Examination Center
Präfektur	Ibaraki Kanagawa	Ibaraki Kanagawa Chiba Saitama		Chiba

Anmerkung. Insgesamt wurden 149 von 196 Teilnehmern der Gruppen T2 und N durch eine Kleinanzeige rekrutiert und bei ihnen wurde die Untersuchung in einem neutralen Sitzungsraum im Gebäude der Industrie- und Handelskammer durchgeführt. Die Teilnahmebereitschaft lag bei 73 % in Gruppe T1, 38 % in restlichem Teil der Gruppe T2 und N ($n = 47$), und 73 % in Gruppe T3.

4.3 Aufbau der Fragebögen

Ein Schwerpunkt des ersten Teils der Forschungsarbeit betraf die Frage, wie japanische registrierte Trunkenheitstäter mit dem Alkoholkonsum an sich und der Kombination von Autofahren und Alkoholkonsum umgehen. Studie 1 wurde als Teil eines anderen Forschungsprojekts durchgeführt und daher war es nicht möglich, in diesem Rahmen einen tieferen Einblick in Einstellung und Alkoholproblematik der Trunkenheitstäter sowie in die spezifischen Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt zu gewinnen. Daher wurde dies bei Studie 2 durch zusätzliche Interviews erfasst. Bei beiden Studien wurden—soweit möglich—die Fragen in den Fragebögen anhand der etablierten Skalen bzw. anhand eines schon in Japan vorhandenen Pools an Fragebogen-Items ausgewählt.

Der Fragebogen in Studie 2 bestand zunächst aus den gleichen Fragen zu Alkoholkonsummuster und Autofahren, die bereits in der schriftlichen Befragung bei Studie 1 gestellt worden waren, daneben aber auch aus neuen Fragen zur letzten registrierten Trunkenheitsfahrt sowie zu Einstellungen und zur Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten.

Der Fragebogen in Studie 1 war so aufgebaut, dass die Teilnehmer ihre Angaben selbständig eintragen konnten. Die Autorin und angeleitete Interviewer halfen nur, wenn die Teilnehmer um Hilfe baten. Der Fragebogen in Studie 2 gliedert sich in einen Teil, bei dem die Teilnehmer selbst ihre Angaben eintrugen und in einen anderen Teil, bei dem sie durch ein *face-to-face* Gespräch mit einem angeleiteten Interviewer mündlich antworteten. Die Interviewer übernahmen die mündlichen Antworten der Teilnehmer in den Fragebogen, dabei achteten sie darauf, die Teilnehmer nicht zu stören. Der mündliche Teil der Befragung kann als teilstandardisiertes Interview bezeichnet werden.

Der Fragebogen in Studie 1 gliedert sich in die folgenden vier Bereiche (Die vollständigen Fragebögen sind in Anhängen B-1 und B-2 dargestellt):

1. Autofahren und Verkehrsauffälligkeit

Die Untersuchungsteilnehmer wurden um Angaben zur Fahrthäufigkeit, zu den Hauptzielen des Autofahrens, zu dem meistgefahrenen Fahrzeugtyp sowie zur Jahresfahrleistung gebeten. Die Teilnehmer wurden dann nach ihrer Verkehrsunfallverwicklung und der Anzahl sowie Art der mit Punkten geahndeten Verkehrsverstöße innerhalb der vergangenen drei Jahre befragt. Bei der Verkehrsunfallverwicklung wurde unterschieden, in wie viele Unfälle sie als Unschuldige, Teilschuldige oder Alleinschuldige verwickelt waren.

Darüber hinaus wurden sie gebeten, die subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit in

verschiedenen Alltagssituationen einzuschätzen. Auf einer fünfstufigen Antwortskala war anzugeben, wie stark sie Unbequemlichkeit empfinden, wenn sie ihr eigenes Auto nicht als Fortbewegungsmittel verwenden können. Die verschiedenen Alltagssituationen wurden entsprechend der Kategorisierung, die bei der Verkehrsunfallregistrierung in Japan benutzt wird, eingeteilt (NPA, 2000).

2. Alkoholkonsummuster und dessen wahrgenommene Konsequenzen

Im nächsten Teil wurden die Teilnehmer nach ihrem Alkoholkonsumverhalten befragt: zur Häufigkeit des Alkoholkonsums, zum Durchschnitt des täglichen Alkoholkonsums sowie zum höchsten Alkoholkonsum im letzten Monat. Die Konsummenge wurde bei verschiedenen alkoholischen Getränken und Einheiten wie Glas, Dose oder Flasche erfragt.

Danach wurden die Teilnehmer um das Ausfüllen der zwei Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests KAST (Saito & Ikegami, 1978) und CAGE (Ewing, 1984) gebeten. Diese zwei Instrumente wurden aufgrund des Inhalts sowie der Handlichkeit jedes Tests ausgewählt. Wie schon im Abschnitt 3.2.1.1 beschrieben wurde, eignen sich beide Instrumente für die Messung der subjektiven Einschätzung eigener Trinkprobleme.

3. Erfahrungen mit Trunkenheitsfahrten und Schilderung der letzten Trunkenheitsfahrt

Der Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung lag in der Erfassung von Erfahrungen mit Trunkenheitsfahrten. Hierzu wurde die Anzahl der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr sowie der AAK-Wert, der den registrierten Trunkenheitsfahrern von der Polizei mitgeteilt wurde, erfragt. Nicht registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T2 und N) wurden befragt, ob sie im letzten Jahr nach dem Konsum von Alkohol gefahren sind.

Darüber hinaus wurden die Teilnehmer um Angabe der Umstände bei der letzten registrierten (oder selbst angegebenen) Trunkenheitsfahrt gebeten, wie Trinkort, Trinkanlass sowie die Gründe dafür, dass sie unter Alkoholeinfluss Auto fahren. Alle Teilnehmer wurden befragt, welche Maßnahmen helfen würden, Trunkenheitsfahrten zu vermeiden. Dieser Teil der Befragung wurde in der Multiple-Choice-Form dargeboten.

4. Persönliche Angaben

Im letzten Teil des Fragebogens wurden die Teilnehmer um einige persönliche Angaben gebeten. Hierzu zählten Alter, Familienstand und derzeitige berufliche Lebenssituation.

Mit der schriftlichen Befragung sowie den persönlichen Interviews in Studie 2 wurde beabsichtigt, einen tieferen Einblick in die spezifischen Umstände der registrierten

Trunkenheitsfahrten sowie in die Denkweise der registrierten Trunkenheitsfahrer zu bekommen. Der Fragebogen in Studie 2 gliedert sich in acht Teile. Im Folgenden werden mit Studie 1 überschneidende Teile nicht dargestellt.

5. Ablauf der letzten Trunkenheitsfahrt

Die Teilnehmer wurden gebeten, spezifische Umstände der letzten Trunkenheitsfahrt mündlich zu beschreiben. Dies waren: wie, wann, wo und mit welcher Promillezahl sie von der Polizei angehalten worden waren, ab wann, bis wann, wo und mit wem sie Alkohol konsumiert hatten und warum dies geschehen war.

6. Vorgeschichte des Alkoholkonsums

Die Teilnehmer wurden befragt, ob sie bisher wegen ihres Alkoholkonsums Probleme hatten in der Beziehung zu a) ihrer Ehefrau/Partnerin sowie Familienmitgliedern, b) Freunden und / oder c) Arbeitskollegen. Ferner wurden sie befragt, ob sich andere Leute über ihren Alkoholkonsum beschwert oder ihnen deswegen Vorwürfe gemacht haben.

Es ist bekannt, dass Menschen mit Alkoholmissbrauch bzw. Alkoholabhängigkeit von früheren Trinkpausen berichten (Stephan, 1995). Hierzu wurden die Teilnehmer befragt, ob sie solche Trinkpausen von einer Woche oder über einen längeren Zeitraum gemacht hatten und wie oft. Sie wurden auch befragt, ob und bei wem sie Hilfe wegen ihres Alkoholkonsums gesucht haben.

7. Verhaltensänderung nach der Polizeikontrolle in Bezug auf Fahren, Alkoholkonsum und Vermeidung der Trunkenheitsfahrten

Die Teilnehmer sollten schildern, wie sie inzwischen zu dem ganzen Ereignis bzw. zum Kontakt mit der Polizei stehen. Zur Erleichterung der Antwort wurde diese Frage wie folgt untergliedert: a) Wie sie es hätten vermeiden können, unter Alkoholeinfluss zu fahren, bezüglich des Alkoholkonsums, der Wahl des Verkehrsmittels und des Fahrverhaltens; b) Ob sich ihr Verhalten nach der Polizeikontrolle geändert hat bezüglich des Alkoholkonsums, der Wahl des Verkehrsmittels und des alltäglichen Fahrverhaltens, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

8. Einstellung und Vorsätze gegenüber Trunkenheitsfahrten vor und nach der Polizeikontrolle

Der Schwerpunkt im Hinblick auf die Überprüfung der zentralen Hypothesen der Untersuchung lag in der Erfassung der Einstellungen gegenüber Trunkenheitsfahrten und einer evtl. Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten. Darüber hinaus zeigten

frühere Studien, dass das Wissen über potenzielle juristische Konsequenzen sowie die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit Einfluss auf die Absicht zur zukünftigen Vermeidung von Trunkenheitsfahrten haben kann (Åberg, 1993; Berger & Snortum, 1986; Fiorentino et al., 2007).

Hierzu wurden die Teilnehmer gebeten, eine Einschätzung ihrer subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit vor und nach der Polizeikontrolle vorzunehmen. Die Entdeckungswahrscheinlichkeit wurde auf einer vierstufigen Antwortskala eingeschätzt, die aus der Literatur (Wieczorek, Mirand & Callahan, 1994) abgeleitet wurde.

Das Wissen über die Auswirkungen des Alkohols (kognitive und motorische Leistungseinbußen) sowie potenzielle juristische Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten wurde mit fünf Fragen mittels einer vierstufigen Antwortskala erfasst.

Als nächstes wurden die Teilnehmer zu informeller Norm, Einstellung sowie subjektiver Verhaltenskontrolle bezüglich Trunkenheitsfahrten befragt. Dies wurde mit 13 Fragen mittels einer fünfstufigen Skala erfasst.

Am Ende wurden die Teilnehmer gebeten, ihre Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten einzuschätzen. Dies geschah durch neun Fragen auf einer fünfstufigen Skala.

5 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der schriftlichen Befragung (Abschnitte 5.1 und 5.2) sowie der persönlichen Interviews (Abschnitt 5.3) präsentiert. Anschließend werden Hypothesen, die im Kapitel 3 aufgestellt worden sind, geprüft (Abschnitt 5.4).

5.1 Beschreibung der Gesamtstichprobe

Insgesamt wurden 441 männliche Kraftfahrer befragt, die den unter Kapitel 4 definierten Einschlusskriterien entsprachen: es erfolgten 361 schriftliche Befragungen und 80 persönliche Interviews. Vierzehn der schriftlich befragten Fahrer füllten mehr als ein Viertel aller Eintragungen beim Fragebogen unvollständig aus. Zwei der interviewten Trunkenheitsfahrer wollten das Gespräch bzw. die Befragung abbrechen. Sie wurden aus den weiteren Datenanalysen ausgeschlossen, sodass sich die Gesamtstichprobe auf $N = 347$ in Studie 1 und $N = 78$ in Studie 2 bezieht (auswertbare Befragungen, siehe Tabelle 22).

Im Folgenden wird die Gesamtstichprobe, differenziert nach vier Gruppen der Untersuchungsteilnehmer, beschrieben. Registrierte Trunkenheitstäter wurden entweder der Gruppe T1 (Täter-Stichprobe in der Studie 1) oder der Gruppe T3 (Täter-Stichprobe in der Studie 2) zugeordnet. Zwanzig der nicht registrierten Trunkenheitstäter ($n = 190$) gaben an, im letzten Jahr unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein. Sie wurden als Dunkelfeldtäter (Gruppe T2, $n = 20$) eingestuft. Die restlichen, nicht registrierten Trunkenheitstäter wurden als selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N, $n = 170$) eingestuft.

Die Gruppenunterschiede zwischen den vier Teilnehmergruppen wurden statistisch ausgewertet. Bei kategorialen Variablen wurden Chi-Quadrat-Tests durchgeführt. Dabei wurde die Kategorienanzahl bei den analysierten Variablen in vielen Fällen reduziert, z. T. wegen der geringeren Stichprobengröße bei der Gruppe T2, aber auch zur besseren Lesbarkeit. Wurden Gruppenunterschiede bzw. Verteilungsunterschiede in der Kontingenztabelle erfasst, wurde weiter geprüft, auf welche Zellen der Tabelle der Verteilungsunterschied zurückgeführt werden kann. Dazu wurde der absolute Wert der standardisierten Residuen der Zellen ausgewertet. Ein standardisiertes Residuum, dessen absoluter Wert größer als 2 ist, bedeutet, dass sich dessen Zelle bzw. Kategorie auf den Chi-Quadrat-Wert signifikant auswirkt. Die Stärke der Korrelation zwischen zwei Variablen wurde durch den Cramer's V Koeffizient ermittelt.

Bei ordinal- oder intervallskalierten Variablen wurde geprüft, ob die Varianzen zwischen den vier Gruppen homogen sind. Aufgrund der ungleichen Stichprobengrößen zwischen den vier

Teilnehmergruppen scheint dies von Bedeutung (Pett, 1997). Wenn die Varianzen nicht homogen waren, wurden Gruppenunterschiede durch den Kruskal-Wallis (K-W)-Test bzw. Mann-Whitney (M-W)-Test geprüft, der eine nichtparametrische Alternative zur ANOVA ist und prüft, ob zwei oder mehrere voneinander unabhängige Stichproben derselben Grundpopulation entstammen. Falls Gruppenunterschiede deutlich wurden, wurde dann durch Post-Hoc-Mehrfachvergleiche weiter geprüft, welche Gruppe deutlich zum Varianzunterschied beiträgt.

5.1.1 Alter und Statusmerkmale

Die demografische Zusammensetzung der Stichprobe ist in den Tabellen 23 und 24 dargestellt.

Tabelle 23

Alter in der Gesamtstichprobe (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	<i>M</i>	<i>(SD)</i>	<i>M</i>	<i>(SD)</i>	<i>M</i>	<i>(SD)</i>	<i>M</i>	<i>(SD)</i>
Alter	44.5	(13.6)	39.3	(13.8)	44.5	(14.6)	40.8	(12.9)

Tabelle 24

Statusmerkmale in der Gesamtstichprobe (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
Familienstand								
Verheiratet	75	(51)	9	(45)	40	(52)	75	(44)
Ledig/verwitwet	58	(39)	10	(50)	29	(38)	89	(52)
Geschieden/getrennt lebend	15	(10)	1	(5)	8	(10)	6	(4)
Im Haushalt leben weitere Personen								
Ja	105	(71)	16	(80)	58	(74)	128	(75)
Nein	43	(29)	4	(20)	20	(25)	42	(25)
Berufliche Situation								
Berufstätig (incl. Student)	137	(91)	18	(90)	68	(87)	147	(86)
Nicht berufstätig (inkl. Rentner, arbeitslos od. krank)	13	(9)	2	(10)	10	(13)	23	(14)

Anmerkung. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als in der obersten Zeile gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

Im Mittel waren die Teilnehmer der gesamten Stichprobe 42.6 Jahre alt; der jüngste war 19, der

älteste 76 Jahre alt. Die Mittelwertunterschiede zwischen den vier Gruppen sind nicht signifikant ($F(3, 421) = 2.50; p = .059$).

Zum Zeitpunkt der Befragung waren 48 % der Teilnehmer in der Stichprobe verheiratet und 44 % waren ledig. Es ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen den vier Gruppen nach dem Familienstand ($\chi^2(6, N = 415) = 11.39; p = .077$).

Zum Zeitpunkt der Befragung wohnten 74 % der Teilnehmer der Gesamtstichprobe mit mindestens einer anderen Person im Haushalt zusammen. Die Häufigkeitsverteilungen unterscheiden sich nicht signifikant zwischen den vier Gruppen ($\chi^2(3, N = 416) = 1.23; p = .746$).

Berufstätig waren 84 % der Gesamtstichprobe. Der Verteilungsunterschied der beruflichen Situation zwischen den vier Gruppen ist nicht signifikant ($\chi^2(3, N = 418) = 2.05; p = .562$).

Bei den persönlichen Interviews wurde die berufliche Situation der Teilnehmer der Gruppe T3 genauer erfragt. Zu ihrem Beruf bzw. Tätigkeitsbereich und/oder ihrer beruflichen Stellung machten die Untersuchungsteilnehmer in Studie 2 folgende Angaben:

Tabelle 25

Beruf der Teilnehmer nach dem Tätigkeitsbereich in der Studie 2 (N = 78)

	Häufigkeit	(%)
Baugewerbe	18	(23)
u.A. Bauarbeiter		
Dienstleistung	16	(21)
u.A. Autoreparatur, Mietwagenfirma, Gastronomie, Wachdienst		
Produktion	11	(14)
u.A. Fabrikarbeiter, Handwerker		
Fahrer (LKW, Chauffeur, Spediteur)	8	(10)
Landwirtschaft, Gärtnerei	5	(6)
Rentner	5	(6)
Arbeitslos	4	(5)
Groß- oder Kleinhandel	4	(5)
Beamter	2	(3)
Student	2	(3)
Keine Angabe	3	(4)

Anmerkung. Einteilung erfolgt gemäß japanischer Klassifikation.

Bei den in Tabelle 25 dargestellten Kategorien handelt es sich um die Zusammenfassung offener Antworten nach offiziellen Berufs-/Industrie-Kategorien (NPA, 2000). Es fällt auf, dass etwa ein Viertel der interviewten Teilnehmer in der Bauindustrie arbeiteten – acht von ihnen äußerten, dass sie als Bauarbeiter beschäftigt waren, drei von ihnen gaben an, dass sie Manager/Besitzer

einer Baufirma waren. Fünf von 16 interviewten Teilnehmern, die in der Dienstleistung arbeiteten, erklärten, dass sie entweder in der Autoreparatur oder bei einem Mietwagengeschäft arbeiteten. Drei von vier arbeitslosen Teilnehmern gaben an, dass sie aufgrund der letzten Trunkenheitsfahrt ihre Arbeit verloren hatten.

5.1.2 Fahrtbezogene Merkmale und Verkehrsauffälligkeiten

In Tabelle 26 sind die Häufigkeit des Fahrens sowie das hauptsächliche Ziel des Fahrens dargestellt.

Tabelle 26

Fahrthäufigkeit und Hauptziel des Fahrens in der Gesamtstichprobe (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)
Fahrthäufigkeit								
3 bis 4 Mal in der Woche	141	(90)	12	(60)	75	(96)	98	(58)
oder mehr	1.9		-0.9		2.0		-2.8	
1 bis 2 Mal in der Woche	16	(10)	8	(40)	3	(4)	72	(42)
oder weniger	-3.4		1.5		-3.6		5.1	
Hauptziel des Fahrens								
Im Dienst (als Fahrer oder	79	(50)	4	(20)	36	(47)	38	(22)
geschäftlich unterwegs)	2.8		-1.3		1.4		-3.2	
als Berufspendler	56	(36)	4	(20)	31	(40)	31	(18)
	1.6		-0.7		1.9		-2.6	
Andere Zwecke, z.B.	21	(13)	12	(60)	10	(13)	101	(59)
Einkaufen, Freizeitaktivitäten	-4.4		2.0		-3.2		5.7	

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als in der obersten Zeile gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

Insgesamt 61 % der Teilnehmer in der Gesamtstichprobe gaben an, „fast täglich“ Auto zu fahren. Es wird ein signifikanter Verteilungsunterschied der Fahrthäufigkeit zwischen den vier Gruppen deutlich ($\chi^2(3, N = 425) = 69.28; p < .001; \text{Cramer's } V = .404$). Die Prüfung der standardisierten Residuen zeigt, dass die meisten Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3 häufig—mindestens 3 oder 4 Mal in der Woche—fahren, was hingegen bei einem signifikant geringeren Anteil der Teilnehmer in der Gruppe N der Fall ist.

Insgesamt 34 % der Teilnehmer in der Gesamtstichprobe berichteten, dass ihr hauptsächliches Ziel des Fahrens nicht beruflich bedingt ist, sondern Einkäufe, Besuche und andere Freizeitaktivitäten betrifft. Jeweils 31 % und 29 % der Teilnehmer gaben an, dass sie geschäftlich oder als Berufspendler fahren müssen. Es ergibt sich ein signifikanter

Verteilungsunterschied des Hauptziels des Fahrens zwischen den vier Gruppen ($\chi^2(6, N = 423) = 100.06; p < .001$). Standardisierte Residuen der Tabellenzellen zeigen, dass ein höherer Anteil der Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3 zu dienstlichen Zwecken und als Berufspendler fährt. Hingegen fährt ein höherer Anteil der Teilnehmer in der Gruppe N zu anderen persönlichen Zwecken. Cramer's *V* Koeffizient liegt bei .344.

In Tabelle 27 sind Angaben über die hauptsächlich gefahrene Fahrzeugart sowie die Jahresfahrleistung dargestellt.

Tabelle 27

Hauptsächlich gefahrene Fahrzeugart und Jahresfahrleistung in der Gesamtstichprobe (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)
Hauptsächlich gefahrene Fahrzeugart								
PKW, incl. Kleinwagen < 660 cc	117 -1.1	(66)	20 0.9	(100)	54 -1.3	(69)	160 1.7	(94)
LKW, incl. Kleinlaster < 660 cc	27 1.6	(10)	0 -1.6	(0)	20 3.2	(26)	7 -3.1	(4)
Motorrad, Moped (Kleinkraftrad < 50 cc) und Sonstige	13 2.1	(8)	0 -1.0	(0)	4 0.2	(5)	3 -1.8	(2)
	<i>M</i> (<i>SD</i>)		<i>M</i> (<i>SD</i>)		<i>M</i> (<i>SD</i>)		<i>M</i> (<i>SD</i>)	
Jahresfahrleistung (km)	17 398 (21286)		10 655 (9306)		18 153 (18077)		8 966 (11008)	

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum.

Vierundsiebzig Prozent der Teilnehmer in der Gesamtstichprobe fahren meistens PKW. Im Vergleich zu Teilnehmern in den Gruppen T2 und N fährt ein deutlich höherer Anteil der Teilnehmer in der Gruppe T3 LKW ($\chi^2(6, N = 425) = 39.92; p < .001$; Cramer's *V* = .217).

Im Mittel beträgt die gesamte Fahrleistung 13 812 km pro Jahr, die geringste Fahrleistung beträgt 50 km, die höchste 200 000 km. Der K-W-Test zeigt einen signifikanten Verteilungsunterschied zwischen den vier Gruppen ($\chi_{K-W}(3, N = 421) = 38.00; p < .001$). Post-Hoc-Mehrfachvergleiche machten klar, dass die Teilnehmer in der Gruppe N signifikant weniger fahren als die Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3.

Die subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit wurde in Hinblick auf 11 verschiedene Alltagssituationen erfragt (siehe Tabelle 28). Dabei wurden die Teilnehmer mithilfe einer fünfstufigen Skala danach befragt, wie unbequem sie es fänden, in diesen Situationen auf ihr

Auto verzichten zu müssen. Wenn bei Teilnehmern eine der beschriebenen Alltagssituationen nicht auftrat, dann trugen sie ein: „Alltagssituationen nicht vorhanden“. In der folgenden Tabelle ist zu beachten, dass aufgrund der Polung der Skala der Zahlenwert umso kleiner ist, je stärker die Teilnehmer die Bedeutung des Fahrzeugs einschätzen.

Tabelle 28

Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit in der Gesamtstichprobe unter Ausschluss der Angabe „Alltagssituation nicht vorhanden“ (N = 425)
(Skala: 1 = sehr unbequem; 2 = unbequem; 3 = mittelmäßig; 4 = weniger unbequem; 5 = überhaupt nicht unbequem)

11 Alltagssituationen	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	M	(SD)	M	(SD)	M	(SD)	M	(SD)
Unbequemlichkeitsgrad, wenn das eigene Auto nicht als Fortbewegungsmittel verwendet werden kann								
1. Berufspendeln	1.97	(1.35)	3.16	(1.77)	1.65	(1.11)	3.26	(1.42)
2. Alltäglicher Einkauf	2.12	(1.18)	1.85	(1.09)	1.74	(0.97)	2.79	(1.27)
3. Einkauf in Mega-Einkaufszentren	1.90	(1.21)	1.25	(0.55)	1.69	(0.97)	2.26	(1.20)
4. Fahren in die Heimat, Besuch von Verwandten	2.26	(1.37)	2.11	(1.02)	1.99	(1.21)	2.63	(1.31)
5. Besuch von Freunden	2.19	(1.30)	2.15	(1.14)	1.88	(1.09)	2.87	(1.25)
6. Alltägliches Hinfahren und Abholen von Familienmitgliedern bis zum nächsten Bahnhof	2.12	(1.29)	2.00	(1.32)	1.74	(0.90)	2.48	(1.23)
7. Hinfahren und Abholen von Gästen bis zum nächsten Bahnhof	2.28	(1.35)	1.89	(1.05)	1.86	(1.02)	2.65	(1.28)
8. Freizeit/Reisen (Nahverkehr)	1.96	(1.11)	1.90	(1.12)	1.68	(0.95)	2.43	(1.28)
9. Freizeit/Reisen (Fernverkehr)	2.07	(1.27)	2.30	(1.34)	1.73	(1.04)	2.37	(1.29)
10. Auswärtsessen ohne Alkohol	2.28	(1.32)	2.05	(1.36)	1.88	(1.10)	2.75	(1.30)
11. Auswärtsessen mit Alkohol	3.07	(1.58)	3.37	(1.46)	2.77	(1.42)	3.84	(1.24)
Mittelwert	2.13	(1.00)	2.19	(0.75)	1.92	(0.84)	2.78	(0.94)

Die in Tabelle 28 dargestellten 11 Alltagssituationen sind zu spezifisch. Deswegen wird im Folgenden der Mittelwert der 11 situationsspezifischen Werte für weitere Analysen benutzt. Der Mittelwert der durchschnittlichen subjektiven Bedeutung der Fahrverfügbarkeit ist 2.36 ($SD = 1.00$). Der Verteilungsunterschied zwischen den vier Gruppen ist signifikant ($\chi_{K-W}(3, N = 408) = 56.54; p < .001$). Post-Hoc-Mehrfachvergleiche zeigten, dass die Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3 eine signifikant größere subjektive Abhängigkeit von der motorisierten Verkehrsteilnahme berichteten als die Teilnehmer in der Gruppe N.

Eine Übersicht über die Unfallverwicklung sowie über die Verkehrsverstöße der Teilnehmer in den letzten drei Jahren ist in Tabelle 29 dargestellt. Insgesamt 25 % der Teilnehmer in der Gesamtstichprobe berichteten mindestens einen Verkehrsunfall. Es ergibt sich kein signifikanter

Gruppenunterschied bezüglich des Anteils der Teilnehmer, die einen oder mehrere Unfälle berichteten ($\chi^2(6, N = 424) = 2.35; p = .885$). Unter Ausschluss der Trunkenheitsfahrten gaben 40 % der Teilnehmer in der Gesamtstichprobe an, mindestens wegen eines Verkehrsverstoßes Bußgeld bezahlt und einen oder mehrere Punkte verloren zu haben. Es ergibt sich kein signifikanter Gruppenunterschied bezüglich des Anteils der Teilnehmer, die einen oder mehrere Verkehrsverstöße berichteten ($\chi^2(6, N = 425) = 5.54; p = .477$).

Tabelle 29

Unfallverwicklung und Verkehrsverstöße der Gesamtstichprobe (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
Verkehrsunfälle in den letzten 3 Jahren								
Kein Unfall	124	(79)	14	(70)	57	(73)	125	(74)
Ein Unfall	23	(15)	4	(20)	15	(19)	32	(19)
Zwei Unfälle oder mehr	9	(6)	2	(10)	6	(8)	13	(8)
Verkehrsverstöße mit Punkten/Bußgeld in den letzten 3 Jahren (ohne Trunkenheitsfahrten)								
Kein Verstoß	102	(65)	11	(55)	49	(63)	92	(54)
Ein Verstoß	40	(25)	6	(30)	21	(27)	51	(30)
Zwei Verstöße oder mehr	15	(10)	3	(15)	8	(10)	27	(16)

Anmerkung. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als in der obersten Zeile gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

5.1.3 Trinkverhalten und Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests

Insgesamt 31 % aller Teilnehmer gaben täglichen Alkoholkonsum an. Siebzehn Prozent der Teilnehmer in der Gruppe N berichteten, dass sie keinen Alkohol konsumieren. In Tabelle 30 sind Angaben zur Trinkhäufigkeit dargestellt.

Tabelle 30

Trinkhäufigkeit in der Gesamtstichprobe (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit/ Sta. Residuum	(%)
3 bis 4 Mal in der Woche oder mehr	105	(67)	12	(60)	51	(65)	64	(38)
1 bis 2 Mal in der Woche oder weniger	2.1		0.3		1.3		-3.0	
	51	(33)	8	(40)	27	(35)	106	(62)
	-2.3		-0.4		-1.4		3.3	

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als in der obersten Zeile gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

Es ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied der Trinkhäufigkeit zwischen den vier

Gruppen ($\chi^2(3, N = 424) = 33.78; p < .001$) mit Cramer's $V = .282$. Die Prüfung der standardisierten Residuen belegt: die Mehrheit der Teilnehmer in der Gruppe T1 gaben an, mindestens 3 bis 4 Mal in der Woche Alkohol zu trinken; die Mehrheit der Teilnehmer in der Gruppe N hingegen berichtete, höchstens zweimal in der Woche Alkohol zu trinken.

In Tabelle 31 sind Angaben zu den Alkoholkonsummengen dargestellt.

Tabelle 31
Alkoholkonsummengen der Gesamtstichprobe ($N = 425$)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD
Täglicher Konsum (Gramm)	72.6	(64.2)	65.1	(42.9)	50.2	(40.4)	36.0	(40.5)
Höchster Konsum im letzten Monat (Gramm)	193.5	(168.2)	148.0	(99.2)	172.7	(153.4)	94.4	(104.5)

Im Durchschnitt konsumierten die Teilnehmer der gesamten Stichprobe 55 g Alkohol pro Tag; die angegebenen Trinkmengen liegen zwischen 0 und 480 g, der Median bei 60 g. Der Mittelwert des höchsten Alkoholkonsums im letzten Monat für die Gesamtstichprobe liegt bei 143 g. Der Median liegt bei 140 g, der niedrigste Wert bei 0 g und der höchste bei 856 g. Zwischen den vier Gruppen ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied hinsichtlich des täglichen Alkoholkonsums ($\chi_{K-W}(3, N = 419) = 70.49; p < .001$) sowie des höchsten Alkoholkonsums im letzten Monat ($\chi_{K-W}(3, N = 409) = 58.51; p < .001$). Die folgenden Post-Hoc-Mehrfachvergleiche belegen, dass die Teilnehmer in der Gruppe N signifikant weniger Alkohol konsumierten—sowohl beim durchschnittlichen täglichen wie beim höchsten Alkoholkonsum im letzten Monat—als die Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3.

Eine der ältesten Messmethoden der Alkoholkonsummenge in einer bestimmten Zeitspanne ist die *quantity-frequency* Methode (*QF-Method*), die seit den 1950er Jahren angewendet wird (Webb et al., 1990). Trotz Kritik an deren potenzieller Ungenauigkeit (Gruenewald et al., 1996) könnte diese Methode informative Auskunft über Gruppenunterschiede zwischen den Studienteilnehmern geben. Im folgenden Abschnitt wird auf die Klassifikation von Shimizu et al. (2004) Bezug genommen. Shimizu et al. unterscheiden auf der Basis der erhobenen Trinkhäufigkeiten und der Trinkmengen einer repräsentativen japanischen Stichprobe folgende Alkoholkonsumentengruppen: *hard drinker*, *regular drinker*, *social drinker*, *occasional drinker* und *non-drinker*. Die genauere Definition einzelner Kategorien ist in Tabelle 32 dargestellt. Sehr deutlich ist im Vergleich zu Teilnehmern in der Gruppe N ein erheblich höherer Anteil der Trunkenheitstäter (Gruppen T1 und T3) den Kategorien *hard drinker* und *regular drinker*

zuzuordnen ($\chi^2(12, N = 420) = 108.59$; $p < .001$; Cramer's $V = .294$).

Tabelle 32

Häufigkeitsverteilung von Trinkmenge und -häufigkeit anhand der QF-Methode ($N = 425$)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
	Sta.Residuum		Sta.Residuum		Sta.Residuum		Sta.Residuum	
<i>Hard drinker</i>	28	(18)	4	(20)	21	(27)	8	(5)
Fast täglich 72g Alkohol oder mehr	1.3		0.6		2.9		-3.4	
<i>Regular drinker</i>	80	(53)	7	(35)	47	(60)	49	(29)
1 bis 4 Mal in der Woche 24 – 72 g Alkohol	1.7		-0.6		2.2		-2.9	
<i>Social drinker</i>	39	(26)	8	(40)	9	(12)	63	(37)
1 bis 3 Mal im Monat 24 g Alkohol oder weniger	-0.6		1.0		-2.8		2.1	
<i>Occasional drinker</i>	5	(3)	1	(5)	1	(1)	22	(13)
Seltener als 1 Mal im Monat 24 g Alkohol oder weniger	-1.7		-0.3		-1.9		3.0	
<i>Non-drinker</i>	0	(0)	0	(0)	0	(0)	28	(16)
Kein Alkoholkonsum	-3.2		-1.2		-2.3		5.0	

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als in der obersten Zeile gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

In Tabelle 33 sind die Mittelwerte der gewichteten Summen des Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests KAST sowie der Summe des CAGE-Tests dargestellt. Bei KAST bedeuten Werte von 2 oder mehr eine erhöhte Gefahr von Alkoholabhängigkeit. Der Mittelwert der gewichteten Summe des KAST-Tests für die Gesamtstichprobe ist -0.14 , der niedrigste Wert ist -6.1 , der höchste 20.5 . Zwischen den vier Gruppen ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied ($\chi_{K-W}(3, N = 411) = 81.40$; $p < .001$). Post-Hoc-Mehrfachvergleiche zeigen, dass die gewichtete Summe der Teilnehmer der Gruppe N signifikant niedriger ist als die der Teilnehmer der Gruppen T1 und T3.

Bei CAGE bedeuten Werte von 2 oder mehr eine erhöhte Gefahr von Alkoholabhängigkeit. Der Mittelwert der Summe des CAGE-Screening-Tests für die Gesamtstichprobe war 0.86 ; mit Einzelwerten von 0 bis 4. Zwischen den vier Gruppen ergibt sich ein signifikanter Mittelwertunterschied ($\chi_{K-W}(3, N = 420) = 71.66$; $p < .001$). Post-Hoc-Mehrfachvergleiche zeigen, dass die Summe der Teilnehmer der Gruppe N signifikant niedriger ist als die der Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3.

Tabelle 33

Gewichtete bzw. gesamte Summe der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 153)	Gruppe T2 (n = 20)	Gruppe T3 (n = 78)	Gruppe N (n = 169)
	<i>M (SD)</i>	<i>M (SD)</i>	<i>M (SD)</i>	<i>M (SD)</i>
KAST				
Gewichtete Summe (min. - 6.1, max. 21.3)	0.92 (6.06)	1.28 (7.08)	-0.87 (4.52)	-3.85 (3.70)
CAGE				
Summe (min. 0, max.4)	1.12 (0.91)	1.15 (1.31)	1.18 (0.96)	0.46 (0.76)

Anmerkung. Bei KAST sowie CAGE bedeuten Werte von 2 oder mehr eine erhöhte Gefahr von Alkoholabhängigkeit. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als im Kopf der Tabelle gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

In Tabelle 34 ist der Anteil der Teilnehmer dargestellt, die anhand des KAST- bzw. CAGE-Tests als potenziell alkoholabhängig anzusehen sind. Bei den beiden Screening-Tests ergeben sich ebenfalls signifikante Verteilungsunterschiede zwischen den vier Gruppen; bei KAST ($\chi^2(3, N = 410) = 44.72$; $p < .001$; Cramer's $V = .330$), bei CAGE ($\chi^2(3, N = 420) = 22.70$; $p < .001$; Cramer's $V = .232$).

Die standardisierten Residuen zeigen, dass die beiden Screening-Tests einen niedrigeren Anteil der Teilnehmer in der Gruppe N als potenziell alkoholabhängig klassifizieren. Darüber hinaus klassifiziert der KAST einen höheren Anteil der Teilnehmer in der Gruppe T1 (38 %) als potenziell alkoholabhängig, demgegenüber klassifiziert der CAGE-Test einen höheren Anteil der Teilnehmer in der Gruppe T3 (35 %) als potenziell alkoholabhängig.

Tabelle 34

Prozentsatz der potenziellen Alkoholabhängigkeit anhand von KAST und CAGE (N = 425)

	Gruppe T1 (n = 153)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe T3 (n = 78)		Gruppe N (n = 169)	
	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)
KAST								
Potenzielle Alkoholabhängigkeit (gewichtete Summe ≥ 2.0)	55 3.6	(36)	8 1.5	(40)	22 0.8	(28)	13 -4.3	(8)
Keine Alkoholabhängigkeit (gewichtete Summe < 2.0)	88 -2.0	(64)	12 -0.8	(60)	56 -0.4	(72)	156 2.4	(92)
CAGE								
Potenzielle Alkoholabhängigkeit (Summe ≥ 2)	42 1.3	(27)	7 1.2	(35)	27 2.2	(35)	19 -3.1	(11)
Keine Alkoholabhängigkeit (Summe 0 oder 1)	111 -0.7	(73)	13 -0.6	(65)	51 -1,2	(65)	150 1.7	(89)

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Ist die Summe der Häufigkeiten in den Gruppen kleiner als im Kopf der Tabelle gezeigt, so ist dies auf fehlende Werte zurückzuführen.

5.1.4 Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr

Registrierte Trunkenheitstäter der Gruppen T1 und T3 wurden nach der Häufigkeit ihrer Trunkenheitsfahrten im vergangenen Jahr befragt. Wie in Tabelle 35 dargestellt, konzentrieren sich die Antworten entweder auf „1 Mal“ (39 %) oder „6 Mal oder mehr“ (27 %). Damit berichteten etwa zwei von fünf Tätern, dass ihre registrierte Trunkenheitsfahrt einmalig war. Einige Interview-Teilnehmer lehnten sogar ab, dass ihre Auffälligkeit zu den Trunkenheitsfahrten gezählt wird und behaupteten, dass sie niemals unter Alkoholeinfluss gefahren seien. Andererseits gaben 14 % der Täter an, dass sie so oft unter Alkoholeinfluss gefahren sind, dass sie dies nicht zählen können. Zwischen den zwei Tätergruppen ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied hinsichtlich der Trunkenheitshäufigkeit im letzten Jahr ($\chi^2(4, N = 230) = 6.16; p = .187$).

Tabelle 35

*Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im vergangenen Jahr bei registrierten Trunkenheitstätern
(Skala: 1 = 0 oder 1 Mal; 2 = 2 Mal; 3 = 3 Mal; 4 = 4 bis 5 Mal 5 = 6 Mal oder mehr)*

	Gruppe T1 (n = 153)		Gruppe T3 (n = 77)		T1 + T3 (n = 230)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
0 oder 1 Mal	67	(44)	23	(30)	90	(39)
2 Mal	13	(8)	9	(12)	22	(10)
3 Mal	15	(10)	11	(14)	26	(11)
4 bis 5 Mal	21	(14)	8	(10)	29	(13)
6 Mal oder mehr (incl. zahllos oder jeden Tag)	37	(24)	26	(34)	63	(27)

Nicht als Trunkenheitstäter registrierte Kraftfahrer wurden befragt, ob sie im vergangenen Jahr unter Alkoholeinfluss gefahren seien. Wie schon in Abschnitt 4.2 beschrieben, gaben 20 der 190 nicht registrierten Teilnehmer (11 %) an, im letzten Jahr unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein. Dabei wurde die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten nicht erfragt.

5.1.5 Umstände der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt

Die registrierten Trunkenheitstäter in den Gruppen T1 und T3 wurden nach den Umständen der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt befragt. Dies sind Trinkort, Trinkgesellschaft, Trinkanlass und die Gründe dafür, dass sie nach dem Alkoholkonsum fahren. Dieser Teil der Befragung wurde zum Teil in der Multiple-Choice-Form dargeboten. Die Trunkenheitstäter in der Gruppe T3 wurden beim persönlichen Interview zusätzlich ausführlich zu den spezifischen Umständen der registrierten Trunkenheitsfahrt befragt.

Wie in Tabelle 36 dargestellt, war die häufigste Antwort zum Trinkort der registrierten Trunkenheitstäter „Kneipe/Bar“ mit 42 %. Etwa ein Viertel der Antwort war „zu Hause“, gefolgt von „im Restaurant oder in der einfachen Kantine“ mit 12 %. Ein höherer Anteil der Trunkenheitstäter in der Gruppe T3 berichtete im Vergleich zu Trunkenheitstätern der Gruppe T1 von Alkoholkonsum in der Nähe eines Convenience Shops oder eines Getränkeautomaten.

Tabelle 36
Trinkort bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt

	Gruppe T1 (n = 151)		Gruppe T3 (n = 78)		T1 + T3 (n = 229)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
In der Kneipe/Bar	67	(44)	30	(38)	97	(42)
Zuhause	37	(25)	19	(24)	56	(24)
Im Restaurant/in der Kantine	21	(14)	7	(9)	28	(12)
Bei Freunden/Bekannten	12	(8)	6	(8)	18	(8)
In der Nähe eines Convenience Shops/ Getränkeautomaten incl. im Auto	8	(5)	11	(14)	19	(8)
Auf der Arbeit	5	(3)	4	(5)	9	(4)
Bei der Familie/Verwandten	4	(3)	0	(0)	4	(2)
Sonstige	8	(5)	5	(6)	13	(6)

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form gestellt.

In Tabelle 37 sind die Antworten zur Trinkgesellschaft bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt dargestellt. Etwa 45 % der registrierten Trunkenheitstäter gaben an, dass sie Alkohol allein konsumiert haben. Jeweils 26 % und 22 % der Antworten weisen darauf hin, dass zusammen mit Freunden oder mit Arbeitskollegen getrunken wurde.

Tabelle 37
Trinkgesellschaft bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt

	Gruppe T1 (n = 151)		Gruppe T3 (n = 78)		T1 + T3 (n = 229)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
Allein	61	(40)	43	(55)	104	(45)
Mit Freunden	39	(26)	21	(27)	60	(26)
Mit Arbeitskollegen/mit in Geschäftsbeziehung stehenden Personen	37	(25)	13	(17)	50	(22)
Mit der Ehefrau/Partnerin	12	(8)	2	(3)	14	(6)
Mit Bekannten/Verwandten	3	(2)	2	(3)	5	(2)
Mit sonstigen Personen	5	(3)	0	(0)	5	(2)

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form gestellt.

In Tabelle 38 sind Trinkanlässe bzw. Gründe für den Alkoholkonsum dargestellt. Dieser Teil der Befragung wurde in der Studie 1 nur bei den Trunkenheitstätern der Gruppe T1 erfragt. Etwa ein Viertel der Antworten weist darauf hin, dass als Abendtrunk bzw. zum Essen getrunken wurde. Ein Fünftel der Antworten zeigt, dass den Tätern einfach zum Trinken zumute war, gefolgt von der Antwort, dass ohne besonderen Grund getrunken wurde (12 %) oder dass zur Entspannung getrunken wurde (11 %). In Studie 2 wurden die Täter der Gruppe T3 beim Interview ausführlich danach gefragt (dies ist in Abschnitt 5.3.2.3 dargestellt).

Tabelle 38

Trinkanlass oder Gründe für den Alkoholkonsum bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt

Gruppe T1		
(n = 150)		
	Häufigkeit	(%)
Als Abendtrunk/zum Essen	37	(25)
Ich wollte gern trinken.	31	(21)
Ohne besonderen Grund	18	(12)
Zur Entspannung	17	(11)
War geschäftlich notwendig	16	(11)
Teilnahme an einem Trink-Treffen	14	(9)
Gesellschaftliche Geselligkeit	14	(9)
Ich wurde eingeladen	11	(7)
Als Nachtrunk	9	(6)
Sonstige	14	(9)

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form gestellt.

In Tabelle 39 ist dargestellt, ob der in Tabelle 36 gezeigte Trinkanlass der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt vorher geplant gewesen war. Mehr als 80 % aller Täter der Gruppen T1 und T3 antworteten, dass sie es entweder nicht vorab geplant hatten (53 %), oder dass es dazu erst an dem besagten Tag kam (31 %). Zwischen den zwei Tätergruppen ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied, ($\chi^2(3, N = 227) = 6.26; p = .100$).

Tabelle 39

War der oben genannte Trinkanlass bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt vorher geplant?

	Gruppe T1		Gruppe T3		T1 + T3	
	(n = 149)		(n = 78)		(n = 227)	
	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)	Häufigkeit	(%)
Ich hatte es einen Tage vorher geplant.	25	(17)	9	(12)	34	(15)
Nein, dazu kam es erst an dem besagten Tag	39	(26)	32	(41)	71	(31)
Es war nicht geplant gewesen.	83	(56)	37	(47)	120	(53)
Ich erinnere mich nicht.	2	(1)	0	(0)	2	(1)

Wie in Tabelle 40 dargestellt, war die häufigste Aussage „Ich dachte, dass es keinen Einfluss auf das Fahren hätte“ (50 %), gefolgt von „Es war niemand da, der an meiner Stelle hätte fahren können“ (24 %), „Ich dachte nicht, dass ich in die Verkehrskontrolle geraten würde“ (20 %) und „Es gab keine anderen Verkehrsmittelmöglichkeiten als das Auto“ (19 %). Die Täter in der Gruppe T3 wurden beim folgenden Interview ausführlich danach befragt (vgl. Abschnitt 5. 3).

Tabelle 40

Gründe dafür, bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt nach dem Konsum des Alkohols gefahren zu sein

	Gruppe T1 (n = 157)	
	Häufigkeit	(%)
Ich dachte, dass es keinen Einfluss auf das Fahren hätte.	78	(50)
Es war niemand da, der an meiner Stelle hätte fahren können.	37	(24)
Ich dachte nicht, dass ich in die Verkehrskontrolle geraten würde.	31	(20)
Es gab keine anderen Verkehrsmittelmöglichkeiten als das Auto.	30	(19)
Ich nahm an, dass ich bei einer Kontrolle den Grenzwert nicht überschreiten würde.	26	(17)
Ich brauchte das Auto unbedingt am nächsten Tag.	22	(14)
Es wären hohe Parkgebühren angefallen, wenn ich das Auto hätte zurücklassen müssen.	1	(1)
Sonstige	30	(19)

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form gestellt.

Die registrierten Täter wurden nach ihrem von der Polizei registrierten AAK- bzw. BAK-Wert befragt. Hier muss beachtet werden, dass die Angaben wohl häufig nicht präzise sind. Wie in Tabelle 41 dargestellt, liegt der Mindestwert aller Täter bei 0.24 Promille, der Höchstwert bei 2.00 Promille. Mittelwert und Median liegen jeweils bei 0.55 und 0.48 Promille. Dem M-W-Test zufolge liegt kein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen den zwei Gruppen vor ($z = -1.371$; $p = .170$).

Tabelle 41

Von der Polizei registrierte AAK- bzw. BAK-Promillewerte bei der registrierten Trunkenheitsfahrt

	Gruppe T1 (n = 100)	Gruppe T3 (n = 74)	T1 + T3 (n = 174)
Min.	0.26	0.24	0.24
Max.	2.00	1.30	2.00
M	0.59	0.50	0.55
(SD)	(0.34)	(0.24)	(0.30)
Median	0.50	0.40	0.48
Signifikanz der Schiefe	7.86	4.92	10.48
Signifikanz der Wölbung	9.90	2.61	14.33

Anmerkung. Einundsechzig Teilnehmer in den Gruppen T1 und T3 konnten sich nicht an den AAK-Wert erinnern.

5.1.6 Meinungen zu verschiedenen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten

Die Teilnehmer in der Studie 1 wurden befragt, welche Maßnahmen helfen würden, damit nicht unter Alkoholeinfluss Auto gefahren werde. Dabei sollten sie ihre Meinung zu

verschiedenen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten mit „Ja“ oder „Nein“ äußern. Tabelle 42 zeigt Häufigkeit und Anteil der Antwort „Ja“ zu 10 Maßnahmenvorschlägen.

Tabelle 42

Häufigkeit und Prozentsatz der zustimmenden Antwort „Ja“ auf verschiedene Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten in den Gruppen der Studie 1 (N = 347)

	Gruppe T1 (n = 157)		Gruppe T2 (n = 20)		Gruppe N (n = 170)	
	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)	Häufigkeit Sta. Residuum	(%)
1. Maßnahmen seitens meiner Freunde, die mit mir Trinken, oder der Restaurantinhaber, damit ich nicht unter Alkoholeinfluss Auto fahre	33 - 5.0	(21)	8 0.4	(40)	83 4.8	(49)
2. Teilnahme an speziellen Programmen oder Therapien zur Kontrolle des Alkoholkonsums	12	(8)	2	(10)	12	(7)
3. Teilnahme an Therapien zur vollständigen Aufgabe des Alkoholkonsums	6	(4)	0	(0)	8	(4)
4. Installation einer Anlage im Auto, die bei Alkoholkonsum den Motorstart verhindert	57 - 2.5	(37)	12 1.4	(60)	84 1,8	(49)
5. Verbesserung von Ersatzdiensten „Unten-Daiko“ zur einfacheren Nutzung	77	(50)	10	(50)	64	(38)
6. Senkung der nächtlichen Parkplatztarife zur einfacheren Nutzung	19	(12)	5	(25)	25	(15)
7. Einrichtung von einfach nutzbaren Ersatzverkehrsmitteln	42	(27)	7	(35)	50	(29)
8. Mehr Verkehrskontrollstellen und Verkehrskontrollen öfter durchführen	27 - 2.5	(18)	5 0.1	(25)	51 2,5	(30)
9. Strengere Strafbestimmungen bei Trunkenheit am Steuer	25 - 5.1	(16)	3 - 1.6	(15)	77 5,8	(45)
10. Sonstige	14	(9)	1	(5)	15	(9)

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form dargeboten. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Dies sind nur angegeben, wenn es bei den Antworten zum jeweiligen Item einen signifikanten Verteilungsunterschied gibt.

Etwa die Hälfte der Teilnehmer in der Gruppe N befürworteten Maßnahmen seitens des Freundeskreises oder der Restaurantinhaber, hingegen hielten dies lediglich 22 % der registrierten Täter der Gruppe T1 für sinnvoll ($\chi^2(2, N = 343) = 26.05; p < .001; \text{Cramer's } V = .276$). Ebenfalls stellt sich im Vergleich zu registrierten Tätern der Gruppe T1 heraus, dass ein höherer Anteil der Teilnehmer in der Gruppe N die Installation eines „Alkohol-Interlocks“ (49 %; $\chi^2(2, N = 343) = 6.85; p = .032; \text{Cramer's } V = .141$), mehr Verkehrskontrollen (30 %; $\chi^2(2, N = 343) = 6.71; p = .035; \text{Cramer's } V = .140$) und noch strengere Strafbestimmungen (45 %; $\chi^2(2, N = 343) = 34.22; p < .001; \text{Cramer's } V = .316$) befürworteten.

Bei den registrierten Tätern der Gruppe T1 stimmten ein höherer Prozentsatz (50 %) für eine Verbesserung des Ersatzfahrdienstes „Unten-Daiko“, im Vergleich zu den Teilnehmern der Gruppe N (38 %). Hier ergibt sich aber kein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen den Gruppen ($\chi^2(2, N = 343) = 5.56; p = .062$).

5.1.7 Einstellungen, informelle Norm, wahrgenommene Verhaltenskontrolle sowie Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten

Wie in Tabelle 43 dargestellt, wurden die registrierten Täter der Gruppe T3 bei der Studie 2 nach ihrem Wissen über die Auswirkungen des Alkohols auf kognitive und motorische Leistungseinbußen sowie zu potenziellen juristischen Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten (auf einer vierstufigen Antwortskala) befragt. Zu den fünf Aussagen wussten mehrere Täter nicht genau, dass auch bei einer Verkehrskontrolle am darauffolgenden Tag der Promille-Grenzwert überschritten werden kann und dass eine Freiheitsstrafe von 25 Jahren bei Unfällen mit Todesfolge, verursacht durch eine Trunkenheitsfahrt verhängt werden kann.

Tabelle 43

Wissen über die Auswirkungen des Alkohols auf Leistungseinbußen sowie über potenzielle juristische Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten (N = 78)
(Skala: 1 = War mir überhaupt nicht bekannt; 2 = War mir kaum bekannt; 3 = War mir etwas bekannt; 4 = War mir vollkommen bekannt)

	Gruppe T3 (n = 78)		
	Median	M	(SD)
Nach Alkoholkonsum lässt das Urteilsvermögen am Steuer nach.	4.00	3.51	(0.68)
Je nach Menge des Alkohols kann auch bei einer Verkehrskontrolle am darauffolgenden Tag der Alkohol den Grenzwert überschreiten.	4.00	3.29	(0.87)
Bei Trunkenheitsfahrten wird Fahrverbot oder Führerscheinentzug verhängt.	4.00	3.83	(0.54)
Bei Trunkenheitsfahrten beträgt die maximale Geldstrafe 500.000 Yen.	4.00	3.47	(0.91)
Bei Unfällen mit Todesfolge, verursacht durch Trunkenheit am Steuer, kann eine Freiheitsstrafe von bis zu 25 Jahren verhängt werden.	4.00	2.60	(1.12)
Mittelwert von fünf Fragen	3.40	3.34	(0.45)

Die Täter der Gruppe T3 wurden gebeten, ihre subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit (vor und nach der registrierten Trunkenheitsfahrt) rückblickend einzuschätzen, wenn sie 540 ml Sake trinken und dann mit dem Auto fahren (Dies entspricht 60 g Ethylalkohol, eine deutlich hohe Konsummenge, um Kraftfahrer betrunken zu machen). Die Skala wurde anhand einer amerikanischen Studie entwickelt (Wieczorek, Mirand & Callahan, 1994). Wie in Tabelle 44 dargestellt, berichteten die Täter nach der Polizeikontrolle eine im Mittel erhöhte subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit im Vergleich zu davor.

Tabelle 44

Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit vor und nach der registrierten Kontrolle (N = 78)
 (Skala: 1 = 1 Mal in 2-3 Fällen; 2 = 1 Mal bei mehr als 10 Fällen; 3 = 1 Mal in ca. 100 Fällen;
 4 = 1 Mal bei mehr als 1000 Fällen)

	Gruppe T3 (n = 78)		
	Median	M	(SD)
Vorher	3.00	2.66	(0.94)
Nachher	2.00	1.91	(0.90)

Die Täter der Studie 2 wurden hinsichtlich der Konstrukte, die sich auf positive Einstellungen gegenüber Trunkenheitsfahrten sowie auf die informelle Norm und auf die wahrgenommene Verhaltenskontrolle beziehen, befragt. Zu diesem Zweck wurden als a priori Items neun Fragen auf einer 5-stufigen Skala gestellt. Einzelne Items und deren Median, Mittelwert sowie Standardabweichung sind in Tabelle 45 dargestellt. Es lässt erkennen, dass die Antworten zu den meisten Items nicht normalverteilt, sondern links- oder rechtsschief sind.

Tabelle 45

A priori Items und Datenbeschreibung zu informeller Norm, positiver Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten sowie wahrgenommener Verhaltenskontrolle
 (Skala: 1 = trifft absolut nicht zu; 2 = trifft eher nicht zu; 3 = weder noch; 4 = trifft eher zu; 5 = trifft absolut zu)

a priori Item- zugehörigkeit	Item (Item-Nr. im Fragebogen)	Gruppe T3 (n = 78)		
		Median	M	(SD)
<i>Informelle Norm</i>	Es ist mir peinlich, wenn meine Mitmenschen erfahren, dass ich unter Alkoholeinfluss gefahren bin. (20_1)	4.00	3.88	(1.29)
	Weder meine Familie noch meine Freundin kritisieren mich, wenn sie erfahren, dass ich unter Alkoholeinfluss gefahren bin. (20_2)	1.00	2.23	(1.40)
	Weder meine Kollegen noch meine Vorgesetzten kritisieren mich, wenn sie erfahren, dass ich unter Alkoholeinfluss gefahren bin. (20_3)	1.00	2.37	(1.38)
<i>Positive Einstellung</i>	Ich muss nicht so stark kritisiert werden, nur weil ich etwas Alkohol getrunken habe und anschließend Auto gefahren bin. (20_4)	1.00	1.96	(1.25)
	Alkohol muss nicht immer schlechte Auswirkung auf das Autofahren haben. (20_5)	1.00	2.19	(1.35)
	Ich kann besser fahren, wenn ich etwas Alkohol getrunken habe. (20_6)	1.00	1.86	(1.09)
<i>Verhaltens- kontrolle</i>	Es ist nicht so schlimm unter Alkoholeinfluss zu fahren, wenn es niemand erfährt. (20_13)	1.00	1.87	(1.19)
	In der Realität ist es schwierig, solange kein Auto zu fahren, bis man vollkommen nüchtern ist. (20_7)	3.00	3.05	(1.45)
	Es gibt manchmal Situationen, in denen einem keine Wahl bleibt, als nach dem Trinken mit dem Auto zu fahren. (20_8)	3.00	2.64	(1.28)

Zudem wurden die Täter der Studie 2 nach ihrer Absicht zur Vermeidung von weiteren

Trunkenheitsfahrten befragt. Dabei wurden als a priori Items 9 Fragen auf einer 5-stufigen Skala gestellt. Einzelne Items und deren Median, Mittelwert sowie Standardabweichung sind in Tabelle 46 dargestellt. Wiederum lässt es erkennen, dass Antworten zu den meisten Items nicht normalverteilt, sondern rechts- oder linksschief sind.

Tabelle 46

A priori Items und Datenbeschreibung zur Absicht zur Vermeidung von zukünftigen Trunkenheitsfahrten durch Abstinenz, Trinkreduzierung oder Trennung von Trinken und Fahren (Skala: 1 = Ich bin mir absolut unsicher; 2 = Ich bin mir eher unsicher; 3 = weder noch; 4 = Ich bin mir eher sicher; 5 = Ich bin mir sicher)

a priori Item- zugehörigkeit	Item (Item-Nr. im Fragebogen)	Gruppe T3 (n = 78)		
		Median	M	(SD)
Durch Abstinenz oder Trink- reduzierung	Zukünftig überhaupt keinen Alkohol trinken (21_2)	1.00	2.03	(1.28)
	Menge des Alkohols senken (21_1)	4.00	3.65	(1.27)
	Außer bei besonderen Gelegenheiten gar keinen Alkohol mehr trinken (21_3)	3.00	2.81	(1.44)
Durch Trennung von Trinken und Fahren	Wenn ich Alkohol getrunken habe, warte ich mit dem Autofahren so lange, bis ich absolut nüchtern bin. (21_4)	5.00	4.17	(1.12)
	Ich fahre 10 Stunden lang kein Auto, wenn ich 540 ml Sake oder die entsprechende Menge von anderem Alkohol getrunken habe. (21_5)	5.00	4.14	(1.24)
	Wenn ich Alkohol trinke, fahre ich von vornherein nicht mit meinem Auto. (21_6)	5.00	4.18	(1.15)
	Wenn ich Alkohol trinke, sichere ich mir vorher einen Fahrer. (21_7)	5.00	4.22	(1.02)
	Wenn ich Alkohol trinke, fahre ich nicht mit meinem Auto, sondern mit einem anderen Verkehrsmittel (21_8)	5.00	4.47	(0.94)
	Unabhängig vom Alkohol versuche ich, sowenig wie möglich Auto zu fahren. (21_9)	1.00	2.09	(1.37)

5.2 Datenaggregation durch explorative statistische Verfahren

Das Ziel der nachfolgend dargestellten Datenaggregation besteht darin, latente Merkmale der jeweiligen schriftlichen Teile von Fragebögen zu ermitteln. Der Fragebogen der Studie 1 sowie die schriftlichen Fragebogenteile der Studie 2 enthielten Fragen, deren latente Merkmale bzw. faktorielle Strukturen noch nicht identifiziert sind.

5.2.1 Multiple Korrespondenzanalyse

Wie in den vorangehenden Abschnitten dargestellt, wurden in den Fragebögen beider Studien Umstände der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt in der Multiple-Choice-Form (siehe Abschnitt 5.1.5) erfragt. Der Fragebogen der Studie 1 enthielt Fragen zu persönlichen

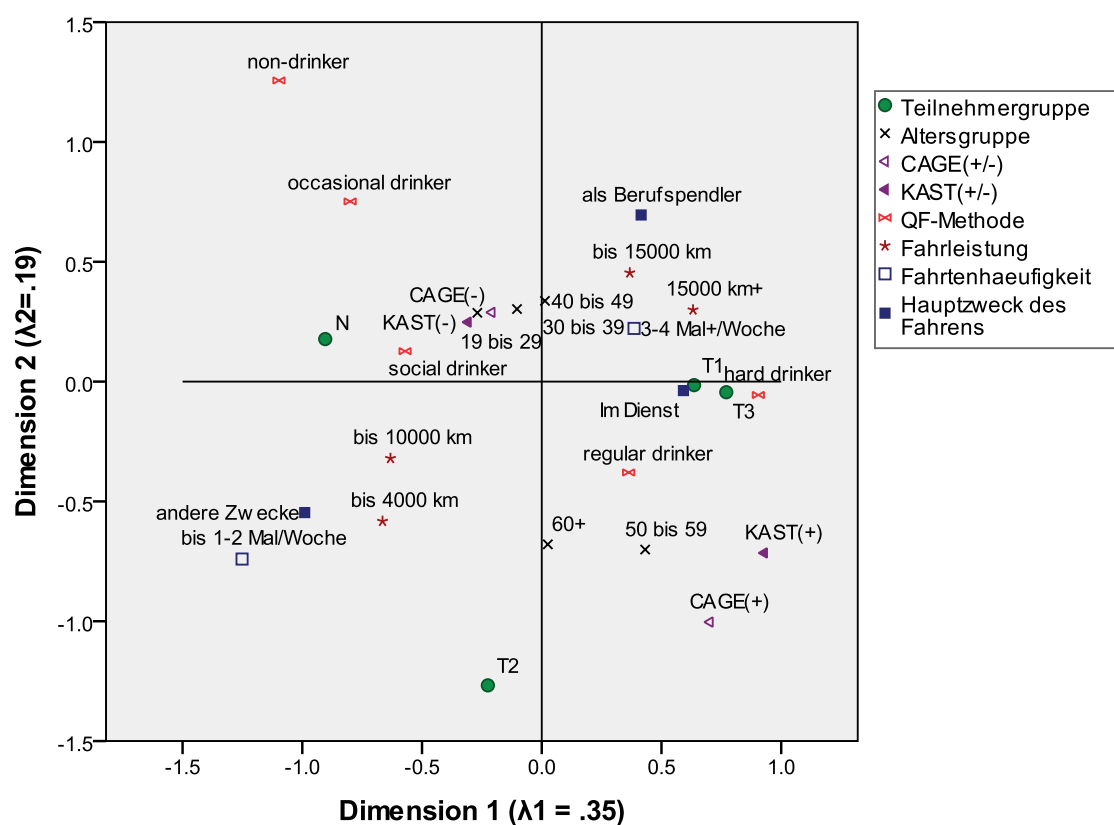
Meinungen zu verschiedenen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten (siehe Abschnitt 5.1.6). Es scheint angemessen, diese kategorialen Daten anhand des explorativen, zusammenhangaufdeckenden Verfahrens der Korrespondenzanalyse zu behandeln (Benzécri et al., 1973; zitiert nach Clausen, 1998). Die Korrespondenzanalyse ist eine statistische Methode, um die Korrespondenz bzw. Stärke der Zusammenhänge bei einer Kontingenztafel mit mehreren Spalten- und Zeilenkategorien zu analysieren.

Die Ergebnisse bieten eine graphische, normalerweise zweidimensionale Darstellung von Zusammenhängen entsprechender Variablen (Clausen, 1998). Sollten mehr als zwei kategoriale Variablen gleichzeitig analysiert werden, wird eine multiple Korrespondenzanalyse angewendet. Dabei bezieht sich die Inertia (Trägheit, Chi-Quadrat-Anteil am gesamten Chi-Quadrat, bezeichnet mit λ) auf den Anteil der Streuung aller Punkte auf einer Dimension um den Schwerpunkt (*Centroid*): Je größer die Inertia ist, desto stärkere Korrespondenzen bzw. Zusammenhänge gibt es zwischen den analysierten Variablen bzw. deren Zeilen- und Spaltenprofilen. Mittlere Werte bzw. Punkte platzieren sich näher am *Centroid*. Je näher zwei Punkte im Diagramm sind, desto mehr Ähnlichkeiten weisen sie auf (Le Roux & Rouanet, 2010).

5.2.1.1 Gruppenunterschiede oder -ähnlichkeiten in Bezug auf Altersgruppe, fahrtbezogene Merkmale und Alkoholkonsum

Aufgrund der Ergebnisse aus Abschnitt 5.1 ist anzunehmen, dass es bei den Trunkenheitstätern charakteristische Alkoholkonsummuster und fahrtbezogene Merkmale gibt. Mittels der multiplen Korrespondenzanalyse wird diese Annahme geprüft. Die folgenden in Beziehung stehenden Variablen werden analysiert: Fahrleistung, Fahrthäufigkeit und Hauptziel des Fahrens, Trinkertyp nach QF-Methode, Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests sowie Altersgruppen (vgl. Tabellen 26 bis 34). Die Fahrleistung wurde gleichmäßig auf vier Kategorien (25%-Perzentile) verteilt.

Abbildung 11 zeigt, wie die entsprechenden Kategoriepunkte im zweidimensionalen Diagramm positioniert sind. Anhand der Abnahme bei Eigenwert und Interpretierbarkeit werden im Folgenden die ersten zwei Dimensionen geprüft. Die erste Dimension wird unter anderem von der Variablen Teilnehmergruppe bestimmt. Die zweite Dimension erklärt die Altersgruppe sowie die Ergebnisse des CAGE-Tests.



Normalisierung mit Variablen-Prinzip.

Abbildung 11.

Zweidimensionale Darstellung der Ergebnisse der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf Teilnehmer- und Altersgruppe, Trinkertyp, Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests sowie fahrtbezogene Variablen (Gruppen T1, T2, T3 und N; $N = 425$)

Anmerkung. Unter Normalisierung mit Variablen-Prinzip versteht man eine Normalisierungsmethode, mit der Zusammenhänge zwischen Variablen optimiert werden. „KAST (+)“ und „CAGE (+)“ bedeuten potenziell alkoholabhängig, während „KAST (-)“ und „CAGE (-)“ nicht-alkoholabhängig bedeuten.

Aus dem Diagramm ist zu erkennen, dass die registrierten Trunkenheitstäter (Gruppen T1 und T3) als *hard drinker* bezeichnet werden können und dass sie im Dienst oder als Berufspendler häufig und viel Auto fahren. Die normtreuen Kraftfahrer können dagegen eher als *social drinker*, nicht alkoholabhängig und auch als Kraftfahrer mit weniger Fahrleistung bezeichnet werden. Die Dunkelfeldtäter (Gruppe T2) positionieren sich zwischen den registrierten Trunkenheitstätern und den normtreuen Kraftfahrern. Interessanterweise gibt es wenig Affinität zwischen ihnen und anderen Kategoriepunkten. Die zweite Dimension wird vor allem von der Altersgruppe bestimmt. Ältere Teilnehmer ab dem 50. Lebensjahr können aufgrund der Ergebnisse des CAGE / KAST-Tests eher als potenziell alkoholabhängig bezeichnet werden als jüngere Teilnehmer.

5.2.1.2 Meinungen zu verschiedenen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten

Die Teilnehmer der Studie 1 antworteten auf 10 Auswahlmöglichkeiten in der Multiple-Choice-Form, welche Maßnahmen helfen würden, um Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (siehe Tabelle 42). Zum besseren Verständnis des Ergebnisses werden jede Maßnahmenvariante sowie die Variablen Teilnehmer- und Altersgruppe anhand der multiplen Korrespondenzanalyse analysiert.

Wie in Abbildung 12 dargestellt, ballen sich unmittelbar um dem *Centroid* mehrere Punkte „KA“, dies heißt, dass die entsprechenden Maßnahmen von vielen Teilnehmern nicht gewählt wurden. Die erste Dimension wird hauptsächlich durch Meinungen bzw. Antworten zu den Maßnahmen „strengere Strafbestimmungen“ und „strengere bzw. häufigere Polizeikontrolle“ bestimmt. Die zweite Dimension wird sowohl von Meinungen zu den Maßnahmen „Therapien zur Kontrolle des Alkoholkonsums“, „Therapien zum Alkoholverzicht“ als auch von der Altersgruppe der Teilnehmer bestimmt.

Wenn man die Lage einzelner Punkte näher betrachtet, ist Folgendes zu erkennen: Diejenigen, die für verbesserte alternative Verkehrsmittel (z. B. besseren Ersatzfahrdienst) sind, damit sie nach dem Alkoholkonsum ihr eigenes Auto nicht selbst fahren müssen, halten strengere Polizeikontrollen und verschärfte Sanktionen nicht für effektiv. Die Trunkenheitstäter, vor allem die Dunkelfeldtäter (Gruppe T2), teilen diese Meinung. Dies gilt auch für die Teilnehmer, die jünger als 50 Jahre sind. Hingegen zeigen ältere Teilnehmer ab 60 Jahre eher eine andere Meinung: Sie sind für besondere Therapien oder Programme, damit sie den Alkoholkonsum reduzieren können. Die Ergebnisse sollten aber behutsam interpretiert werden, da die gesamte Inertia bzw. Streuung, die von den zwei Dimensionen aufgeklärt wird, relativ gering ist (32 %).

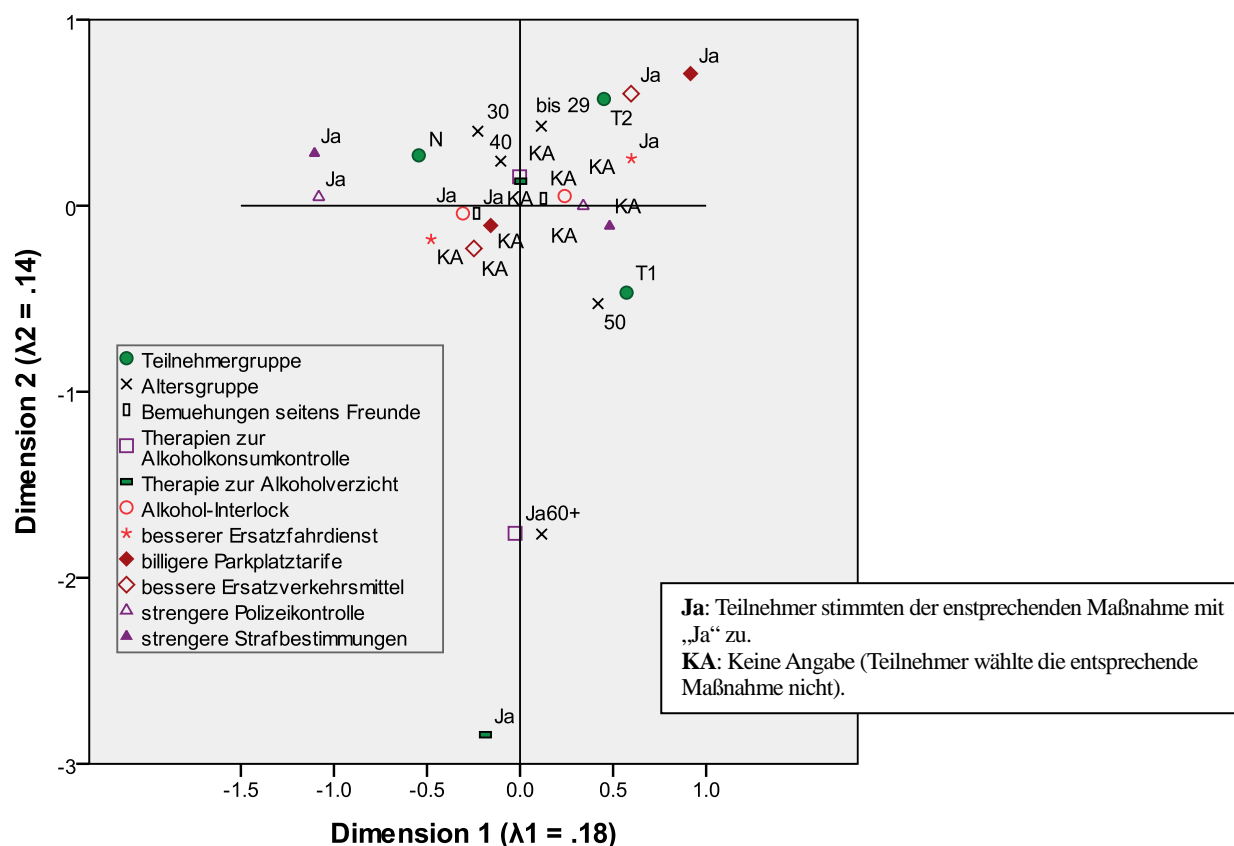


Abbildung 12.

Zweidimensionale Darstellung der Ergebnisse der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf neun verschiedene Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten, die Teilnehmer für effektiv halten, sowie Teilnehmer- und Altersgruppen (Gruppen T1, T2 und N; $N = 347$)

Anmerkung. Unter Normalisierung mit Variablen-Prinzip versteht man eine Normalisierungsmethode, mit der Zusammenhänge zwischen Variablen optimiert werden.

5.2.1.3 Unterschiede bzw. Ähnlichkeiten bei den Trunkenheitstätern bezüglich der Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt sowie der persönlichen Merkmale

Im Folgenden werden Unterschiede bzw. Ähnlichkeiten bei den registrierten Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und / oder T3) hinsichtlich der Umstände bei der registrierten Trunkenheitsfahrt untersucht. Anhand der multiplen Korrespondenzanalyse bezüglich der Altersgruppe der Trunkenheitstäter und der Trinkorte bei der registrierten Trunkenheitsfahrt (siehe Tabelle 36) ist die folgende Tendenz zu erkennen (Diagramm nicht gezeigt): Allgemein konsumierten die Trunkenheitstäter den Alkohol typischerweise in einer Kneipe oder Bar, diese Tendenz ist insbesondere unter jüngeren Tätern (unter 40) stark zu beobachten. Ein höherer Anteil der älteren Täter hingegen konsumierte den Alkohol zuhause.

Um die Umstände bzw. das Ereignis Alkoholkonsum vor der registrierten Trunkenheitsfahrt besser zu verstehen, werden Zusammenhänge zwischen der Altersgruppe der Täter und mit wem die Täter Alkohol konsumierten analysiert.

Abbildung 13 zeigt Kategoriepunkte der Altersgruppen der registrierten Trunkenheitstäter sowie der von ihnen berichteten Personen, mit denen sie zusammen Alkohol getrunken haben (siehe Tabelle 37). Die erste Dimension wird offenbar von zwei latenten Merkmalen bestimmt: Dem Alter der Täter und dem Umstand, ob sie allein Alkohol konsumierten oder nicht. Die zweite Dimension wird dadurch bestimmt, ob sie mit Personen vom Arbeitsplatz bzw. mit in Geschäftsbeziehung stehenden Personen getrunken haben. Im Diagramm ist leicht zu erkennen: je älter die Täter sind, desto wahrscheinlicher haben sie Alkohol allein konsumiert. Hingegen kann man von der Tendenz ausgehen, dass jüngere Täter mit Freunden oder mit Ehefrau/Partner getrunken haben.

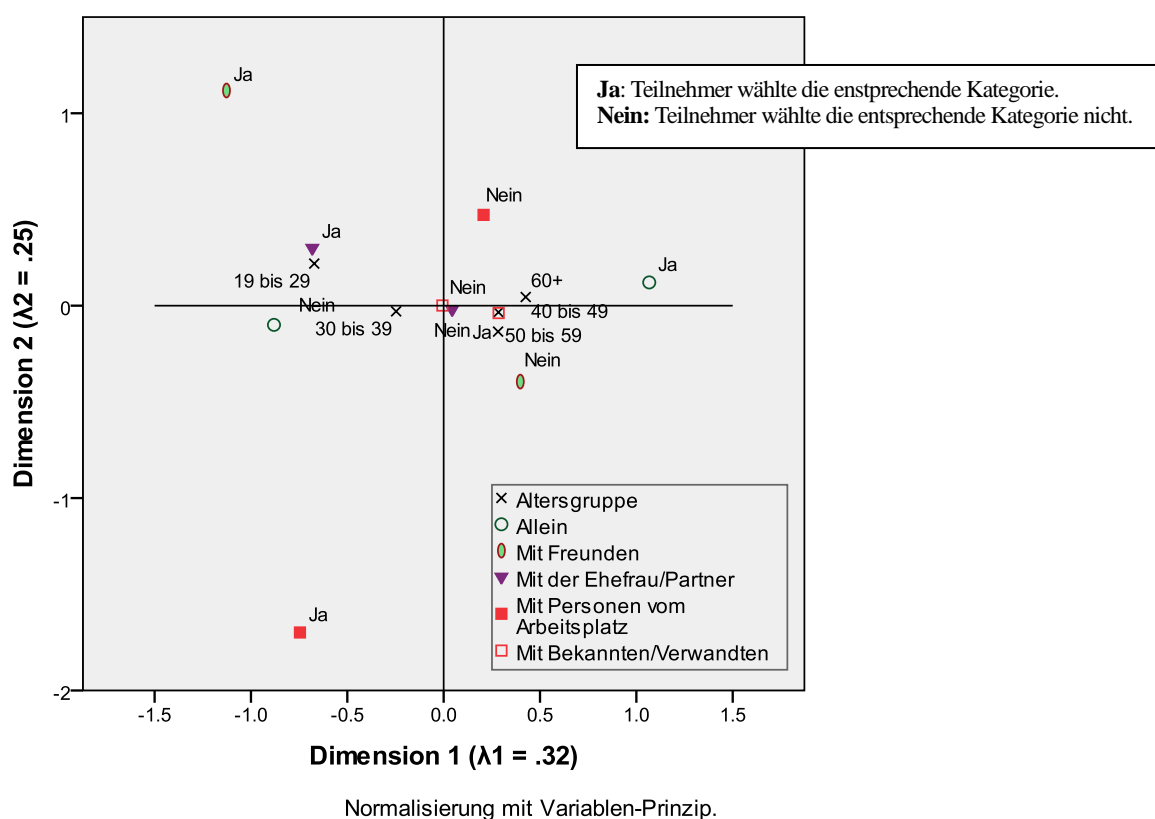


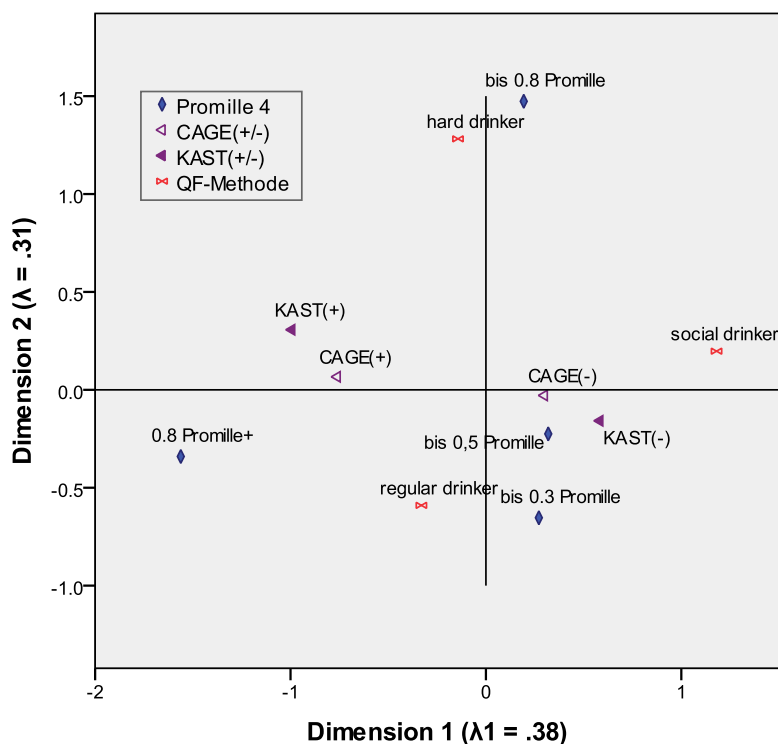
Abbildung 13.

Zweidimensionale Darstellung der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf Altersgruppen und mit wem Alkohol konsumiert wurde (Gruppen T1 und T3; $N = 235$)

Anmerkung. Unter Normalisierung mit Variablen-Prinzip versteht man eine Normalisierungsmethode, mit der Zusammenhänge zwischen Variablen optimiert werden.

Aufgrund der multiplen Korrespondenzanalyse bezüglich der Altersgruppe der Trunkenheitstäter und der Trinkanlässe bei den registrierten Trunkenheitsfahrten (siehe Tabelle 38) ist die folgende Tendenz zu erkennen (Diagramm nicht gezeigt): Mehr jüngere Täter im Alter von 19 - 29 Jahren berichteten von einer Teilnahme an oder einer Einladung zu einem Trink-Treffen, die Täter im Alter von 30 - 39 Jahren eher von gesellschaftlicher Geselligkeit. Demgegenüber ist eine Affinität zu erkennen zwischen den Tätern, die zwischen 40 und 49 Jahren alt sind, und dem Anlass „Nachttrunk“. Desgleichen ist eine Tendenz zu erkennen, dass die ältesten Täter zum Essen oder zur Entspannung getrunken haben.

Abbildung 14 zeigt die Ergebnisse der multiplen Korrespondenzanalyse im Hinblick auf den registrierten Promillewert und den Trinkertyp nach QF-Methode sowie die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests. Die erste Dimension wird hauptsächlich von Ergebnissen der beiden Screening-Tests bestimmt, während sich die zweite durch die QF-Methode sowie den Promille-Wert ergibt. Aus der rechten unteren Seite des Diagramms ist zu schließen, dass Trunkenheitstäter, die als nicht alkoholabhängig gelten, eher mit einem relativ geringen Promille-Wert (≤ 0.5 Promille) registriert wurden. Aus der linken Seite des Diagramms ist zu schließen, dass Täter, die potenziell als alkoholabhängig gelten, eher mit einem höheren Promille-Wert (> 0.8 Promille) registriert wurden.



Normalisierung mit Variablen-Prinzip.

Abbildung 14.

Zweidimensionale Darstellung der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf Promillewert sowie Alkoholkonsumbezogene-Indikatoren (Gruppen T1 und T3; $N = 169$)

Anmerkung. Unter Normalisierung mit Variablen-Prinzip versteht man eine Normalisierungsmethode, mit der Zusammenhänge zwischen Variablen optimiert werden. Die Daten eines Täters, der als *occasional drinker* klassifiziert wurde, sind als Ausreißer von der Analyse ausgeschlossen worden. „KAST (+)“ und „CAGE (+)“ bedeuten potenziell alkoholabhängig, während „KAST (-)“ und „CAGE (-)“ nicht-alkoholabhängig bedeuten.

5.2.2 Kompositvariablen und deren interne Konstistenz

In den schriftlichen Fragebogenteilen der Studie 2 wurden verschiedene Einstellungen sowie Vorsätze gegenüber Trunkenheitsfahrten (siehe Abschnitt 5.1.7) auf einer Likert-Skala erfragt. Dennoch ist, wie im Folgenden erläutert wird, das strukturaufdeckende Verfahren der explorativen Faktorenanalyse hier wegen der kleinen Stichprobengröße der Studie 2 und des Versagens der Verteilungsvoraussetzungen bezüglich Normalität und Linearität nicht angemessen zur Ermittlung der Faktorenstruktur.

Wie in Tabelle 47 gezeigt, wurde die interne Konstistenz einzelner a priori-Konstrukte zu

informeller Norm, positiver Einstellung sowie wahrgenommener Verhaltenskontrolle (siehe Tabelle 45) anhand Cronbachs α Koeffizient ausgewertet. Die Variablen „informelle Norm“ sowie „positive Einstellung“ zeigen passable interne Konsistenzen. Bei der a priori Variablen „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“, die aus zwei Items besteht, ist die interne Konsistenz unannehmbar niedrig, mit Cronbachs $\alpha = 0.36$. Es ist anzunehmen, dass die zwei Items unterschiedliche Inhalte messen. Da der Ansatz „wahrgenommene Verhaltenskontrolle“ wichtig ist für die Hypothesenprüfungen, werden sie als unabhängige Variablen behandelt.

Tabelle 47

A priori Items zu informeller Norm, positiver Einstellung sowie wahrgenommener Verhaltenskontrolle gegenüber Trunkenheitsfahrten

Item-Nr.	Itemzugehörigkeit	Abkürzung	Cronbachs α
20_1*, 2, 3	Informelle Norm im Sinne von erlebter Kritik	inf_Norm	.69
20_4, 5, 6, 13	Positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten	pos_E	.75
20_7*, 8*	Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	wahr_VK	.36

* Die Daten wurden invertiert.

Wie in Tabelle 48 gezeigt, wurde die interne Konsistenz einzelner a priori Konstrukte zur Intention der Änderung des Alkoholkonsums sowie zur Vermeidung von zukünftigen Trunkenheitsfahrten (siehe Tabelle 46) anhand Cronbachs α Koeffizient ausgewertet. Da die meisten Teilnehmer auf die Frage, ob sie zukünftig überhaupt keinen Alkohol trinken wollten (Item -Nr. 21_2) „Ich bin mir absolut unsicher“ antworteten, wurde dieses Item zur Abstinenz in Items zur Reduzierung der Trinkemenge (Item-Nr. 21_1 und 21_3) integriert. Bei der integrierten, a posteriori-Variablen „Änderung des Trinkverhaltens“ ist Cronbachs α Koeffizient ausreichend hoch.

In gleicher Weise haben sowohl die Variable „Trennung von Trinken und Fahren durch Ausweichen auf andere Verkehrsmittel“ (Item-Nr. 21_6 und 21_8) als auch die Variable „Trennung von Trinken und Fahren durch Warten“ (Item-Nr. 21_4 und 21_5) einen hinreichenden α -Wert.

Tabelle 48

A posteriori Items der Absicht zur Änderung des Alkoholkonsums sowie zur Vermeidung von zukünftigen Trunkenheitsfahrten

Item-Nr.	Itemzugehörigkeit	Abkürzung	Cronbachs α
21_1, 2, 3	Trinkverhalten ändern (Abstinenz oder Reduzierung)	Int_Trink	.71
21_6, 8	Auf andere Verkehrsmittel ausweichen	Int_Trennung1	.67
21_7	Einen anderen Fahrer organisieren	Int_Trennung2	-
21_4, 5	Lang genug warten nach dem Alkoholkonsum	Int_Trennung3	.83

Aufgrund der oben genannten internen Konsistenz der a priori bestimmten Konstrukte werden nachfolgend a posteriori-Konstrukte zur Hypothesenprüfung erstellt, wie in Tabelle 49 gezeigt wird. Neue Kompositvariablen werden an dem Mittelwert der zugehörigen Variablen, die a posteriori eingeschlossen wurden, gemessen. Je stärker die Teilnehmer eine nachsichtige Norm sowie eine positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten wahrnehmen, desto größer ist der Wert der Kompositvariablen „info_Norm“ und „pos_E“. Je stärkere die Verhaltenskontrolle ist, die die Teilnehmer zeigen, umso größer ist der Wert der Variablen „wahr_VK1“ und „wahr_VK2“. Je stärker die Teilnehmer ihr Trinkverhalten zu ändern sowie Trinken und Fahren zu trennen beabsichtigen, desto größer ist der Wert der Kompositvariablen „Int_Trink“, „Int_Trennung1“ sowie „Int_Trennung3“.

Tabelle 49

A posteriori Items bzw. Kompositvariablen

Item- zugehörigkeit	Item-Nr.	Inhalt	Gruppe T3 (n = 78)				
			MD	M	SD	Signifikanz der Schiefe	Signifikanz der Wölbung
inf_Norm	20_1*, 2, 3	Informelle Norm im Sinne von erlebter Kritik	2.00	2.26	1.07	2.38	-0.66
pos_E	20_4, 5, 6, 13	Positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten	1.75	1.96	0.91	4.28	3.08
wahr_VK1	20_7*	Kein Auto zu fahren, bis man nüchtern ist.	3.00	2.95	1.45	0.63	-2.47
wahr_VK2	20_8*	Situationen vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren.	3.00	3.36	1.28	-0.64	-2.01
Int_Trink	21_1, 2, 3	Absicht zur Abstinenz oder Trinkmengenreduzierung	2.67	2.83	1.06	1.22	-1.03
Int_Trennung1	21_6, 8	Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren (durch Ausweichen auf andere Verkehrsmitteln)	5.00	4.33	0.90	-5.29	3.31
Int_Trennung2	21_7	Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren (durch Organisation eines Fahrers)	5.00	4.22	1.02	-4.20	1.44
Int_Trennung3	21_4, 5	Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren (durch Warten nach dem Alkoholkonsum)	4.75	4.15	1.09	-4.01	0.03

Anmerkung. * Invertiertes Item. A priori Item 21_9 wurde in den folgenden Analysen ausgeschlossen, da es inhaltlich nicht relevant ist (vgl. Tabelle 46).

Tabelle 49 zeigt, dass die meisten der neuen Kompositvariablen nicht normalverteilt sind: Die Variablen „inf_Norm“ und „pos_E“ sind linksschief, während die Variablen „Int_Trennung“ und „Int_Trennung2“ rechtsschief sind. Die Variablen „wahr_VK1“ und „wahr_VK2“ sind gleichfalls nicht normalverteilt. Anhand dieser statistischen Kriterien sollten die Kompositvariablen als nichtparametrische Variablen behandelt werden.

5.3 Spezifische Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt— Rückschlüsse aus den qualitativen Interview-Daten

Bei den persönlichen Interviews wurden Trunkenheitstäter der Gruppe T3 zusätzlich zur schriftlichen Befragung auch zu den spezifischen Umständen der registrierten Trunkenheitsfahrt und deren nachträglicher Bewertung exploriert. Im Folgenden werden Ablaufmuster einzelner registrierter Trunkenheitsfahrten, wahrgenommene Gründe für den Alkoholkonsum bzw. die Trunkenheitsfahrt, die Vorgeschichte des Alkoholkonsums sowie Verhaltensänderungen nach der Polizeikontrolle berichtet. Insbesondere dienen die qualitativen Daten dazu, die quantitativen Ergebnisse mit der ausführlichen Darstellung einzelner Trunkenheitsfahrten zu ergänzen und damit das Verständnis für die Probleme von Trunkenheitsfahrern zu vertiefen. Dadurch führt solch eine qualitative Analyse—trotz eines fehlenden statistischen Generalisierungsprozesses—zu einer anderen Form der Verallgemeinerbarkeit (Hesse-Biber & Leavy, 2011).

Die Interview-Daten wurden zunächst transkribiert, anschließend wurden daraus Codes (initiale bzw. wörtliche Codes) ermittelt. Gegebenenfalls wurde aus einzelnen initialen Codes ein neuer analytischer Code erzeugt (Hesse-Biber & Leavy, 2011). Wenn die Antwort zu Fragen unkompliziert war, reichte eine einfache Codierung bzw. Kategorisierung aus (initiale Codes). Wenn die Antwort sorgfältige Interpretation brauchte, wurde zunächst ein konkreter initialer Code (im Folgenden „Unterkategorie“) entwickelt. Danach wurden inhaltlich ähnliche Codes zusammengefasst, bis sie einen sinnvollen analytischen Code (im Folgenden „Oberkategorie“) bildeten. Mit den in dieser Form codierten Daten wurde eine Korrespondenzanalyse bzw. Multiple Korrespondenzanalyse durchgeführt, um Ähnlichkeiten bzw. Verschiedenheiten zwischen Kategorien nachzuprüfen. Die multiple Korrespondenzanalyse umfasste eine Frequenzanalyse zur Erfassung der Auftretenshäufigkeit einzelner Kategorien sowie eine Kontingenzanalyse zur Erhebung der Häufigkeit des gemeinsamen Auftretens von Kategorien.

5.3.1 Besonderheiten der interviewten Trunkenheitstäter

Etwa 24 % der Täter in der Gruppe T3 (n = 19) wurden von einen oder mehreren Beifahrern

begleitet, als sie auffielen. Etwa 10 % der Täter ($n = 8$) fuhren mit einem Mofa oder kleinen Motorrad, typischerweise vom Bahnhof nach Hause, nachdem sie Alkohol im Zentrum, z. B. in Tokio, konsumiert und mit dem Zug den nächstgelegenen Bahnhof erreicht hatten. Vor der Kontrolle durch die Polizei hatten die Täter vor, durchschnittlich 10 km zu fahren ($SD = 17.5$ km; Modus = 3.0 km; Min. 0.3 km; Max. 98 km). Insgesamt sieben Täter gaben zu, schon vor mehreren Jahren wegen einer Trunkenheitsfahrt auffällig geworden zu sein.

Von den 78 Tätern gab einer an, dass bei ihm bereits eine Leberzirrhose / Alkoholabhängigkeit diagnostiziert und medizinisch (mit Medikamenten zur Unterstützung des Alkoholverzichts) behandelt worden war. Dies war der einzige *occasional drinker* nach der QF-Methode unter den Tätern. Zwar machten auch einige andere Täter Andeutungen, dass ihr Arzt vom exzessiven Alkoholkonsum oder gänzlich vom Alkoholkonsum abgeraten habe, erwähnten aber keine weitere Behandlung ihres Alkoholproblems.

5.3.2 Spezifische Umstände der registrierten Trunkenheitsfahrt sowie deren retrospektive Auswertung

5.3.2.1 Verhaltensabfolge der Trunkenheitsfahrt

Der Ablauf der registrierten Trunkenheitsfahrten in Bezug auf Alkoholkonsumorte kann in drei Großkategorien klassifiziert werden, wie in Tabelle 50 dargestellt. Etwa die Hälfte der Täter hatten Alkohol außerhalb des Hauses konsumiert (typischerweise in einer Kneipe/Bar; vgl. Tabelle 36) und waren auf dem Weg nach Hause, als sie auffielen. Andernfalls waren sie gerade von der nächsten Bahnstation nach Hause gefahren, nachdem sie zuvor eine Bahn genommen hatten.

Bei 10 Tätern, die während der Fahrt oder am Zielort im Auto getrunken hatten, ist eine gewohnheitsmäßige Kombination von Fahren und Alkoholkonsum bzw. ein impulsives Trinkverhaltensmuster zu erkennen: Sie hatten eine oder mehrere Bier- oder *Shochudosen* in einem Convenience Shop gekauft und diese auf dessen Parkplatz oder in der Nähe getrunken. Dabei war Alkoholeinkauf oft der Hauptgrund der Fahrt.

Etwa ein Viertel der Täter ($n = 18$) fuhr nach häuslichem Alkoholkonsum mit dem Auto.

Tabelle 50

Verhalten in Hinblick auf den Ort des Alkoholkonsums (N = 78)

Oberkategorien der Verhaltensabfolge	Unterkategorien (woher und wohin die Täter mit dem Fahrzeug gefahren sind, als sie auffielen)	Gruppe T3 (n = 78)	
		Häufigkeit	(%)
Alkoholkonsum außerhalb des Hauses	Ich wollte nach Hause oder zum Abstellplatz des Autos (incl. Fahrt von der nächsten Bahnstation nach Hause)	38	(49)
	Ich wollte noch einen anderen Ort erreichen (z.B. Bar, zum Einkaufen von Alkohol / Tabak, oder ohne konkretes Ziel)	6	(8)
	Ich wollte einen oder mehrere Mitfahrer nach Hause oder zur nächstgelegenen Bahnstation bringen	5	(6)
	Sonstiges	1	(1)
Alkoholkonsum im Auto	Alkohol wurde während der Fahrt oder am Zielort getrunken (fast ausschließlich im Convenience Shop Alkohol gekauft => auf dessen Parkplatz oder in der Nähe konsumiert)	10	(13)
Alkoholkonsum zu Hause	Ich wollte danach ausgehen (zum Einkaufen, um jemanden zu treffen, oder ohne konkretes Ziel)	9	(11)
	Jemand hatte gebeten, zu ihm zu kommen	7	(9)
	Ich wollte einen oder mehrere Mitfahrer nach Hause oder zur nächstgelegenen Bahnstation bringen	2	(3)

5.3.2.2 Der Anlass des Kontaktes zur Polizei sowie dessen Uhrzeit

Tabelle 51 zeigt eine Kontingenztabelle zum Anlass des Kontaktes zur Polizei und dessen Uhrzeit. Zwischen der Uhrzeit und dem Anlass der Auffälligkeit ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied ($\chi^2(4, N = 76) = 13.69; p = .008; \text{Cramer's } V = .300$).

Tabelle 51

Der Anlass des Kontaktes zur Polizei und dessen Uhrzeit (N = 76)

Umstände des Polizeikontaktes	Uhrzeit der Auffälligkeit			Summe
	7:00 bis 21:59	22:00 bis 23:59	0:00 bis 6:59	
	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	
Von einem Polizeiwagen verfolgt und / oder angehalten	4 - 2.1	10 -0.7	21 2.5	35
Random Breath Test oder andere Verkehrskontrolle	6 0.0	13 2.1	8 - 2.0	27
Unfall mit Sachschaden / wegen einer Streiterei mit anderen Verkehrsteilnehmern	7 2.7	2 - 1.6	5 - 0.8	14
Summe	17	25	34	76

Anmerkung. Die Daten zweier Trunkenheitstäter, deren Anlass zur Auffälligkeit / zum Kontakt zur Polizei unbekannt ist, wurden von der Kontingenztabelle ausgeschlossen. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum.

Etwa die Hälfte der Täter (n = 35) wurde von einem oder zwei Polizeiwagen verfolgt und/oder angehalten, als sie ein Kraftfahrzeug führten. Dies scheint sich am häufigsten zwischen Mitternacht und frühmorgens ereignet zu haben. Unter denjenigen, die von einem Polizeiwagen

verfolgt / angehalten wurden, erinnerten sich 28 Täter an einen gleichzeitig begangenen Verkehrsverstoß (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitung, Rotlichtmissachtung oder Benutzung des Mobiltelefons) oder ihnen wurde mitgeteilt, sie seien Schlangenlinien gefahren.

Siebenundzwanzig Täter trafen auf einen *Random Breath Test* oder eine andere Art von Verkehrskontrolle; dies ereignete sich zumeist zwischen 22 und 24 Uhr. Vierzehn Täter fielen auf, weil sie einen leichten Unfall verursacht hatten (die meisten Täter hatten dann den Unfall selber bei der Polizei gemeldet und der zuständige Polizist hatte den Alkohol am Atemgeruch bemerkt). Immerhin 14 Täter fielen auf, da sie in einen Unfall verwickelt worden waren oder in eine Streiterei mit einem anderen Verkehrsteilnehmer gerieten.

5.3.2.3 Der Anlass des Alkoholkonsums

Während der Interviews berichteten 23 Täter zusätzliche Gründe für ihren Alkoholkonsum, die nicht im schriftlichen Fragebogen vorgegeben waren (vgl. Tabelle 38). Die von ihnen genannten Trinkanlässe werden in drei Unterkategorien klassifiziert: (1) um sich die Zeit zu vertreiben (n = 6), (2) aus emotionalen Gründen (n = 9) und (3) aus körperlichem Bedürfnis (n = 8).

Anhand der Ergebnisse einer Multiplen Korrespondenzanalyse der vorgegebenen neun Kategorien und der oben genannten drei neuen Kategorien wurden erneut vier Kategorien gebildet. Wie in Tabelle 52 gezeigt, weisen die Ergebnisse darauf hin, dass die zwei Gründe, „aus emotionalem Verlangen“ und „aus körperlichem Bedürfnis“ eine starke Ähnlichkeit mit der vorgegebenen Kategorie „Ich wollte gern trinken“ aufweisen. Die Ergebnisse zeigen auch, dass der Grund „als Zeitvertreib“ ähnlich zu dem vorgegebenen Trinkanlass „ohne besonderen Grund“ sowie „zum Essen“ ist. Auf diese Weise wurden auch die Kategorien „Ich wurde eingeladen“, „gesellschaftliche Geselligkeit“ und „geschäftlich notwendig“, zu einer neuen Kategorie zusammengefasst.

Tabelle 52

Neu gebildete Kategorien zu Gründen für Alkoholkonsum (N = 78)

Neu gebildete Oberkategorien	Im Fragebogen vorgegeben oder von den Tätern neu ergänzte Kategorien	Häufigkeit
Verlangen nach Alkoholkonsum	Ich wollte gern trinken	33
	Zur Entspannung	16
	Aus emotionalem Verlangen	9
	Aus körperlichem Bedürfnis	8
Sozialer Druck zu Alkoholkonsum	Ich wurde eingeladen	10
	Geschäftlich notwendig	9
	Gesellschaftliche Geselligkeit	9
Als Zeitvertreib/ zum Essen	Zum Essen	18
	Ich hatte nichts anderes zu tun, als Alkohol zu trinken	6
	Ohne besondere Gründe	4
Sonstige	Teilnahme an einem Trink-Treffen	3
	Als Nachtrunk	2

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form dargeboten. Kategorienbildung aufgrund der Korrespondenzanalyse.

5.3.2.4 Gründe für die Trunkenheitsfahrt

Während der Interviews berichteten mehrere Täter zusätzliche Gründe dafür, bei der registrierten Trunkenheitsfahrt nach dem Alkoholkonsum gefahren zu sein, die nicht im schriftlichen Fragebogen vorgegeben waren (vgl. Tabelle 40). Die von ihnen genannten Gründe werden aufgrund einer Multiplen Korrespondenzanalyse in fünf Kategorien klassifiziert, wie in Tabelle 53 dargestellt. Diese Kategorien deuten darauf hin, dass die Täter die Kombination von Alkoholkonsum und Fahren für selbstverständlich oder unvermeidbar halten.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Täter glaubten, ihr Alkoholkonsum beeinflusse das Fahren nicht, sie müssten das Auto fahren, und sie würden auch nicht in die Kontrolle geraten. Alkoholkonsum und das Autofahren sind für sie eng miteinander verbunden, dabei unterschätzen sie entweder den Alkoholeinfluss auf ihr Fahrverhalten oder sie trinken bedenkenlos und fahren aus Gewohnheit. Eine oft genutzte Ausrede für die Entscheidung, unter Alkoholeinfluss zu fahren, war, dass sie schon ein paar Stunden nach dem Konsum des Alkohols gewartet oder geschlafen haben. Sie tun dies als ein Ritual, um ihre Entscheidung zu rechtfertigen, d.h. nach einer kurzen Pause sollte nicht mehr von einer Trunkenheitsfahrt gesprochen werden. Zudem ergänzten einige Täter, dass sie unter Alkoholeinfluss nur mit einem Mofa fahren—ein Mofa sei wie ein Fahrrad, und das Radfahren unter Alkoholeinfluss sei legal.

Tabelle 53

Neu gebildete Kategorien zu Gründen dafür, bei der registrierten Trunkenheitsfahrt nach Alkoholkonsum gefahren zu sein (N = 78)

Neu gebildete Oberkategorien	Im Fragebogen vorgegeben oder von den Tätern neu ergänzte Kategorien	Häufigkeit
Kein Einfluss auf das Fahren	Ich dachte, dass es keinen Einfluss auf das Fahren hätte.	46
	Ich dachte, dass ich schon nüchtern wäre (Ich wartete / schlief ein paar Stunden.).	17
Keine andere Wahl als Auto zu fahren	Es gab keine anderen Verkehrsmittelmöglichkeiten als das Auto.	28
	Es war niemand da, der an meiner Stelle hätte fahren können.	18
	Ich musste / wollte einfach ausgehen /wegfahren.	4
	Ich musste jemanden irgendwohin bringen.	3
Ich fuhr das Auto wie gewöhnlich	Ich dachte nicht, dass ich in eine Verkehrskontrolle geraten würde.	27
	Ich brauchte das Auto am nächsten Tag.	15
Ich würde den zulässigen Grenzwert nicht überschreiten.	Ich nahm an, dass ich bei einer Kontrolle den Grenzwert nicht überschreiten würde.	17
Kein Bewusstsein für Trunkenheitsfahrt	Ich wollte mein Fahrzeug nur zum Parkplatz bringen.	6
	Ich wollte weiteren Alkohol / Tabak kaufen.	4
	Jemand hatte mich gebeten, zu ihm zu kommen.	4
	Es war nur eine kurze Strecke.	4
	Ich hatte nicht gemerkt, dass ich zuvor Alkohol getrunken habe.	3
Sonstige	Ich konnte mir den Ersatzfahrdienst „Unten-Daiko“ nicht leisten / telefonisch erreichen	2
	Ich konnte nicht im Auto schlafen.	2
	Es wären hohe Parkgebühren angefallen, wenn ich das Auto zurückgelassen hätte.	1

Anmerkung. Diese Frage wurde in der Multiple-Choice-Form dargeboten. Kategorienbildung aufgrund einer Multiplen Korrespondenzanalyse.

5.3.2.5 Ergebnisse der Atem- bzw. Blutalkoholtests

Die von den Tätern berichteten AAK- bzw. BAK-Werte werden den mithilfe der Widmark-Formel (z.B. Gullberg, 2007) berechneten Promillewerten gegenübergestellt. Die Widmark-Werte wurden aufgrund des von den Tätern berichteten Körpergewichts, der konsumierten Alkoholmenge, der Uhrzeit sowie der Zeitdauer des Alkoholkonsums und der Uhrzeit der Atem- bzw. Blutprobe berechnet. Wie in Tabelle 54 dargestellt, streuen die Widmark-Werte stärker als die von der Polizei mitgeteilten Werte. Eine systematische Unterschätzung der Trinkmengen bei den Tätern ist nicht erkennbar. Die größere Streuung der Widmark-Werte kann auf Ungenauigkeiten bei den Ausgangsdaten, die in die Kalkulation eingehen, zurückgeführt werden, dabei insbesondere auf Gedächtnislücken und Mitteilungsdefizite der Täter (Die polizeiliche Ermittlung der BAK- bzw. AAK-Werte dürfte vergleichsweise genau sein). Trotzdem sind die beiden Werte signifikant korreliert mit Spearman'schem Rangkorrelationskoeffizient $\rho = .466$ ($N = 74$; $p < .001$).

Tabelle 54

Vergleich zwischen den von der Polizei mitgeteilten und nach Widmark-Kalkulation berechneten Promillewerten ($N = 74$)

	<i>Md</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	Min.	Max.	Signifikanz der Schiefe	Signifikanz der Wölbung
Von der Polizei mitgeteilte Promillewerte	0.40	0.51	0.24	0.24	1.30	4.92	2.61
Nach Widmark-Kalkulation berechnete Promillewerte	0.50	0.61	0.46	0.00	2.10	3.58	1.55

Anmerkung. Vier Täter erinnerten sich nicht an den genauen AAK-Wert.

5.3.3 Vorgeschichte des Alkoholkonsums

Wie in Tabelle 55 dargestellt, wurden die Täter gefragt, ob es Fälle gibt, in denen ihr Alkoholkonsum zur Verschlechterung der Beziehung zu ihrer Ehefrau, zu Freunden oder zu Problemen bei der Arbeit geführt habe. Insgesamt etwa ein Viertel der Täter ($n = 20$) antwortete, dass sie wegen ihres Alkoholkonsums entweder eine Verschlechterung von Beziehungen oder Probleme bei der Arbeit erlebt hätten. Fünf von ihnen berichteten sowohl eine Verschlechterung von Beziehungen als auch Probleme bei der Arbeit. Am häufigsten wurden Probleme bei der Arbeit berichtet; bei der Hälfte davon handelt sich um Verspätungen oder Fernbleiben von der Arbeit wegen Verschlafens nach Alkoholkonsum.

Einige Täter ergänzten noch—trotz ihres Führerscheinverlusts bzw. des Fahrverbots—dass sie nie oder fast nie Probleme gehabt hätten. Als Grund dafür behaupteten sie, dass sie nur wenig Alkohol konsumiert hätten. Insgesamt nur vier Täter gaben den Führerscheinverlust als Grund für berufliche oder familiäre Probleme an.

Tabelle 55

Alkoholkonsum als Ursache für die Verschlechterung der Beziehung zur Ehefrau, zu Freunden oder Probleme bei der Arbeit

Beziehungen zu	Dazu von den Tätern beschriebene Beispiele (aufgelistet nach Frequenz)	Häufigkeit
Ehefrau (Partner/Familie)	Meine Frau hielt mir vor, dass ich zu viel trank (n = 4). Meine Frau warnte mich vor Auffälligkeiten auf der Straße (n = 2).	8
Freunde	Ich habe mich mit einem Freund gestritten (n = 2). Ich bereitete meinen Freunden Ungelegenheiten, weil ich trank, bis ich umfiel (n = 2)	6
Arbeit	Ich kam zu spät zur Arbeit / Ich blieb der Arbeit fern, weil ich verschlafen hatte (n = 5). Wegen der Auffälligkeit verlor ich die Arbeit / wurde ich zurechtgewiesen (n = 3) Wegen Streits musste eine Geschäftsverbindung beendet werden (n = 1).	11

Anmerkung. Fünf Täter berichteten mehrere Fälle.

Zwischen den Tätern, die eine Verschlechterung von Beziehungen oder Probleme bei der Arbeit berichteten und den anderen Tätern ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied im Hinblick auf Statusmerkmale wie Familienstand und Altersgruppe, Trinkmuster nach QF-Methode sowie Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests, mit Ausnahme der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten innerhalb eines Jahres sowie dem registrierten Promillewert. Ein höherer Anteil der Täter, die häufigere Trunkenheitsfahrten zugaben, berichtete Beeinträchtigungen bei obengenannten Beziehungen. Hingegen leugneten die meisten Täter, die berichteten, dass ihre Trunkenheitsfahrt einmalig gewesen sei, überhaupt solche Beeinträchtigungen erfahren zu haben (Fishers exakter Test $\chi^2(4, N = 76) = 5.89; p = .021$; Cramer's $V = .278$). Zwischen Promillewert und Erfahrungen von Beeinträchtigung ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied. Ein höherer Prozentsatz der Täter, die mit Promillewerten zwischen 0.3 und 0.5 registriert wurden, berichtete irgendwelche Beeinträchtigungen. Hingegen berichtete kein Täter solche Beeinträchtigungen, der mit 0.8 Promille oder mehr registriert wurde (Fishers exakter Test $\chi^2(3, N = 74) = 5.51; p = .025$; Cramer's $V = .273$).

Etwa 40 % der Täter (n = 31) antworteten, dass sie bezüglich ihres Alkoholkonsums kritisiert oder zur Rechenschaft gezogen wurden. Wie in Tabelle 56 gezeigt, wurden die meisten wegen ihrer exzessiven Trinkmenge und deren Wirkung von ihrer Ehefrau kritisiert. Acht Täter wurden wegen ihrer registrierten Trunkenheitsfahrten oder deren negativen Folgen wie Fahrverbot, Geldverschwendung wegen Bußgelds/Nachschulungsgebühren zur Rechenschaft gezogen.

Tabelle 56

Wurden Sie bisher bzgl. Ihres Alkoholkonsums von Ihrer Ehefrau, Freunden oder Kollegen kritisiert oder zur Rechenschaft gezogen?

von wem	Von den Tätern gegebene Beispiele (aufgelistet nach Frequenz)	Häufigkeit
Ehefrau (Partner / Familie)	Meine Frau beschwert sich immer darüber / Wir streiten uns oft (n = 7). Meine Frau klagt, dass ich zu viel/zu oft trinke (n = 5). Meine Frau/Eltern bat(en) mich, gar nicht zu trinken (n = 4). Meine Frau / Mein Kind sagte, dass ich zu viel rede und umständlich werde (n = 4). Mir wurde vorgeworfen, zu heiter, zu laut zu werden (n = 3).	27
Freunde	Meine Freunde sagten, dass ich zu viel rede und umständlich werde (n = 2).	4
Arbeit	Meine Kollegen sagten, ich sei ein widerlicher Trinker (n = 2). Meine Kollgen tadeln mich wegen meines Trinkens (n = 1).	7

Anmerkung. Sieben Täter berichteten mehrere Fälle.

Zwischen denjenigen, die von ihrer Ehefrau oder anderen kritisiert wurden, und den anderen Tätern ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied im Hinblick auf Familienstand sowie Ergebnisse des CAGE-Screening-Tests: Ein höherer Anteil der verheirateten Täter wurde wegen des Trinkverhaltens kritisiert, verglichen mit den geschiedenen oder ledigen Tätern ($\chi^2(2, N = 77) = 9.05; p = .011; \text{Cramer's } V = .343$). Desgleichen berichtete ein höherer Anteil derjenigen Täter solche Erfahrungen, die anhand des CAGE-Tests als potenziell alkoholabhängig eingeordnet wurden, im Vergleich zu denjenigen, die als nicht alkoholabhängig galten ($\chi^2(1, N = 78) = 9.30; p = .002; \text{Cramer's } V = .345$). Dies hängt damit zusammen, dass mehr Täter, die von der Kritik Anderer berichteten, auch bei CAGE-Test auf den Item „Es missfiel mir, als mein Alkoholkonsum von anderen kritisiert wurde“ mit Ja antworteten.

Zwischen den registrierten Promillewert-Kategorien ergibt sich auch ein signifikanter Verteilungsunterschied (Fishers exakter Test $\chi^2(3, N = 74) = 7.60; p = .007; \text{Cramer's } V = .321$). Ein höherer Anteil der Täter, die mit Promillewerten zwischen 0.5 und 0.8 registriert wurden, berichtete, von nahestehenden Personen kritisiert worden zu sein. Hingegen berichtete lediglich ein Drittel der Täter, die mit weniger als 0.3 Promille registriert wurden, dass sie von nahestehenden Personen kritisiert worden waren.

Tabelle 57 zeigt, ob die Täter bisher Trinkpausen gemacht hatten, oder ob sie versuchten, die Häufigkeit bzw. Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren oder ganz aufzugeben. Drei Oberkategorien wurden gebildet: „Keine Versuche“ (56 %), „Vorübergehender, freiwilliger Alkoholverzicht bzw. Reduzierung des Alkoholkonsums“ (27 %) und „Vorübergehender Alkoholverzicht aufgrund medizinischer Gründe“ (17 %).

Tabelle 57

Aussagen der Täter zu bisherigen Versuchen, die Häufigkeit bzw. Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren oder ganz aufzugeben (N = 78)

Oberkategorie	Dazu Beispiele von konkreten Äußerungen der Täter (aufgelistet nach Frequenz)	Häufigkeit
Keine Versuche	Ich trinke sowieso wenig / selten (n = 14). Ich würde gern die Trinkmenge / -häufigkeit reduzieren, aber ich kann es nicht“ (n = 3).	44
Vorübergehender, freiwilliger Alkoholverzicht bzw. Reduzierung des Alkoholkonsums	Nachdem ich fühlte, dass ich zu viel trank (n = 7). Wenn ich erkältet/erkrankt war (n = 4). Mache regelmäßige Trinkpausen, um meine Gesundheit zu schonen (n = 4). Nach Auffälligkeiten (n = 3)	21
Vorübergehende Alkoholverzicht aufgrund medizinischer Gründe	„Mein Arzt hat Alkoholverzicht angeordnet wegen meiner ..., Lebererkrankung (n = 5). Zuckerkrankheit (n = 3).	13

Zwischen den obengenannten drei Kategorien zu bisherigen Versuchen, die Häufigkeit bzw. Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren oder aufzugeben, und der Altersgruppe ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied (Fishers exakter Test $\chi^2(8, N = 78) = 12.43; p = .002$; Cramer's $V = .281$): Je älter die Täter sind, desto wahrscheinlicher ist es, dass sie entweder freiwillig oder aus medizinischen Gründen die Häufigkeit oder Menge des Alkoholkonsums reduzierten oder den Konsum völlig aufgaben.

Zudem ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied im Hinblick auf Ergebnisse beim CAGE-Test sowie Trinkmuster nach der QF-Methode. Zwei Drittel derjenigen, die mittels CAGE-Test als potenziell alkoholabhängig eingestuft wurden, berichteten über Versuche von Alkoholverzicht bzw. Reduzierung der Menge des Alkoholkonsums, aber nur ein Drittel derjenigen, die von CAGE-Test nicht als alkoholabhängig eingestuft wurden, versuchten, die Häufigkeit bzw. Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren oder ganz aufzugeben ($\chi^2(2, N = 78) = 9.63; p = .008$; Cramer's $V = .351$). Zudem berichteten lediglich 30 % der Täter, die als „hard drinker“ eingestuft wurden, von Versuchen, die Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren, aber etwa die Hälfte der Täter, die als „regular drinker“ oder „social drinker“ eingestuft wurden, versuchten, zumindest die Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren (Fishers exakter Test $\chi^2(4, N = 77) = 5.56; p = .048$; Cramer's $V = .190$).

5.3.4 Beurteilung des eigenen Verhaltens in Bezug auf Alkoholkonsum, Auswahl des Verkehrsmittels sowie Autofahren nach dem Alkoholkonsum

Die Trunkenheitstäter wurden befragt, was sie zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrt hätten anders machen sollen im Hinblick auf (1) Alkoholkonsum, (2) Auswahl des Verkehrsmittels nach dem Alkoholkonsum und (3) fahrtbezogenem Verhalten nach der Entscheidung, selbst

Auto zu fahren.

In Tabelle 58 ist dargestellt, was die Täter zu diesen drei Punkten geäußert haben. Etwa die Hälfte der Täter antwortete auf den ersten Aspekt „Alkoholkonsum“, dass sie gar keinen Alkohol hätten trinken sollen. Zugleich meinten aber 35 % der Täter, dass ihr Alkoholkonsum unvermeidlich war. Hinsichtlich der Auswahl des Verkehrsmittels verteilen sich die Antworten der Täter auf vier Kategorien. Etwa 40 % der Täter antworteten zum „Autofahren nach dem Alkoholkonsum“, dass sie nach dem Alkoholkonsum länger hätten warten sollen. Auffallend ist, dass über 30 % der Täter angaben, dass ihr Verhalten im Hinblick auf Alkoholkonsum, Auswahl des Verkehrsmittels sowie Autofahren nach dem Alkoholkonsum unvermeidlich war.

Tabelle 58

Antworten auf die Frage „Wie hätten Sie vermeiden können, unter Alkoholeinfluss Auto zu fahren?“ (N = 78)

Vorgegebene Klassifizierung	Neu gebildete Kategorien	Häufigkeit (%)
Alkoholkonsum	Ich hätte gar keinen Alkohol trinken sollen.	38 (49)
	Ich hatte keine andere Wahl.	27 (35)
	Der Alkoholkonsum war unvermeidlich / notwendig.	
	Ich hätte weniger trinken sollen.	13 (17)
Auswahl des Verkehrsmittels	Ich hätte ein Taxi oder den Ersatzfahrtdienst bestellen sollen.	29 (37)
	Ich hatte keine andere Wahl.	26 (33)
	Ich hätte anderes Verkehrsmittel (incl. zu Fuß) nehmen sollen.	15 (19)
	Ich hätte nie ausgehen sollen.	8 (10)
Autofahren nach dem Alkoholkonsum	Ich hätte abwarten sollen, bis ich nüchtern war.	30 (38)
	Ich hatte keine andere Wahl	27 (35)
	incl. Ich hatte einfach Pech gehabt (n = 5)	
	Ich hätte einen anderen Fahrer organisieren sollen.	21 (27)

5.3.5 Verhaltensänderung nach der Polizeikontrolle in Bezug auf Alkoholkonsum, Auswahl des Verkehrsmittels sowie Autofahren nach dem Alkoholkonsum

Die Trunkenheitstäter wurden weiterhin befragt, ob sich ihr Verhalten in Bezug auf Alkoholkonsum, Auswahl des Verkehrsmittels sowie Autofahren nach Alkoholkonsum aufgrund der Polizeikontrolle geändert habe. Wie in Tabelle 59 gezeigt, verhielt sich etwa die Hälfte der Täter genau wie vor der Polizeikontrolle: 40 % der Täter tranken genauso viel wie zuvor, 56 % der Täter fuhren unverändert Auto. Obwohl 58 % der Täter Entschlossenheit zeigten, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, berichtete keiner von ihnen eine konkrete bzw. realistische Methode, wie sie diese Entschlossenheit umsetzen. Auch wenn die Befragten Verhaltensänderungen berichteten, ist zu berücksichtigen, dass die meisten Interviews innerhalb von drei bis vier Wochen nach der Polizeikontrolle durchgeführt wurden, das heißt, es wurden

relativ kurzfristige Verhaltensänderungen berichtet.

Tabelle 59

Antworten auf die Frage „Wie hat sich Ihr Verhalten nach der Polizeikontrolle geändert?“

(N = 78)

Vorgegebene Klassifizierung	Neu gebildete Kategorien	Häufigkeit (%)
Alkoholkonsum	Ich trinke genauso viel wie zuvor.	31 (40)
	Ich trinke anderswo / weniger.	26 (33)
	Incl. Ich trinke nur zu Hause/in der Nähe des Hauses (n = 17)	
	Ich trinke nicht, wenn ich fahre.	11 (14)
Auswahl des Verkehrsmittels	Ich trinke gar nicht mehr/fast gar nicht.	10 (13)
	Ich habe nichts geändert.	44 (56)
	Keine Änderung, aber ich fahre generell sicherer / langsamer.	27 (35)
Autofahren nach dem Alkoholkonsum	Ich fahre weniger/gar nicht mehr.	7 (9)
	Keine realistischen Strategien (z.B. nur abstrakte Entschlossenheit zeigen; Ich fahre nicht, nachdem ich trinke / Erst nachdem ich anfangen zu trinken, ziehe ich Maßnahmen in Betracht)	45 (58)
	Konkretere, realistischere Strategien (z.B. Vor dem Trinkanlass lasse ich mein Auto zu Hause. Ich habe eine Einladung mehrmals abgesagt, wenn ich hätte fahren müssen)	25 (32)
	Ich trinke gar nicht mehr.	5 (6)
	Ich habe nichts geändert.	3 (4)

Im Folgenden wird verglichen, wie sich die Äußerungen der Täter hinsichtlich des Alkoholkonsums, der Auswahl des Verkehrsmittels sowie des Autofahrens—jeweils vor und nach der Polizeikontrolle—unterscheiden. Dies bezieht sich auf drei Kontingenztafeln: (1) zwischen dem Alkoholkonsum vor und nach der Polizeikontrolle (Beurteilung des eigenen Alkoholkonsums, der zur registrierten Trunkenheitsfahrt geführt hat vs. Änderungen beim Alkoholkonsum nach der Polizeikontrolle), (2) zwischen der Auswahl des Verkehrsmittels davor und danach (Beurteilung der Auswahl des Verkehrsmittels nach dem Alkoholkonsum, der zur registrierten Trunkenheitsfahrt geführt hat vs. Änderungen bei der Auswahl des Verkehrsmittels nach der Polizeikontrolle) und (3) zwischen dem Autofahren davor und danach (Beurteilung des eigenen Verhaltens am Steuer, das zur registrierten Trunkenheitsfahrt geführt hat vs. Änderungen beim Autofahren nach der Polizeikontrolle).

Wie in Tabellen 60 und 61 dargestellt, ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen dem Alkoholkonsum vor und nach der Polizeikontrolle und zwischen der Auswahl des Verkehrsmittels vor und nach der Polizeikontrolle. Hinsichtlich des Autofahrens vor und nach der Polizeikontrolle ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied.

Wie in Tabelle 60 gezeigt, ist folgende Tendenz zu beobachten: Die Täter haben ihr Trinkmuster

nicht geändert, wenn sie ihre Entscheidung für den Alkoholkonsum vor der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt rechtfertigen.

Tabelle 60

Vergleich der Antworten zum Alkoholkonsum vor und nach der Polizeikontrolle ($N = 78$)

Änderung des Alkoholkonsums nach der Polizeikontrolle	Was hätte ich anders machen sollen hinsichtlich des Alkoholkonsums?			Summe
	Ich hätte keine andere Wahl	Ich hätte weniger trinken sollen	Ich hätte gar nicht trinken sollen	
	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	
Ich trinke genauso wie zuvor.	15 2.1	6 0.5	10 -2.4	31
Ich trinke nicht, wenn ich fahre..	2 -1.2	1 -0.7	8 1.7	11
Ich trinke anderswo / weniger.	8 -0.5	5 0.4	13 -0.2	26
Ich trinke gar nicht mehr/ fast gar nicht.	2 -1.0	1 -0.6	7 1.4	10
Summe	27	13	38	78

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Fishers exakter Test $\chi^2(6, N = 78) = 8.13$; $p = .018$; Cramer's $V = .228$.

Wie in Tabelle 61 gezeigt, ist die folgende Tendenz zu beobachten: Die Täter, die im Nachhinein bedauern, dass sie kein Taxi / Ersatzfahrdienst bestellt haben, achten nun darauf, generell sicherer oder langsamer zu fahren, um weitere Auffälligkeiten zu vermeiden. Darüber hinaus gab ein Drittel der Täter an, in Wirklichkeit keine andere Wahl gehabt zu haben, als selber Auto zu fahren und sie bedauern lediglich die Tatsache, dass sie auffielen.

Tabelle 61

Vergleich der Aussagen vor und nach der Polizeikontrolle in Bezug auf die Auswahl des Verkehrsmittels ($N = 78$)

Änderungen nach der Polizeikontrolle	Was hätte ich anders machen sollen hinsichtlich der Auswahl des Verkehrsmittels?				Summe
	Keine andere Wahl	Ich hätte Taxi oder Ersatzfahrdienst bestellen sollen.	Ich hätte anderes Verkehrsmittel nehmen sollen.	Ich hätte nie ausgehen sollen.	
	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	Häufigkeit/ Sta. Residuum	
Ich habe nichts geändert.	18 1.6	12 -2.1	9 -0.3	5 0.4	44
Ich achte darauf, generell sicher / langsamer zu fahren.	7 -1.0	14 2.0	5 -0.1	1 -1.4	27
Ich fahre weniger / gar nicht mehr.	1 -1.1	3 0.3	1 -0.3	2 1.7	7
Summe	26	29	15	8	78

Anmerkung. Sta. Residuum bedeutet standardisiertes Residuum. Fishers exakter Test $\chi^2(6, N = 78) = 8.35$; $p = .023$; Cramer's $V = .231$.

5.4 Hypothesenprüfungen

Im nachfolgenden Abschnitt erfolgt die hypothesenzentrierte Darstellung der Ergebnisse. Diese folgt in ihrem Aufbau dem Kapitel 3 „Aufgabenstellung und Hypothesen“. Entsprechend werden zunächst die Ergebnisse für die Haupthypothesen erläutert (Abschnitte 5.4.1 bis 5.4.5), dem folgt die Darstellung der qualitativen Ergebnisse (Abschnitt 5.4.6).

5.4.1 Befunde zu TIH 1 bis 3

TIH 1 bis 3 betreffen Gruppenunterschiede zwischen den registrierten Trunkenheitstätern der Gruppe T1 und den Dunkelfeldtätern der Gruppe T2 hinsichtlich des Alkoholkonsummusters, dessen subjektiver Konsequenzen sowie hinsichtlich fahrtbezogener Indikatoren (siehe Abschnitt 3.2.1.1). Die meisten ordinal- oder intervallskalierten Variablen in der vorliegenden Arbeit erfüllen die Voraussetzung für eine parametrische Hypothesentestung nicht (siehe Abschnitt 5.1). Die Prüfung der entsprechenden Hypothesen erfolgte deshalb mittels M-W U-Tests für abhängige Stichproben oder Chi-Quadrat-Tests. Da sich keine signifikanten Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern der Gruppen T1 und T3 hinsichtlich der meisten entsprechenden Indikatoren ergaben (siehe Abschnitte 5.1.1 bis 5.1.5), beschränken sich hier die meisten Gegenüberstellungen auf registrierte Trunkenheitstäter der Gruppe T1 und Dunkelfeldtäter der Gruppe T2.

Bei TIH 1 bis 3 wurde angenommen, dass es hinsichtlich trink- und fahrtbezogener Indikatoren keine signifikante Unterschiede zwischen den registrierten Tätern und den Dunkelfeldtätern gebe. Bei den entsprechenden TH wurden Kontrahypothesen (die Nullhypothese wurde zur wirklichen Wunschhypothese) formuliert (siehe Anhang A-1). In diesem Fall scheint es erforderlich, dass der α - und der β -Fehler gleichzeitig kontrolliert werden, um eine Fehlentscheidung zu vermeiden (Hussy & Jain, 2002). Anhand des Hinweises von Howell (2002) wurde zu diesem Zweck—insbesondere zur Kontrolle des β -Fehlers—eine post hoc Teststärkeanalyse (*power analysis*) durchgeführt, bei der die Effektgröße eines Hypothesentests (bezeichnet mit Cohens d) mit gegebenem N sowie α -Fehler und β -Fehler (bzw. $1-\beta$ = Teststärke) berechnet wird. Die ungleichen Stichprobenumfänge zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern wurden dabei durch die Anwendung harmonischer Mittelwerte abgeglichen (Howell, 2002). In den nachfolgenden Abschnitten werden Effektgrößen von 0.9 (großer Effekt), gegebenes N sowie ein α -Fehler-Niveau von 0.05 (zweiseitig) in der Formel vorgegeben, um β -Fehler bzw. Teststärke nachträglich zu schätzen.

5.4.1.1 Unterschiede zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern hinsichtlich des Ausmaßes und der Häufigkeit des Alkoholkonsums (TIH 1)

Zwischen den registrierten Tätern und den Dunkelfeldtätern ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied im Hinblick auf die tägliche Alkoholkonsummenge ($z = -1.89$; $p = .059$; vgl. Tabelle 31). Die Effektgrößenanalyse ergibt eine Teststärke von 0.96 (β -Fehler 0.04 %) für α -Fehler 0.05 % und Cohens d 0.9. Ebenfalls zeigt sich kein signifikanter Unterschied hinsichtlich der höchsten Alkoholkonsummenge im letzten Monat ($z = -0.78$; $p = .434$) mit der Teststärke von 0.96 für α -Fehler 0.05 % und Cohens d 0.9.

Im Hinblick auf die Trinkhäufigkeit ergibt sich auch kein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen den zwei Gruppen ($\chi^2(1, N = 176) = 0.43$; $p = .515$).

Somit wurde TIH 1 nicht falsifiziert. Registrierte Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf das Ausmaß und die Häufigkeit des Alkoholkonsums.

5.4.1.2 Unterschiede zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern hinsichtlich der Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening Tests (TIH 2)

Zwischen den registrierten Tätern und den Dunkelfeldtätern ergibt sich hinsichtlich der Summenwerte des CAGE-Screening-Tests kein signifikanter Verteilungsunterschied ($z = -0.47$; $p = .642$; vgl. Tabelle 33). Die Effektgrößenanalyse ergibt eine Teststärke von 0.96 für α -Fehler 0.05 % und Cohens d 0.9. Desgleichen ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen den zwei Tätergruppen im Hinblick auf die gewichteten Summenwerte des KAST-Screening-Tests ($z = -0.13$; $p = .895$). Wiederum beträgt die

Teststärke 0.96.

Somit wurde TIH 2 nicht falsifiziert. Registrierte Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests.

5.4.1.3 Unterschiede zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern hinsichtlich der fahrtbezogenen Indikatoren (TIH 3)

Zwischen den registrierten Tätern und den Dunkelfeldtätern ergibt sich im Hinblick auf die Fahrleistung kein signifikanter Verteilungsunterschied ($z = -1.33$; $p = .185$; vgl. Tabelle 27). Die Effektgrößenanalyse ergibt eine Teststärke von 0.96 für den α -Fehler 0.05 % und Cohens d 0.9. Ebenfalls ergibt sich kein signifikanter Verteilungsunterschied hinsichtlich der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit ($z = 0.35$; $p = .727$; vgl. Tabelle 28) mit der Teststärke von 0.96.

Es ergibt sich aber ein signifikanter Verteilungsunterschied im Hinblick auf die Fahrthäufigkeit ($\chi^2(1, N = 177) = 13.45$; $p < .001$; Cramer's $V = .276$; vgl. Tabelle 26): Die Dunkelfeldtäter fahren signifikant weniger häufig als die registrierten Trunkenheitstäter.

Die Überprüfung der TIH 3 hat somit ergeben: Registrierte Täter und Dunkelfeldtäter unterscheiden sich nicht voneinander im Hinblick auf die Fahrleistung sowie hinsichtlich der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit. Dunkelfeldtäter fahren aber signifikant weniger häufig im Vergleich zu registrierten Trunkenheitstätern.

5.4.2 Befunde zu TIH 4 bis 6

Angeichts der in Abschnitt 5.4.1 dargestellten Ergebnisse können die registrierten Trunkenheitstäter (Gruppe T1) und die Dunkelfeldtäter (Gruppe T2)—was die in den Abschnitten 5.4.1.1 bis 5.4.1.3 geprüften Indikatoren unter Ausschluss der Fahrthäufigkeit betrifft—als eine homogene Gruppe zusammengefasst werden. Im Folgenden werden sie als Gruppe der Trunkenheitstäter bezeichnet, ohne Rücksicht auf ihren Registrierungsstatus beim zuständigen japanischen Polizeiamt.

5.4.2.1 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich des Ausmaßes und der Häufigkeit des Alkoholkonsums (TIH 4)

Zwischen der Gruppe der Trunkenheitstäter und den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern der Gruppe N ergibt sich hinsichtlich der täglichen Alkoholkonsummenge ($z = -7.40$; $p < .001$; vgl. Tabelle 31) sowie hinsichtlich der höchsten Alkoholkonsummenge im letzten Monat ($z = -7.25$; $p < .001$) ein signifikanter Verteilungsunterschied. Desgleichen zeigt

sich ein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen den zwei Teilnehmergruppen im Hinblick auf die Trinkhäufigkeit ($\chi^2(1, N = 346) = 28.81; p < .001$; Cramer's $V = .289$; Tabelle 30).

Somit wurde TIH 4 nicht falsifiziert. Trunkenheitstäter unterscheiden sich von selbst definierten normtreuen Kraftfahrern im Hinblick auf das Ausmaß und die Häufigkeit des Alkoholkonsums; ferner konsumieren Trunkenheitstäter signifikant mehr und häufiger Alkohol als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

5.4.2.2 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich der Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening Tests (TIH 5)

Zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied hinsichtlich der Summenwerte des CAGE-Screening-Tests ($z = -7.28; p < .001$; vgl. Tabelle 33). Desgleichen ergibt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied im Hinblick auf die gewichteten Summenwerte des KAST-Screening-Tests ($z = -8.50; p < .001$).

Somit wurde TIH5 nicht falsifiziert. Trunkenheitstäter unterscheiden sich von selbst definierten normtreuen Kraftfahrern im Hinblick auf die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests; Trunkenheitstäter berichten zudem signifikant mehr und schwerere negative Konsequenzen ihres Alkoholkonsums als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

5.4.2.3 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich der fahrtbezogenen Indikatoren (TIH 6)

Zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern ergibt sich im Hinblick auf die Fahrleistung ein signifikanter Verteilungsunterschied ($z = -5.26; p < .001$; vgl. Tabelle 27). Ebenfalls zeigt sich ein signifikanter Mittelwertunterschied hinsichtlich der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit ($F(1, 317) = 29.09; p < .001$; vgl. Tabelle 28): Trunkenheitstäter fahren mehr und berichten im Vergleich zu selbst definierten normtreuen Kraftfahrern, dass für sie die Fahrzeugverfügbarkeit von größerer Bedeutung ist.

Da sich bezüglich der Fahrthäufigkeit ein signifikanter Verteilungsunterschied zwischen registrierten Tätern und Dunkelfeldtätern ergab (vgl. Tabelle 26), wird ein Chi-Quadrat-Test zwischen den drei Teilnehmergruppen (Gruppen T1, T2 und N) durchgeführt. Es zeigt sich ein signifikanter Verteilungsunterschied ($\chi^2(2, N = 347) = 48.30; p < .001$; Cramer's $V = .355$). Die genauere Prüfung der standardisierten Residuen zeigt, dass die registrierten

Trunkenheitstäter im Vergleich zu selbst definierten normtreuen Kraftfahrern signifikant häufiger fahren.

Somit wurde TIH 6 nicht falsifiziert: Trunkenheitstäter unterscheiden sich von selbst definierten normtreuen Kraftfahrern im Hinblick auf die Fahrleistung, die Fahrthäufigkeit sowie hinsichtlich der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit.

5.4.2.4 Einflussgröße der trink- und fahrtbezogenen Indikatoren auf die Aufklärung von Gruppenzugehörigkeit: Trunkenheitstäter vs. selbst definierte normtreue Kraftfahrer (EIH 6.4)

Des Weiteren wurde untersucht, welche – und in welchem Maße – trink- und fahrtbezogene Indikatoren, die sich auf TIH 4 bis 6 beziehen, zur Gruppenzugehörigkeit als Trunkenheitstäter oder als selbst definierte normtreue Kraftfahrer beitragen (vgl. EIH 6.4 im Abschnitt 3.2.1.2). Dabei wurde eine multivariate logistische Regressionsanalyse herangezogen, die eine Vorhersage der Gruppenzugehörigkeit von Trunkenheitstätern bezweckt. Zu diesem Zweck könnte hier auch eine deskriptive Diskriminanzanalyse herangezogen werden, aber eine logistische Regressionsanalyse wurde bevorzugt, weil dadurch eine individuelle Kategorisierung einzelner kategorialer Prädiktoren möglich ist.

Wie in Tabelle 62 gezeigt, werden acht Variablen als unabhängige Variablen in das Modell aufgenommen. Aus der Größe der Wald-Statistik und deren Signifikanzniveau kann man folgern, dass vor allem die vier Variablen „höchste Konsummenge im letzten Monat“, „gewichtete Summe beim KAST“, „Fahrthäufigkeit“ und „subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit“ einen signifikanten Einfluss auf die Gruppenzugehörigkeitsvorhersage ausüben. Mit anderen Worten: Bei gleichzeitiger Analyse aller Variablen werden Trunkenheitstäter nicht nur durch ihre trinkbezogenen Indikatoren, sondern auch durch ihre fahrtbezogenen Indikatoren gekennzeichnet. Aufgrund des relativ hoch vernetzten öffentlichen Nahverkehrs in den Wohnorten der Teilnehmer ist aber Vorsicht bei der Interpretation geboten: Die Ergebnisse könnten in anderen Wohnorten, wo der öffentliche Nahverkehr nicht dicht vernetzt ist, keine Gültigkeit haben.

Tabelle 62

Logistisches Regressionsmodell zur Aufklärung der Gruppenzugehörigkeit von Trunkenheitstätern: „Trunkenheitstäter“ (codiert als 1) oder „selbst definierte normtreue Kraftfahrer“ (codiert als 0) (Gruppen T1, T2 und N; N = 299)

EIH	Unabhängige Variablen	B	SE	Wald	p
4.1	Tägliche Alkoholkonsummenge	0.003	0.01	0.36	.546
4.2	Höchste Alkoholkonsummenge im letzten Monat	0.004	0.00	4.26	.039
4.3	Trinkhäufigkeit	0.365	0.32	1.34	.248
5.1	Summe beim CAGE	0.237	0.20	1.46	.227
5.2	Gewichtete Summe beim KAST	0.096	0.04	6.05	.014
6.1	Fahrleistung	0.000	0.00	1.29	.257
6.2	Fahrthäufigkeit	0.846	0.36	5.58	.018
6.3	Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit	-0.383	0.16	5.45	.020
	Konstante	-0.836	0.62	1.79	.181

Anmerkung. Folgende Variablen werden als kategorial mit zwei Kategorien aufgenommen: „Trinkhäufigkeit“ (Referenz = 1 bis 2 Mal in der Woche oder weniger); „Fahrthäufigkeit“ (Referenz = 1 bis 2 Mal in der Woche oder weniger).

Bei Prüfung der gesamten Regressionsmodell-Koeffizienten: $\chi^2(8, N = 299) = 100.15; p < .001$.

Model fit Indikatoren: Hosmer-Lemeshow $\chi^2(8, N = 299) = 9.82; p = .278$; Nagelkerke $R^2 = .38$.

Die Überprüfung der EIH 6.4 hat somit ergeben: Wenn alle acht trink- und fahrtbezogenen Variablen in die Betrachtung einbezogen werden, haben nicht nur trinkbezogene Variablen, sondern auch fahrtbezogene Variablen einen Einfluss auf die Gruppenzugehörigkeit.

5.4.3 Befunde zu TIH 7 bis 9

In diesem Abschnitt werden Hypothesen zu Zusammenhängen zwischen der Höhe des AAK- bzw. BAK-Wertes, trinkbezogenen Indikatoren sowie der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten von registrierten Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3) behandelt.

5.4.3.1 Zusammenhänge zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Alkoholkonsummenge (TIH 7)

Die Höhe des AAK-Wertes ist mit der täglichen Alkoholkonsummenge signifikant positiv korreliert (Spearmanischer Rangkorrelationskoeffizient $\rho = .209; p = .006; n = 174$). Demgegenüber ist die Höhe des AAK-Wertes weder mit der höchsten Konsummenge im letzten Monat ($\rho = .073; p = .357; n = 162$) noch mit der Trinkhäufigkeit ($\rho = .007; p = .927; n = 174$) signifikant korreliert.

Somit wurde TIH 7 falsifiziert mit Ausnahme einer signifikanten Korrelation zwischen der täglichen Alkoholkonsummenge und der Höhe des AAK-Wertes: Die Höhe des AAK-Wertes von registrierten Trunkenheitstätern ist mit der täglichen Alkoholkonsummenge signifikant positiv korreliert. Nicht-signifikante Korrelationen ergeben sich zwischen der Höhe des

AAK-Wertes und der höchsten Konsummenge im letzten Monat sowie der Trinkhäufigkeit.

5.4.3.2 Zusammenhänge zwischen der Höhe des AAK-Wertes und den Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening Tests (TIH 8)

Die Höhe des AAK-Wertes ist mit der gewichteten Summe des KAST-Screening-Tests signifikant positiv korreliert ($\rho = .297$; $p < .001$; $n = 165$). Hingegen sind die Höhe des AAK-Wertes und die Summe des CAGE-Screening-Tests nicht signifikant korreliert ($\rho = .123$; $p = .107$; $n = 172$).

Die Überprüfung der TIH 8 hat somit ergeben: Die Höhe des AAK-Wertes ist mit der gewichteten Summe des KAST-Screening-Tests signifikant positiv korreliert, aber nicht mit der Summe des CAGE-Screening-Tests. Je höher der AAK-Wert war, mit dem Trunkenheitstäter registriert wurden, desto schwerere negative Konsequenzen berichteten sie (bei Beurteilung mit dem Alkoholabhängigkeits-Screening-Test KAST).

5.4.3.3 Einflussgröße der trink- und fahrtbezogenen Indikatoren auf die Aufklärung von AAK-Werten (EIH 8)

Im Weiteren wurde untersucht, welche trink- und fahrtbezogenen Indikatoren einen Einfluss auf den AAK-Wert der registrierten Trunkenheitstäter ausüben und in welchem Ausmaße dies gilt (siehe EIH 8.3 im Abschnitt 3.2.2.1). Dabei wurde eine Regressionsanalyse herangezogen, deren acht unabhängige Variablen identisch mit den unabhängigen Variablen sind, die bereits in Tabelle 62 gezeigt wurden.

Da abhängige sowie unabhängige Variablen nicht normal verteilt sind, wurde eine kategoriale Regressionsanalyse durchgeführt. Bei einer kategorialen Regressionsanalyse werden die Kategorien einer Variablen transformiert und erhalten einen neuen numerischen Wert, sodass transformierte Variablen—abhängige sowie unabhängige—untereinander linearisiert sind (van der Kooij, 2007). Dieses Verfahren ist bei der Category-Option von SPSS unter dem Namen „CATREG“ verfügbar und als *optimal scaling* gekennzeichnet.

Tabelle 63 zeigt die Ergebnisse eines Regressionsmodells zur Aufklärung der Höhe von AAK-Werten. Als Ganzes ist das Modell signifikant, 12 % der gesamten Varianz der abhängigen Variablen werden erklärt. Von acht unabhängigen Variablen trägt nur eine Variable, „KAST“, signifikant zur Erklärung der AAK-Werte bei. Je höher der AAK-Wert war, mit dem Trunkenheitstäter registriert wurden, desto schwerere negative Konsequenzen berichteten sie (bei Beurteilung mit dem Alkoholabhängigkeits-Screening-Test KAST). Zudem ist auch die Tendenz—obwohl statistisch nicht signifikant—zu erkennen, dass Trunkenheitstäter, die häufigeren Alkoholkonsum sowie häufigeres Autofahren berichten, eher mit einem höheren

AAK-Wert registriert wurden.

Tabelle 63

Regressionsmodell zur Erklärung von AAK-Werten (Gruppen T1 und T3; N = 102)

Unabhängige Variablen	Abkürzung	Sta. Koeffizient β	SE	F	p
Tägliche Alkoholkonsummenge	t_g	-0.08	0.12	0.53	.468
Höchste Alkoholkonsummenge im letzten Monat	h_g	0.14	0.15	0.87	.354
Trinkhäufigkeit	fa	0.16	0.09	3.04	.084
Summe beim CAGE	CAGE	0.03	0.18	0.03	.871
Gewichtete Summe beim KAST	KAST	0.37	0.09	16.34	.000
Fahrleistung	km	0.13	0.12	1.04	.310
Fahrhäufigkeit	ff	0.10	0.06	2.84	.095
Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit	sub_f	-0.07	0.09	0.50	.482

Anmerkung. Die Variable „Trinkhäufigkeit“ wurde als kategorial mit zwei Kategorien aufgenommen. Bei Prüfung des gesamten Regressionsmodells: $F(8, 94) = 2.77$; $p = .009$; Adjusted $R^2 = .12$.

Somit unterstützen die Ergebnisse aus der multivariaten Regressionsanalyse die oben genannte Hypothesenprüfung von TIH 8 mittels bivariater Korrelationsanalysen.

5.4.3.4 Zusammenhänge zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Trunkenheitsfahrfrequenz im letzten Jahr (TIH 9)

Es ergibt sich keine signifikante Korrelation zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr ($\rho = .117$; $p = .126$; $n = 171$).

TIH 9 wurde falsifiziert. Die Höhe des AAK-Wertes von Trunkenheitstätern ist mit der von ihnen berichteten Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr nicht korreliert.

5.4.4 Befunde zu TIH 10 und 11

TIH 10 und 11 betreffen die Einstellungen von Studienteilnehmern bezüglich der Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrten sowie bezüglich der Entdeckungswahrscheinlichkeit, die sich auf die Theorie der General- bzw. Spezialprävention stützen.

5.4.4.1 Unterschiede zwischen Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich der Einschätzung der Wirksamkeit schärferer Sanktionen (TIH 10)

Die Teilnehmer der Studie 1 wurden gebeten, aus 10 verschiedenen Maßnahmen effektiv wirkende Maßnahmen mit Ja oder Nein auszuwählen (vgl. Abschnitt 5.1.6). Während 45 % der

selbst definierten normtreuen Kraftfahrer (Gruppe N) „Strengere Strafbestimmungen bei Trunkenheit am Steuer“ auswählten, stimmten hier lediglich 16 % der Trunkenheitstäter zu. Zwischen den beiden Teilnehmergruppen ergab sich hinsichtlich der Meinung gegenüber der Wirksamkeit schärferer Sanktion von Trunkenheitsfahrten ein signifikanter Verteilungsunterschied ($\chi^2(1, N = 343) = 34.20; p < .001; \text{Cramer's } V = .316$).

Der entsprechende Gruppenunterschied wurde auch bereits anhand des explorativen, deskriptiven statistischen Verfahrens der Multiplen Korrespondenzanalyse, die das Multiple-Choice-Antwort-Format in Betracht zieht, deutlich (siehe Abschnitt 5.2.1.2).

Somit wurde TIH 10 nicht falsifiziert. Selbst definierte normtreue Kraftfahrer bewerten die Wirksamkeit schärferer Sanktionen von Trunkenheitsfahrten signifikant positiver als Trunkenheitstäter.

5.4.4.2 Zusammenhänge zwischen der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit und dem Verhalten der registrierten Trunkenheitstäter in der Vergangenheit (TIH 11)

In Studie 2 wurde das Wissen über die Höhe der Sanktionen bei registrierten Trunkenheitstätern der Gruppe T3 mit fünf Fragen gemessen (vgl. Tabelle 43 im Abschnitt 5.1.7). Registrierte Trunkenheitstäter wurden auch gebeten, die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit vor und nach ihrer Registrierung einzuschätzen (vgl. Tabelle 44).

Das Wissen über die Höhe der Sanktionen und die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr (vgl. Tabelle 35) sind miteinander nicht signifikant korreliert (Spearman'scher Rangkorrelationskoeffizient zwischen den Mittelwerten von fünf Antworten zum Wissen über die Höhe der Sanktionen und der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrt; $\rho = -.055; p = .633; n = 77$).

Demgegenüber ist die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit vor der Registrierung (invertierter Wert) signifikant negativ korreliert mit der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr ($\rho = -.351; p = .002; n = 77$). Desgleichen ist die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit nach der Registrierung (invertierter Wert) signifikant negativ korreliert mit der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr ($\rho = -.251; p = .028; n = 77$).

Somit wurde TIH 11 nicht falsifiziert. Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit erklärt das Verhalten von Trunkenheitsfahrern in der Vergangenheit stärker als das Wissen über die Höhe der Sanktionen. Die registrierten Trunkenheitstäter, die im letzten Jahr häufiger unter

Alkoholeinfluss gefahren sind, schätzen ihre Entdeckungswahrscheinlichkeit—vor und nach der Registrierung—niedriger ein, als diejenigen, die im letzten Jahr weniger häufig unter Alkoholeinfluss gefahren sind.

5.4.5 Befunde zu TIH 12 bis 15

TIH 12 bis 15 beziehen sich auf proximale Persönlichkeitsmerkmale, die sich auf die TPB stützen, zusammen mit trinkbezogenen Indikatoren, die bei der Prüfung von TIH 1 bis 6 sowie von TIH 8 untersucht wurden.

5.4.5.1 Hypothesenmodifikation aufgrund der Ergebnisse der Konsistenzanalyse

Wie bereits im Abschnitt 5.2.2 erläutert, wurde bei der internen Konsistenzanalyse der erhobenen Daten festgestellt, dass ein Teil der Konstrukte korrigiert werden musste. So werden die zwei Variablen „Absicht zum Alkoholverzicht“ und „Absicht zur Reduzierung des Alkoholkonsums“ aufgrund der hinreichenden internen Konsistenz entsprechender a priori-Variablen zusammengefasst (vgl. Tabellen 48 und 49). Hingegen werden zwei unterschiedliche Variablen zur wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, statt einer, beibehalten (vgl. Tabellen 47 und 49).

Im Anschluss an diese Änderung bei den Kompositvariablen werden erneut entsprechend modifizierte EIH 12 bis 15 aufgestellt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und besseren Lesbarkeit sind modifizierte Variablen-Tabellen, EIH, SV sowie TH im Anhang A-2 aufgelistet.

5.4.5.2 Zusammenhänge zwischen informeller Norm und der Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (TIH 12)

In diesem Abschnitt wird untersucht, ob die informelle Norm bei registrierten Trunkenheitstätern ein entscheidendes Gewicht auf die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten hat (siehe Tabelle A-1). Einzelheiten der im Folgenden beschriebenen Variablen wurden bereits in Tabelle 49 dargestellt.

Die Variable „inf_Norm“ ist mit der Variable „Int_Trink“ nicht signifikant korreliert ($\rho = .132$; $p = .250$; $n = 78$). Desgleichen ist die Variable „inf_Norm“ weder mit der Variablen „Int_Trennung1“ ($\rho = -.223$; $p = .050$; $n = 78$) noch mit der Variablen „Int_Trennung2“ ($\rho = -.083$; $p = .468$; $n = 78$) signifikant korreliert.

Demgegenüber ist die Variable „inf_Norm“ signifikant negativ mit der Variablen „Int_Trennung3“ korreliert ($\rho = -.299$; $p = .008$; $n = 78$): Je massiver sie die Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto stärker beabsichtigen Trunkenheitstäter,

Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie warten, bis sie wieder nüchtern sind.

Somit wurde TIH 12 falsifiziert, mit Ausnahme des Zusammenhangs zwischen informeller Norm und der Absicht zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten durch Warten nach dem Alkoholkonsum. Je strenger Trunkenheitsfahrer die informelle Norm gegenüber Trunkenheitsfahrten erleben, desto stärker haben sie die Absicht, nach dem Alkoholkonsum zu warten, bis sie wieder nüchtern sind. Abgesehen davon ist keine signifikante Korrelation zwischen der informellen Norm und der Absicht zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten durch Benutzung anderer Verkehrsmittel oder durch Organisation eines Fahrers zu beobachten.

5.4.5.3 Zusammenhänge zwischen positiver Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten und der Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (TIH 13)

In diesem Abschnitt wird geprüft, ob bei registrierten Trunkenheitstätern eine positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ein entscheidendes Gewicht auf die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten hat (siehe Tabelle A-2).

Die Variable „pos_E“ ist mit der Variable „Int_Trink“ nicht signifikant korreliert ($\rho = -.070$; $p = .542$; $n = 78$). Desgleichen ist die Variable „pos_E“ weder mit der Variablen „Int_Trennung1“ ($\rho = -.164$; $p = .150$; $n = 78$) noch mit der Variablen „Int_Trennung2“ ($\rho = -.130$; $p = .255$; $n = 78$) signifikant korreliert. Hingegen ist die Variable „pos_E“ signifikant negativ mit der Variablen „Int_Trennung3“ korreliert ($\rho = -.267$; $p = .018$; $n = 78$).

Somit wurde TIH 13 falsifiziert, mit der Ausnahme des Zusammenhangs zwischen positiver Einstellung und der Absicht zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten durch Warten nach dem Alkoholkonsum. Je negativer die Einstellung registrierter Trunkenheitstäter gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, desto stärker haben sie die Absicht, nach dem Alkoholkonsum zu warten, bis sie wieder nüchtern sind. Abgesehen davon ist aber zwischen der positiven Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten und der Absicht zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten (durch Benutzung anderer Verkehrsmittel oder durch Organisation eines Fahrers) keine signifikante Korrelation zu beobachten.

5.4.5.4 Zusammenhänge zwischen wahrgenommener Verhaltenskontrolle und der Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (TIH 14)

In diesem Abschnitt wird geprüft, ob die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bei registrierten Trunkenheitstätern ein entscheidendes Gewicht auf die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten hat (siehe Tabelle A-3).

Hier werden zwei unterschiedliche Variablen zur wahrgenommenen Verhaltenskontrolle,

„wahr_VK1“ (kein Auto fahren, bis sie nüchtern sind) und „wahr_VK2“ (Situationen vermeiden, in denen keine Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren), getrennt betrachtet (vgl. Tabelle 49). Bezogen auf die Variablen „wahr_VK1“ und „wahr_VK2“ wird geprüft, inwieweit die Trunkenheitstäter ihrer eigenen Absichtsstärke trauen, auch wenn angegebene Trunkenheitsfahrtenvermeidungsstrategien (z.B. Organisation anderer Fahrer, Warten nach dem Konsum des Alkohols bis man sich nüchtern fühlt) nicht immer realistisch sind.

Die Variable „wahr_VK1“ ist mit der Variablen „Int_Trink“ signifikant positiv korreliert ($\rho = .345$; $p = .002$; $n = 78$). Desgleichen ist die Variable „wahr_VK1“ mit den Variablen „Int_Trennung1“ ($\rho = .243$; $p = .032$; $n = 78$), „Int_Trennung2“ ($\rho = .225$; $p = .048$; $n = 78$) sowie mit der Variablen „Int_Trennung3“ ($\rho = .275$; $p = .015$; $n = 78$) signifikant positiv korreliert.

Die Variable „wahr_VK2“ ist weder mit der Variablen „Int_Trink“ ($\rho = -.021$; $p = .857$; $n = 78$) noch mit der Variablen „Int_Trennung2“ ($\rho = .088$; $p = .442$; $n = 78$) signifikant positiv korreliert. Die Variable „wahr_VK2“ ist dagegen sowohl mit der Variablen „Int_Trennung1“ ($\rho = .314$; $p = .005$; $n = 78$) als auch mit der Variablen „Int_Trennung3“ ($\rho = .317$; $p = .005$; $n = 78$) signifikant positiv korreliert.

Somit wurde TIH 14 nicht falsifiziert in folgenden Punkten: Trunkenheitstäter beabsichtigen stärker, ihr Trinkverhalten zu ändern sowie Alkoholkonsum und Fahren sicher zu trennen (dadurch, dass auf ein anderes Verkehrsmittel ausweichen, sich anderen Fahrer organisieren oder warten, bis sie nüchtern sind), wenn sie von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, in dem sie planen, kein Auto zu fahren, bis sie nüchtern sind.

Darüber hinaus ist die Absicht der Trunkenheitstäter stärker, Alkoholkonsum und Fahren sicher zu trennen (dadurch, dass auf ein anderes Verkehrsmittel ausweichen oder warten, bis sie nüchtern sind), wenn sie von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, indem sie Situationen vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren.

Demgegenüber wurde TIH 14 in folgenden Punkten falsifiziert: Keine signifikanten Korrelationen ergaben sich zwischen der Variablen „wahr_VK2“ und den Variablen „Int_Trink“ sowie „Int_Trennung2“: Die Stärke der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, um Situationen zu vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren, hängt weder mit ihrer Intention, ihr Trinkverhalten zu ändern, noch mit ihrer Intention, andere Fahrer zu organisieren, zusammen

5.4.5.5 Einflussgröße von in TIH 12 - 14 behandelten Konstrukten und trinkbezogenen Indikatoren auf die Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (EIH 15)

Im Weiteren wurde untersucht, welche TPB-Konstrukte sowie trink- und fahrtbezogenen Indikatoren einen Einfluss auf die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten ausüben und in welchem Ausmaße dies gilt (siehe Tabelle A-4). Dabei wurden vier kategoriale Regressionsanalysen herangezogen, deren die abhängigen Variablen die Variablen „Int_Trink“, „Int_Trennung1“, „Int_Trennung2“ sowie „Int_Trennung3“ sind. Als Prädiktoren wurden neun Variablen, bei EIH 15 genannt, aufgenommen.

Tabelle 64 zeigt Ergebnisse eines Regressionsmodells zur Aufklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie entweder durch Alkoholverzicht oder Trinkmengenreduzierung ihr Trinkverhalten ändern. Als Ganzes ist das Modell signifikant, 28 % der gesamten Varianz der abhängigen Variablen werden erklärt. Von neun unabhängigen Variablen tragen zwei, namentlich die Variablen „wahr_VK1“ und „Trinkhäufigkeit“, signifikant zur Erklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Trinkverhaltensänderung bei. Je stärker die Trunkenheitstäter von ihrer Verhaltenskontrolle überzeugt sind, kein Auto zu fahren, bis sie wieder nüchtern sind, desto fester sind sie entschlossen, ihr Trinkverhalten zu ändern. Zudem kann man davon ausgehen, dass diejenigen, die weniger häufig Alkohol konsumieren, eine stärkere Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Trinkverhaltensänderung zeigen.

Tabelle 64

Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie auf Alkohol verzichten oder die Trinkmenge reduzieren (Variable „Int_Trink“) (Gruppe T3; N = 77)

Unabhängige Variablen	Abkürzung	Sta. Koeffizient β	SE	F	p
Informelle Norm	inf_Norm	0.22	0.15	2.07	.155
Positive Einstellung	pos_E	-0.15	0.19	0.62	.434
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, kein Auto zu fahren, bis man nüchtern ist.	wahr_VK1	0.34	0.12	7.88	.000
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, Situationen vermeiden, in denen keine Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren.	wahr_VK2	-0.10	0.22	0.00	.982
Tägliche Alkoholkonsummenge	t_g	-0.07	0.14	0.24	.626
Höchste Alkoholkonsummenge im letzten Monat	h_g	0.05	0.17	0.08	.774
Summe beim CAGE	CAGE	0.04	0.19	0.05	.827
Gewichtete Summe beim KAST	KAST	0.17	0.15	1.37	.246
Trinkhäufigkeit	fa	0.43	0.15	8.75	.004

Anmerkung. Die Variable „Trinkhäufigkeit“ wurde als kategorial mit zwei Kategorien aufgenommen. Bei Prüfung des gesamten Regressionsmodells: $F(11, 65) = 3.63$; $p = .001$; Adjusted $R^2 = .28$.

Tabelle 65 zeigt die Ergebnisse des Regressionsmodells zur Aufklärung des Einflusses der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass nach dem Alkoholkonsum andere Verkehrsmittel benutzt werden. Als Ganzes ist das Modell signifikant, es erklärt 29 % der gesamten Varianz der abhängigen Variablen. Von neun unabhängigen Variablen tragen zwei, namentlich die Variablen „gewichtete Summe beim KAST“ und „Trinkhäufigkeit“ signifikant zur Erklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Benutzung anderer Verkehrsmittel bei. Je schwerer die Konsequenzen des eigenen Alkoholkonsums sind, desto stärker ist ihre Absicht, andere Verkehrsmittel nach dem Alkoholkonsum zu benutzen. Je weniger häufig sie Alkohol konsumieren, desto stärkere beabsichtigen sie, nach dem Alkoholkonsum andere Verkehrsmittel zu benutzen.

Tabelle 65

Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Variable „Int_Trennung1“) (Gruppe T3; N = 77)

Unabhängige Variablen	Abkürzung	Sta. Koeffizient β	SE	F	p
Informelle Norm	inf_Norm	-0.07	0.16	0.21	.647
Positive Einstellung	pos_E	-0.07	0.17	0.18	.674
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, kein Auto zu fahren, bis man nüchtern ist.	wahr_VK1	0.14	0.17	0.73	.396
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, Situationen zu vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren.	wahr_VK2	0.35	0.23	2.29	.110
Tägliche Alkoholkonsummenge	t_g	-0.15	0.13	1.31	.256
Höchste Alkoholkonsummenge im letzten Monat	h_g	-0.13	0.15	0.70	.408
Summe beim CAGE	CAGE	0.05	0.23	0.05	.821
Gewichtete Summe beim KAST	KAST	0.40	0.17	5.40	.023
Trinkhäufigkeit	fa	0.28	0.12	5.22	.026

Anmerkung. Die Variable „Trinkhäufigkeit“ wurde als kategorial mit zwei Kategorien aufgenommen. Bei Prüfung des gesamten Regressionsmodells: $F(10, 66) = 4.14$; $p < .000$; Adjusted $R^2 = .29$.

Tabelle 66 zeigt Ergebnisse des Regressionsmodells zur Erklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass zum Trinkanlass ein anderer Fahrer organisiert wird. Als Ganzes ist das Modell signifikant, es erklärt 24 % der totalen Varianz der abhängigen Variablen. Von neun unabhängigen Variablen tragen zwei, namentlich die Variablen „wahr_VK1“ und „Summe beim CAGE“ signifikant zur Erklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Organisation eines Fahrers bei. Je stärker Trunkenheitstäter davon überzeugt sind, dass sie kein Auto fahren bis sie nüchtern sind, desto stärker ist ihre Absicht, einen anderen Fahrer zu organisieren. Ebenfalls: Je schwerer die

Konsequenzen des eigenen Alkoholkonsums, desto stärker ist die Absicht der Trunkenheitstäter, einen anderen Fahrer zu organisieren, um Alkoholkonsum und Fahren zu trennen.

Tabelle 66

Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie einen anderen Fahrer organisieren (Variable „Int_Trennung2“) (Gruppe T3; N = 77)

Unabhängige Variablen	Abkürzung	Sta. Koeffizient β	SE	F	p
Informelle Norm	inf_Norm	0.29	0.21	2.03	.159
Positive Einstellung	pos_E	-0.03	0.18	0.02	.885
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, kein Auto zu fahren, bis man nüchtern ist.	wahr_VK1	0.42	0.14	9.27	.000
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, Situationen zu vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren.	wahr_VK2	0.18	0.19	0.90	.348
Tägliche Alkoholkonsummenge	t_g	0.01	0.19	0.00	.958
Höchste Alkoholkonsummenge im letzten Monat	h_g	-0.08	0.14	0.29	.594
Summe beim CAGE	CAGE	0.36	0.13	8.07	.000
Gewichtete Summe beim KAST	KAST	0.06	0.15	0.15	.702
Trinkhäufigkeit	fa	0.06	0.09	0.47	.497

Anmerkung. Die Variable „Trinkhäufigkeit“ wurde als kategorial mit zwei Kategorien aufgenommen. Bei Prüfung des gesamten Regressionsmodells: $F(12, 64) = 2.95$; $p = .003$; Adjusted $R^2 = .24$.

Tabelle 67 zeigt die Ergebnisse des Regressionsmodells zur Erklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass Trunkenheitstäter nach dem Alkoholkonsum abwarten, bis sie wieder nüchtern sind. Als Ganzes ist das Modell signifikant, es erklärt 21 % der totalen Varianz der abhängigen Variablen. Von neun unabhängigen Variablen trägt lediglich eine, die Variable „Trinkhäufigkeit“, signifikant zur Erklärung der Absichtsstärke zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Warten nach dem Alkoholkonsum bei. Je weniger häufig Trunkenheitstäter Alkohol konsumieren, desto stärker ist ihre Absicht, zu warten bis sie nüchtern sind.

Tabelle 67

Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie warten bis sie nüchtern sind (Variable „Int_Trennung3“) (Gruppe T3; N = 77)

Unabhängige Variablen	Abkürzung	Sta. Koeffizient β	SE	F	p
Informelle Norm	inf_Norm	-0.09	0.17	0.30	.589
Positive Einstellung	pos_E	-0.19	0.19	1.05	.309
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, kein Auto zu fahren, bis man nüchtern ist.	wahr_VK1	0.23	0.15	2.23	.140
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle dadurch, Situationen zu vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren.	wahr_VK2	0.19	0.17	1.29	.281
Tägliche Alkoholkonsummenge	t_g	-0.16	0.16	1.09	.302
Höchste Alkoholkonsummenge im letzten Monat	h_g	-0.12	0.17	0.50	.482
Summe beim CAGE	CAGE	0.07	0.19	0.13	.882
Gewichtete Summe beim KAST	KAST	0.16	0.18	0.73	.397
Trinkhäufigkeit	fa	0.26	0.13	4.06	.048

Anmerkung. Die Variable „Trinkhäufigkeit“ wurde als kategorial mit zwei Kategorien aufgenommen. Bei Prüfung des gesamten Regressionsmodells: $F(11, 65) = 2.79$; $p = .005$; Adjusted $R^2 = .21$.

5.4.5.6 Kurzfassung der Ergebnisse zu TIH 12 bis 14

Aufgrund der internen Konsistenzanalyse wurde ein Teil der relevanten Konstrukte modifiziert. Die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten wurde mit vier unterschiedlichen Subkonstrukten erfasst: Vermeidung durch (1) Reduzierung der Menge des Alkoholkonsums oder Alkoholverzicht (Variable „Int_Trink“), (2) Benutzung von anderen Verkehrsmitteln (Variable „Int_Trennung1“), (3) Organisation eines Fahrers (Variable „Int_Trennung2“) und (4) Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man wieder nüchtern ist (Variable „Int_Trennung3“).

Weitere relevante Konstrukte, durch die die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten vorhergesagt werden sollte, sind die folgenden Variablen: „Inf_Norm“, „pos_E“, „wahr_VK1“ sowie „wahr_VK2“ (für die Erläuterung der Abkürzungen siehe Tabelle 49).

Der bivariaten Korrelationsanalyse zufolge sind die Variablen, „Inf_Norm“, „pos_E“, signifikant negativ korreliert mit der Variablen „Int_Trennung3“. Dies bedeutet, je schwächer die Norm sowie je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten ist, die die Täter haben, desto weniger sind sie überzeugt davon, dass sie durch Warten nach dem Konsum des Alkohols weitere Trunkenheitsfahrten vermeiden können.

Die Variable „wahr_VK1“ ist dagegen mit allen vier Variablen signifikant positiv korreliert, mit

der die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten gemessen wird. Dies bedeutet, je mehr die Täter davon überzeugt sind, dass sie durch Warten nach dem Alkoholkonsum weitere Trunkenheitsfahrten vermeiden können, desto stärker beabsichtigen sie, ihr Trinkverhalten zu ändern, andere Verkehrsmittel zu benutzen, einen anderen Fahrer zu organisieren oder zu warten, bis sie sich nüchtern fühlen.

Die Variable „wahr_VK2“ korreliert positiv mit nur zwei von vier Variablen der Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten: Je mehr die Täter davon überzeugt sind, dass sie Situationen vermeiden, in denen ihnen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren, desto stärker beabsichtigen sie, andere Verkehrsmittel zu benutzen oder zu warten bis sie sich nüchtern fühlen.

Als Ganzes erweisen sich alle vier multivariaten Regressionsmodelle zur Vorhersage der Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten als signifikant. Jedoch tragen nur ein paar unabhängige Variablen signifikant zur Aufklärung aller abhängigen Variablen bei. Dies sind vor allem Variablen wie „Trinkhäufigkeit“ (in drei von vier Regressionsmodellen), „wahr_VK1“ (in zwei von vier Regressionsmodellen), aber auch „KAST“ und „CAGE“ (jeweils in einer von vier Regressionsmodellen). Dies lässt darauf schließen, dass je häufiger Täter trinken, desto geringer ist ihre Absicht, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden. Weder die informelle Norm noch die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten hat entscheidenden Einfluss auf die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten.

5.4.6 Befunde zu explorativen Fragestellungen bzw. Erwartungen im Hinblick auf Interviewdaten

Die Befunde aus den Explorationen werden in vorliegender Studie als zusätzliche, untermauernde Informationsquelle für Befunde der quantitativen Analysen behandelt.

Die erste Erwartung lautet:

a) Trunkenheitstäter nehmen in der Regel vor ihrer Registrierung keinen Konflikt wahr, weil sie die Tatsache, dass sie Alkohol konsumiert haben, nicht vor Fahrtantritt reflektieren.

Wie bereits im Abschnitt 5.3.2.3 erklärt wurde, berichtete die Mehrheit der interviewten Täter als Anlass des Alkoholkonsums bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt das Verlangen nach Alkohol, Trinken zum Essen oder Trinken als Zeitvertreib. Dies steht in Einklang damit, dass etwa die Hälfte aller registrierten Täter der Gruppen T1 und T3 den Trinkanlass vorher gar nicht geplant hatte (siehe Tabelle 39). Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass unreflektierter Alkoholkonsum häufig bei Trunkenheitstätern vorkommt. Ein Teil der Täter setzte das

Konsummuster einfach fort, auch wenn dadurch die Beziehung zu nahestehenden Personen beeinträchtigt wurde oder sich verschlechtert hatte (vgl. Abschnitt 5.3.3). Auch nach der Registrierung berichtete ein Drittel der Täter, dass sie damals, vor der registrierten Trunkenheitsfahrt, keine andere Wahl hatten, als Alkohol zu konsumieren (vgl. Abschnitt 5.3.4). Zwar ist es zum Teil zutreffend, dass „die Täter schon lange vor der eigentlichen Entscheidung, unter Alkoholeinfluss zu fahren, die Fahrt als unvermeidlich ansahen“ (Morrison et al, 2002), aufgrund der vorangegangenen Ergebnisse scheint es aber richtiger schlusszufolgern, dass die Kombination von Trinken und Autofahren—zumindest vor der Polizeikontrolle—für die meisten Täter selbstverständlich war.

Die zweite Erwartung lautet:

b) Auch wenn Trunkenheitstäter nach der Registrierung bei der Polizei Reue zeigen, ändert sich in Zukunft ihr Verhalten nicht. Auch nach der Registrierung nehmen sie keinen Konflikt wahr.

Wie bereits im Abschnitt 5.3.5 beschrieben wurde, zeigten etwa 60 % der Täter nur eine abstrakte Entschlossenheit, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, und berichteten keine konkrete Strategien, wie sie diese Entschlossenheit umsetzen wollten (vgl. Tabelle 59). Etwa 65 % der Täter bereuten, dass sie Alkohol oder zu viel Alkohol konsumierten. Es ist aber nicht erkennbar, dass die Täter, die ihr Trinkverhalten bereuen, ihr Verhalten nach der Polizeikontrolle tatsächlich geändert haben. Im Gegenteil dazu ist eine Tendenz zu erkennen, dass diejenigen, die eigenes Alkoholkonsumverhalten rechtfertigen, ihr Trinkverhalten auch nach der Polizeikontrolle einfach fortsetzen (vgl. Tabelle 60). Zugleich meinten etwa 60 % der Täter, dass sie in Wirklichkeit hinsichtlich der Auswahl der Verkehrsmittel keine andere Wahl haben, als Auto zu fahren (vgl. Tabelle 61).

Ein kleiner Anteil der Täter zeigte jedoch keine Reue in Hinblick auf ihr Verhalten, oder sie lehnten sogar ab, ihr Verhalten eine Trunkenheitsfahrt zu nennen. Diese Täter nehmen auch nach der Registrierung keinen Konflikt zwischen Alkoholkonsum und Fahren wahr. Die Mehrheit der Täter jedoch zeigte Reue, dass sie in die Polizeikontrolle geraten waren und deren Konsequenzen tragen mussten. Es kann davon ausgegangen werden, dass strenge Strafen wie Fahrverbot, Bußgeld sowie informelle Sanktionen zumindest zu kurzfristigen Verhaltensänderungen bei manchen Tätern geführt haben. Ob die Täter in Zukunft wieder keinen Konflikt wahrnehmen, hängt wohl nicht nur von ihren Ursachenzuschreibungen ab, sondern auch davon, ob sie ihr Trinkverhalten geändert und/oder konkrete Verhaltensstrategien entwickelt haben und diese befolgen.

6 Diskussion

6.1 Ausgangssituation des Alkoholkonsums sowie der Auffälligkeiten wegen Trunkenheitsfahrten und deren formelle sowie informelle Konsequenzen in Japan

In Bezug auf den Alkoholkonsum in Japan sollte in Betracht gezogen werden, dass die gesamte Alkoholkonsummenge in Japan wesentlich geringer ist als in Deutschland. Dementsprechend sind Alkoholerkrankungen in Japan auch weniger häufig (siehe Abschnitt 1.1.6). Dies ist zum großen Teil auf die biochemische Alkoholunverträglichkeit bei der Hälfte der japanischen Bevölkerung zurückzuführen. Dennoch herrscht in Japan eine permissive Trinkkultur, in der kollektives Teilhaben an Betrunkenheit, z.B. zusammen mit Arbeitskollegen, erwünscht ist oder sogar erzwungen wird. Zudem gibt es unterschiedliche Trinkkulturen unter Japanern je nach Berufstätigkeit sowie Gemeinschaft. Es ist zudem anzunehmen, dass unreflektierter bzw. exzessiver Alkoholkonsum auch auf soziale oder familiäre Probleme als Hintergrundfaktor zurückzuführen ist.

Alkoholunfälle im Straßenverkehr sowie registrierte Trunkenheitsfahrten sind sowohl in Deutschland als auch in Japan rückläufig. In Japan ist dieser Trend aber erheblich stärker ausgeprägt. Hier erfolgte in relativ kurzer Zeit ein Wandel der Einstellungen gegenüber Trunkenheitsfahrten in der Bevölkerung. Die gesellschaftliche Intoleranz gegenüber Trunkenheitsfahrten wurde von einem besonders schweren Alkoholunfall mit Todesfolge im Jahr 2000 ausgelöst; anhaltende Medienaufmerksamkeit und weitere schwere Alkoholunfälle verschärften die Stimmung. Als Folge wurden im Zeitraum von 2001 bis 2009 die entsprechenden Gesetze mehrmals revidiert. Beispiele dazu sind die Absenkung der strafbewehrten Promillegrenze von 0.5 auf 0.3, sofortiger Fahrerlaubnisentzug ab 0.5 Promille, erhöhte Bußgeldsummen sowie die Bestrafung von Unterstützern z.B. Mitfahrern oder Wirten. Eine Besonderheit der kollektiven Einstellungsänderungen in Japan seit dem Jahr 2000 liegt darin, dass die 0.0-Promille-Regelung (aber nicht strafbar bis zu 0.3 Promille), die seit den 1960er Jahren immer existiert hat, aber häufig nicht ernst genommen wurde, tatsächlich als eine Norm akzeptiert worden ist. Parallel dazu wurden zahlreiche nicht legislative Maßnahmen auf den verschiedensten Ebenen ergriffen. Auf diese Weise ergab sich in der japanischen Bevölkerung eine große Unterstützung im Kampf gegen Trunkenheitsfahrten bzw. für die Geltung des 0.0-Promille-Prinzips.

Sanktionen auf den verschiedensten Ebenen waren fast beispiellos erfolgreich (Nagata,

Setoguchi, Hemenway & Perry, 2008), was das Tempo und das Maß der Senkung von Auffälligkeiten wegen Trunkenheitsfahrten betrifft. Abgesehen von der Verschärfung der Sanktionen wurden aber in den letzten Jahren fast keine Maßnahmen für eine Prävention der Rückfälligkeit oder für die Wiederherstellung der Fahreignung entwickelt. Vor allem existieren noch keine Kriterien zur Überprüfung der Fahreignung bei Alkoholerkrankungen. Weder Alkoholerkrankungen noch wiederholten Trunkenheitsfahrten wird eine Bedeutung für die Fahreignung sowie für die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis beigemessen; lediglich die Menge der akkumulierten Punkte zählt. In Japan werden Trunkenheitsfahrer zusammen mit allen anderen auffällig gewordenen Kraftfahrern pauschal als Gruppe der „Verkehrssünder“ behandelt, ohne Berücksichtigung einzelner Deliktarten und deren Ursachen. Entsprechende Kurse bzw. Aufbauseminare sind auf Wissensvermittlung und Leistungsmessung ausgerichtet und berücksichtigen weder bestimmte Deliktarten noch das Alter der Kursteilnehmer. Auf diese Weise bleiben in Japan sowohl Maßnahmen als auch die Forschung in Hinblick auf Fahreignung und Aufbauseminare für Trunkenheitsfahrer von der internationalen Entwicklung abgekoppelt.

6.2 Unterschiede zwischen Trunkenheitsfahrern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern in Japan

Ergebnisse der Studie 1 in vorliegender Arbeit zeigen, dass Dunkelfeldtäter, die angaben, im letzten Jahr unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein, ihr Trinkmuster sowie die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests mit registrierten Trunkenheitstätern gemein haben. Diese beiden Gruppen trinken signifikant häufiger und durchschnittlich doppelt so viel (72 g Alkohol pro Trinkanlass) wie selbst definierte normtreue Kraftfahrer. Zudem waren zwischen den beiden Gruppen fahrtbezogene Indikatoren nicht signifikant unterschiedlich, abgesehen von der Fahrthäufigkeit. Dies lässt darauf schließen, dass Kraftfahrer, die viel bzw. häufig trinken und dann ohne die Konsequenzen zu berücksichtigen fahren, irgendwann wegen Trunkenheitsfahrten auffällig werden. Diese Ergebnisse stehen mit der vermutlich großen Dunkelziffer unentdeckter Trunkenheitsfahrten in Einklang.

Wie erwartet, ergaben sich signifikante Unterschiede zwischen (registrierten und nicht-registrierten) Trunkenheitstätern und selbst definierten normtreuen Kraftfahrern hinsichtlich aller acht untersuchten trink- und fahrtbezogenen Einflussfaktoren. Diese Tendenz zeigt sich ebenso bei den Ergebnissen der multivariaten Regressionsanalyse: Sowohl trinkbezogene als auch fahrtbezogene Prädiktoren tragen zur Aufklärung der Gruppenzugehörigkeit bei (vgl. Abschnitt 5.4.2.4). Dies lässt erkennen, dass für

Trunkenheitsfahrer ein Auto aus sozialen bzw. beruflichen Gründen vielfach unverzichtbar ist.

Obengenannte Ergebnisse sollten aber behutsam interpretiert werden, da der Stichprobenumfang der Dunkelfeldtäter mit $n = 20$ gering ist. Zudem wohnten die Teilnehmer der Stichprobe in Vorstädten Tokios, wo die öffentlichen Verkehrsmittel relativ gut vernetzt sind. Das bedeutet, dass Fahrleistung, Fahrthäufigkeit sowie subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit der Stichprobe niedriger sein können als bei durchschnittlichen japanischen Kraftfahrern. Außerhalb großer Stadtregionen wie Tokio und Umgebung mögen Unterschiede bei fahrtbezogenen Einflussfaktoren zwischen Trunkenheitstätern und normtreuen Kraftfahren geringer sein.

6.3 Varianz bei registrierten Trunkenheitsfahrern

Ergebnisse der vorliegenden Arbeit zeigen, dass die Promillewerte der registrierten Trunkenheitsfahrer positiv korreliert sind mit den gewichteten Summen des Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests (japanischer KAST) sowie mit der täglichen Alkoholkonsummenge (siehe Abschnitte 5.4.3.1 und 5.4.3.2). Dabei lagen die registrierten Promillewerte wesentlich niedriger im Vergleich zu deutschen Trunkenheitsfahrern. Die Ergebnisse der multivariaten Regressionsanalyse zur Erklärung von AAK-Werten unterstützen die obengenannten Ergebnisse der bivariaten Korrelationsanalyse: Von den acht untersuchten Prädiktoren erwies sich lediglich die gewichtete Summe beim KAST als signifikant zur Erklärung von AAK-Werten (siehe Abschnitt 5.4.3.3). Aufgrund der Ungenauigkeit der von den Tätern berichteten AAK-Werte ist Vorsicht bei der Interpretation geboten. Als Ganzes wurde aber ein signifikanter Zusammenhang zwischen AAK-Wert und subjektiver Alkoholproblematik auch bei relativ niedrigen AAK-Werten festgestellt.

Ferner zeigte die multiple Korrespondenzanalyse einen Zusammenhang zwischen vier Kategorien des Promillewertes, vier Trinkertypen und Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests, wenn mehr als zwei trinkbezogene Einflussfaktoren einbezogen wurden (vgl. Abbildung 14). Diese Ergebnissen verdeutlichen, dass diejenigen, die mit 0.5 oder mehr Promille auffielen, entweder als *hard drinker* oder als potenziell alkoholabhängig einzustufen sind, im Gegensatz zu denjenigen, die mit 0.5 oder weniger Promille auffielen.

In vorliegender Arbeit ergab sich keine signifikante Korrelation zwischen der Höhe des AAK-Wertes und der Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr. Dabei ist die selbst

berichtete Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten extrem anfällig für Antwortverzerrungen in Sinne sozialer Erwünschtheit. Interessanterweise ist die Verteilung der Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr polarisiert entweder auf „niemals oder einmal“ oder „6 Mal oder mehr“ (siehe Tabelle 35). Dabei spielt nicht nur „*impression management*“, sondern auch „*self-deception*“ eine entscheidende Rolle (Paulhus, 1984). Einerseits ist zu erwarten, dass viele der interviewten Täter die Häufigkeit von Trunkenheitsfahrten deutlich unterschätzten, d.h. sie berichteten „das war einmalig“, um sich dem Interviewer gegenüber besser zu präsentieren. Andererseits ist davon auszugehen, dass Täter Erfahrungen mit vergangenen Trunkenheitsfahrten auch völlig leugnen, weil sie selbst gerne glauben wollen, dass die Kopplung von Trinken und Fahren in ihrem Leben ungewöhnlich war. Dieser Denkprozess kann als *self-deception* (Selbsttäuschung) beschrieben werden. Vielen Tätern würde es schwer fallen, eigene Erfahrungen mit dem Konflikt zwischen der Norm und eigenem Verhalten (i.e. unter Alkoholeinfluss Auto zu fahren) bzw. dem Konflikt zwischen Trinken und Fahren hinzunehmen. Leichter ist es für sie, wenn sie ihr Verhaltensmuster entweder rechtfertigen oder bagatellisieren. In den Interviews vorliegender Arbeit waren verschiedene Formen der Rechtfertigung zu erkennen, in denen Täter behaupteten, es sei einmalig gewesen, oder sich weigerten, ihr eigenes Verhalten als Trunkenheitsfahrt zu bezeichnen. Auf der anderen Seite gab es Täter, die ehrlich bzw. bedenkenlos ihr Verhaltensmuster zugaben oder gar damit prahlten. Dies lässt darauf schließen, dass die Variable „Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit“ für parametrische Analysen nur beschränkt geeignet ist. Erst zusammen mit anderen Variablen ist die berichtete Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in einer Analyse zur Erklärung des Verhaltens der Täter von Bedeutung.

Das Alter der Trunkenheitsfahrer erscheint als ein wichtiger Faktor, was das Ausmaß ihrer Problematik betrifft. Ergebnisse der vorliegenden Arbeit zeigen, dass jüngere Täter bis 30 Jahre vor der registrierten Trunkenheitsfahrt Alkohol eher gemeinsam mit anderen Menschen konsumiert hatten, während ältere Täter ab 40 Jahren Alkohol häufiger allein konsumiert hatten (vgl. Abbildung 13). Dieser Altersunterschied in Bezug auf Trinkanlässe lässt Änderungen der Trinkgewohnheiten mit zunehmendem Alter erkennen. Dass ältere Untersuchungsteilnehmer (incl. selbst definierte normtreue Kraftfahrer) im Alter von 60 Jahren oder mehr eine stärkere Zustimmung zu speziellen therapeutischen Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten zeigten, während es bei jüngeren Teilnehmern eine stärkeren Zustimmung zu noch härteren Sanktionen gab, stimmt damit überein (vgl. Abbildung 12).

6.4 Auswirkungen der General- bzw. Spezialprävention in Japan

Im Abschnitt 6.1 beschriebene japanische Gegenmaßnahmen zu Trunkenheitsfahrten folgten der Präventionstheorie als Abschreckungsmethode, wie bereits im Abschnitt 2.3 erläutert wurde. Im Rahmen von internationalen Untersuchungen zur Präventionstheorie als General- bzw. Spezialprävention wird die Abschreckungswirkung des Strafrechts als begrenzt eingeschätzt. Ob und in wie weit sich diese Abschreckungsstrategie auf potenzielle oder registrierte Trunkenheitstäter in Japan als Ganzes auswirkt, ist noch nicht systematisch erforscht worden. Dennoch ist anzunehmen, dass sich die Gesetzesänderungen in Japan als Ganzes stark auf die Senkung der Alkoholunfallzahlen im Straßenverkehr auswirkten (Nagata et al., 2008); sie erscheinen auch wirksamer im Vergleich zu bisherigen internationalen Ergebnissen z.B. zur Senkung von Promillegrenzwerten in den USA (Fell & Voas, 2006; Shults et al., 2001) oder zu den verschärften Sanktionen im australischen Staat New South Wales (Briscoe, 2004).

Als Grund für den sehr erfolgreich scheinenden Effekt der Generalprävention in Japan spielen informelle bzw. soziale Sanktionen sowie kollektives Denken wohl eine große Rolle (International Association of Traffic and Safety Sciences, 2009). Anhand der Ergebnisse aus Studie 1 der vorliegenden Arbeit ist festzustellen, dass selbst definierte normtreue Kraftfahrer die Wirksamkeit schärferer Sanktionen von Trunkenheitsfahrten signifikant positiver bewerten als Trunkenheitsfahrer (vgl. Tabelle 42). Viele Japaner denken, dass diejenigen, die ein Verbrechen bzw. eine Trunkenheitsfahrt begangen haben, aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit sowie der Abschreckung noch härtere Sanktionen benötigen. Ergebnisse der Studie 1 zeigen auch, dass es kaum Unterstützung für spezielle Programme bzw. Therapien zur Kontrolle des Alkoholkonsums bei japanischen Kraftfahrern gab. Dies liegt nicht nur am Mangel an entsprechenden Therapieeinrichtungen überhaupt, sondern auch am fehlenden Verständnis für die Problematik in der japanischen Normalbevölkerung.

Bezüglich der Auswirkungen verschärfter Sanktionen auf registrierte Trunkenheitsfahrer (bzw. von Spezialprävention) sind in Japan zuverlässige Legalbewährungsdaten nicht vorhanden. Problematisch ist, dass sobald einem Fahrerlaubnisinhaber die Fahrerlaubnis entzogen wird, auch dessen Registrierung gelöscht wird. Wenn er nach einer Sperrfrist erneut eine Fahrerlaubnis erwirbt, wird ihm eine neue Fahrerlaubnisnummer erteilt—damit ist keine Kontinuität der Registrierung gegeben. Demzufolge ist es nicht möglich, registergestützt langfristige Legalbewährungsdaten zu erheben.

Ergebnisse aus Studie 2 der vorliegenden Arbeit zeigen aber, dass unter den registrierten

Tätern das Wissen über die Höhe der Sanktionen und die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten nicht signifikant miteinander korreliert waren. Demgegenüber korrelierte die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit sowohl vor der Registrierung als auch nach der Registrierung signifikant negativ mit der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr (vgl. Abschnitt 5.4.4.2). Registrierte Täter, die die Entdeckungswahrscheinlichkeit eher niedrig einschätzten, waren im letzten Jahr häufiger unter Alkoholeinfluss gefahren, und diese Wahrnehmung blieb auch nach der Registrierung noch unverändert, auch wenn sie bereits Bußgeld bezahlt hatten und ein Fahrverbot verhängt worden war.

Daher kann auch die Position eingenommen werden, dass verschärfte legale Sanktionen allein nicht zur Prävention der langfristigen Rückfälligkeit sowie zur nachhaltigen Einstellungsänderung bei registrierten Trunkenheitstätern führen, wie in folgendem Abschnitt diskutiert wird.

6.5 Persönlichkeitsmerkmale der Trunkenheitsfahrer in Bezug auf die Absicht, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden

Anhand der Literaturstudie wurden in vorliegender Arbeit zwei Arten von (distalen und proximalen) Persönlichkeitsmerkmalen differenziert. Distale Persönlichkeitsmerkmale betreffen eher statische Persönlichkeitseigenschaften z.B. Kontrollüberzeugungen sowie *sensation seeking*, die die Auffälligkeiten im Straßenverkehr eher indirekt erklären. Demgegenüber sind proximale Persönlichkeitsmerkmale kontext- oder situationsnah; sie können zur Aufklärung von konkretem, abweichendem Verhalten am Steuerherangezogen werden (Elander et al., 1993; Lawton & Parker, 1998; McKenna, 1983; Sümer, 2003).

Bisherige Studien erfassten als proximale Persönlichkeitsmerkmale vor allem Einstellungen gegenüber Trunkenheitsfahrten, z.B. informelle Norm, subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit, Wissen von juristischen Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten sowie moralische Bindung, zusammen mit der durchschnittlichen bzw. höchsten Alkoholmenge, der Trinkhäufigkeit, der von der Polizei dokumentierten BAK/AAK-Werte, bis zu Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests (Berger & Snortum, 1986; Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke, 1986; Macdonald & Dolley, 1993; Schechtman et al., 1999). Die Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, dass trinkbezogene Indikatoren ein bedeutenderes Gewicht haben können als verschiedene Einstellungsindikatoren, um Rückfallwahrscheinlichkeit oder Häufigkeit vergangener Trunkenheitsfahrten aufzuklären (Glitsch, 2003; Gruenewald et al., 1996; Yu, 2000; Yu et al.,

2006).

Im internationalen verkehrspsychologischen Bereich wurde überwiegend anhand der Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) untersucht, inwieweit die Intention zu Trunkenheitsfahrten durch die Einstellung, die subjektive Norm, die Verhaltenskontrolle sowie durch weitere Ergänzungsvariablen erklärt werden konnte. Die Aussagekraft der Ergebnisse der TPB erwies sich aber als eher niedrig—auch bei registrierten Trunkenheitstätern (Glitsch, 2003). Desgleichen wurde festgestellt, dass bei den Variablen, die zusammen mit proximalen Persönlichkeitsmerkmalen direkt dieses Verhalten beeinflussen können, in erster Linie das Alkoholkonsummuster eine große Bedeutung hat (Åberg, 1993).

Studie 2 vorliegender Arbeit untersuchte sogenannte TPB-Variablen zusammen mit trinkbezogenen Variablen bei 78 registrierten Tätern, um ihre Absichtsstärke, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, zu prüfen (vgl. Abschnitt 5.4.5). Die Ergebnisse zeigten, dass die informelle Norm sowie die Einstellungen gegenüber Trunkenheitsfahrten—mit der Absicht, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden—korreliert waren. Diese signifikante Korrelation war aber beschränkt auf die Absicht-Modalität „durch Warten nach dem Alkoholkonsum“. Signifikante Korrelationen ergaben sich zwischen der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle und der Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten unter vier verschiedenen Bedingungen. Die Täter glauben, sie können ihr Verhalten „irgendwie“ kontrollieren, z.B. durch Organisation eines anderen Fahrers oder durch Warten nach dem Alkoholkonsum, um Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

Auch bei Regressionsanalysen zur Erklärung der Absichtsstärke, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, hatten die beiden Variablen „informelle Norm“ und „positive Einstellungen“ als Prädiktoren kein maßgebendes Gewicht. Hinsichtlich der informellen Norm und den Einstellungen gegenüber Trunkenheitsfahrten ergaben sich signifikante Korrelationen nur mit der Absicht, weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass nach dem Alkoholkonsum gewartet werde, bis man nüchtern ist. Dieser Vorsatz ist als Handlungsalternative jedoch kontraproduktiv und—verglichen mit den anderen Absichts-Variablen— am unzuverlässigsten.

Kurz gefasst deutet dies darauf hin, dass:

(1) weder die informelle Norm noch die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten entscheidenden Einfluss auf die Absicht zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten haben.

Hingegen korrelierten zwei Variablen zur wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, die in

vorliegender Studie untersucht wurden, signifikant mit Variablen zur Absicht, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

Die Ergebnisse von vier Regressionsmodellen zur Erklärung der Absichtsstärke, weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, zeigten, dass unter neun analysierten Prädiktoren (d.h. TPB- und trinkbezogenen Variablen) die folgenden Variablen signifikante Prädiktoren waren: Trinkhäufigkeit, Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests sowie Verhaltenskontrolle dadurch, kein Auto zu fahren, bis man nüchtern ist (vgl. Tabellen 64 bis 67).

Folgendes lässt sich daraus schließen:

- (2) Täter, bei denen die Absicht weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, stark ausgeprägt ist, bemühen sich um eine geringere Trinkhäufigkeit.
- (3) Täter, bei denen die Absicht weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden, stark ausgeprägt ist, sind sich subjektiver alkoholbedingter Probleme bewusst.

Hinsichtlich der Bedeutung höherer Trinkhäufigkeit als wichtigem Einflussfaktor für Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit stehen die Ergebnisse vorliegender Arbeit im Einklang mit früheren Studien (z.B. Åberg, 1993), trotz eines geringen Stichprobenumfangs der hier zugrundeliegenden Studie 2.

6.6 Problemeinsicht der Trunkenheitstäter

Bislang gab es in Japan keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, wie Trunkenheitstäter dazu gekommen sind, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen. Auch in der internationalen Literatur ist dies eher weniger häufig erforscht worden. Aufgrund des Mangels an Forschungsergebnissen in diesem Themenbereich schien es erforderlich, zuerst ausführliche Informationen über die genaue Situation vor dem alkoholisierten Fahren zu sammeln, ohne die Analysen auf vorher festgelegte Variablen zu beschränken.

Frühere Studienergebnisse aus Nordamerika zeigten, dass die Entscheidung, unter Alkoholeinfluss zu fahren, oft schon vor dem Beginn der Teilnahme am Trinkanlass oder vor der Abfahrt zum Trinkort feststand (vgl. Abschnitt 2.6). Die Ergebnisse der vorliegenden Studien lassen eher darauf schließen, dass Trunkenheitsfahrer unreflektiert Alkohol konsumieren, ungeachtet dessen, ob sie nachher vorhaben, Auto zu fahren oder nicht. Aus den Interviewdaten ist abzuleiten, dass die meisten Trunkenheitsfahrer vor dem Kontakt mit der

Polizei keinen Konflikt zwischen Trinken und Fahren wahrgenommen haben.

Auch wenn die Täter nach dem Kontakt mit der Polizei zutiefst bereuen, dass sie aufgefallen sind und die Konsequenzen tragen müssen, ist dies kein Grund anzunehmen, dass die von den Tätern erlebten Sanktionen bereits erfolgreich bzw. ausreichend sind, um sie dauerhaft von weiteren Trunkenheitsfahrten abzuhalten, wie viele Japaner glauben. Die meisten interviewten Täter sind zunächst entschlossen, nie wieder unter Alkoholeinfluss zu fahren, und sie meinen das wohl ehrlich und ernsthaft. Ein Teil der Täter wird wahrscheinlich Wort halten und in Zukunft vermeiden, unter Alkoholeinfluss zu fahren, da der Schock der Sanktionen und deren Konsequenzen so gravierend waren. Aber ohne konkrete Verhaltensmodelle werden andere Täter irgendwann wieder zu ihrem alten Verhaltensmuster—der Koppelung von Trinken und Fahren—zurückkehren. Diese Gefahr wird größer, wenn die Täter nach Ablauf eines Fahrverbots bzw. einer Sperrfrist wieder ihr Privileg, Auto fahren zu dürfen, besitzen, es sei denn, dass die Täter ganz auf Alkoholkonsum verzichten. Wichtig wäre, den Tätern eine Gelegenheit anzubieten, sich mit ihrer Problematik auseinanderzusetzen und dann eine konkrete, nachvollziehbare Verhaltensstrategie, die auf ihre individuellen Bedürfnisse abgestimmt ist, zu entwickeln.

Aus den Interviewdaten vorliegender Arbeit waren statistisch signifikante Zusammenhänge zwischen wahrgenommenen Alkoholproblemen (im Sinne von Trinkpausen) und den Variablen Altersgruppe, Trinkertypen nach der QF-Methode sowie Ergebnisse des CAGE-Tests (vgl. Abschnitt 5.3.3) festzustellen. Täter, die viel und häufig trinken (hard drinker), berichteten kaum über Trinkpausen in der Vergangenheit. Bei diesen Tätern ist eine Tendenz zu beobachten, mit dem eigenen Trinkvermögen zu prahlen und Trunkenheitsfahrten zu bagatellisieren. Bei ihnen ist kaum Reflektion zu sehen, trotz ihres gesundheitsschädlichen Trinkmusters. Demgegenüber nahm ein höherer Anteil älterer Täter sowie diejenigen, die anhand des CAGE-Tests als alkoholabhängig eingeordnet wurden, eigene Alkoholprobleme wahr. Bei Tätern, die viel und häufig trinken und trotzdem ihre Alkoholprobleme nicht einsehen, besteht eine größere Gefahr, in Zukunft erneut unter Alkoholeinfluss zu fahren.

Das Gleiche gilt für Zusammenhänge zwischen berichteter Beeinträchtigung bei sozialen bzw. familiären Beziehungen und der Höhe der Promillewerte sowie der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten. So berichteten weniger Täter über Beeinträchtigungen in familiären / sozialen Beziehungen, wenn sie auch berichteten, ihre registrierte Trunkenheitsfahrt sei einmalig gewesen. Ferner berichteten weniger Täter über Beeinträchtigungen in Beziehungen, wenn sie mit höherem Promillewert (0.8 oder mehr) registriert worden waren. Dies zeigt fehlende Problemeinsicht. Diejenigen, die sich ihrer eigenen Alkoholprobleme bewusst sind,

sind eher bereit, eine Beratung zum Alkoholverzicht bzw. zur Reduzierung der Trinkmenge zu akzeptieren. Aber es gibt wohl wenig Akzeptanz solcher Beratungen bei denjenigen, die ihr eigenes Verhalten kaum dahingehend reflektieren, ob sie exzessiv oder ganz wenig bzw. wenig häufig trinken. Bei ihnen reichen Beratungen zu Verhaltensänderungen vermutlich nicht aus. Sie benötigen eher intensivere kognitiv-verhaltensorientierte Interventionen, durch die ihre Problemwahrnehmung beeinflusst werden kann.

Ergebnisse, die hier durch qualitative Interviews erlangt wurden, sind allerdings lediglich als Basis für weitere Forschungen in der Zukunft zu betrachten, und Vermutungen, die aus den Interviewdaten abgeleitet wurden, sollten in einer anderen, quantitativen Form untersucht und nachgewiesen werden.

6.7 Vorschläge zur Verbesserung von Maßnahmen zur Prävention weiterer Trunkenheitsfahrten

Abschließend werden Vorschläge zur Verbesserung derjenigen Maßnahmen gemacht, die einen Beitrag zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten leisten sollen. Diese Vorschläge sind von den Ergebnissen der vorliegenden Arbeit sowie deren methodologischen Aspekten abgeleitet worden.

Wie bereits beschrieben, werden Maßnahmen für auffällige Kraftfahrer in Japan sehr stark als ein juristisches Thema gesehen. Bislang sind fast keine psychologischen Untersuchungen zum Thema Trunkenheitsfahrten bzw. zu deren Prävention veröffentlicht worden. Angesichts des Mangels an wissenschaftlich begründeter Praxis im Maßnahmenbereich sollten die im Folgenden dargestellten Änderungen bedacht werden. Um sie durchzusetzen, ist ein komplettes Umdenken bei den Entscheidungsträgern erforderlich.

1. Vorschläge zu Fahreignungskriterien

In Japan wird Alkoholabhängigkeit bzw. Alkoholmissbrauch nicht bei den Voraussetzungen für die Fahreignung berücksichtigt. Nur eine kleine Anzahl der Krankheiten, wie etwa Demenz, die sich auf die Fahreignung negativ auswirken können, ist in der japanischen FeV festgeschrieben. Alkoholkrankungen sollten gleichfalls in die japanische FeV einbezogen werden, so wie es in vielen anderen Ländern der Fall ist.

Es fehlt in Japan an einer guten Zusammenarbeit zwischen Medizinern und der für das Fahrerlaubniswesen zuständigen Behörde, d.h. der Polizei. Das ist wohl ein Grund, warum

nur wenige medizinische Aspekte bei der Arbeit für mehr Verkehrssicherheit in Betracht gezogen werden. Dabei bietet gerade die Tätigkeit des Mediziners reichlich Gelegenheiten, Patienten anzusprechen, die Probleme im Umgang mit Alkohol zeigen und eine Fahrerlaubnis besitzen. Mit Informationen über das erhöhte Risiko von alkoholkranken Personen, unter Alkoholeinfluss zu fahren, sowie ihre häufig fehlende Bereitschaft, Trinken und Fahren zu trennen, könnten Mediziner eine wichtige Rolle als akzeptierte Berater spielen. Zugleich wäre auch eine enge Zusammenarbeit zwischen Medizinern und behördlichen/staatlichen Experten der Verkehrssicherheit wünschenswert.

2. Vorschläge zu effektiveren rehabilitativen Maßnahmen

Japanische Maßnahmen zum *driver improvement* leiden unter einem Mangel an wissenschaftlich begründeter Methodik und Zielen. Dies gilt für fast alle Aufbauseminare oder Kurse für Kraftfahrer. Inhalte solcher Kurse sind scheinbar mit dem gesunden Menschenverstand zusammengestellt. In Wirklichkeit werden die Maßnahmen aber eher nach dem Motto „besser als nichts“ durchgeführt. Zurzeit stellen weder Kursteilnehmer noch Träger der Kurse bzw. Lehrer den Sinn dieser Kurse infrage. Aufgrund des hohen finanziellen sowie zeitlichen Aufwandes und knapper werdender staatlicher Mittel wird aber deren Existenz früher oder später infrage gestellt werden. Entsprechende Maßnahmen—einschließlich der Aufbauseminare für Trunkenheitstäter—müssten dringend überarbeitet werden. Bei der Entwicklung bzw. Weitentwicklung eines Kurses sollten dessen Ziel, Teilnehmergruppe und Methoden als Teil der Qualitätssicherung klar festgelegt werden (Follmann et al., 2008).

Vor kurzem gab es eine neue Entwicklung beim gesetzlich vorgeschriebenen Aufbauseminar für Trunkenheitstäter. Seit Anfang 2011 hat die National Police Agency probeweise ein neues Curriculum für den seit langem laufenden Kurs für diejenigen Personen eingeführt, deren Fahrerlaubnis entzogen wurde. Bei diesem Kurs wurde eine sog. „*brief intervention*“ zum Zweck einer Trinkmengenreduzierung eingeführt, in der die Kursteilnehmer zur Führung von Trinktagebüchern im Hinblick auf gesundheitsschädliche Trinkmengen angehalten wurden (NPA, Traffic Bureau, 2011). Dieses Element ist sicherlich relevant für die Problematik der Trunkenheitstäter. Es sollte sich positiv auswirken, wenn es adäquat durchgeführt wird. Eine Steigerung der Effektivität wäre darüber hinaus zu erwarten, wenn es in diesem zusätzlichen Teil nicht nur um den gesundheitlichen Aspekt der exzessiven Trinkmenge geht, sondern auch gezielt um die Veränderung von Einstellungen gegenüber Alkoholkonsum und Trunkenheitsfahrten. Kurse für Trunkenheitstäter müssen inhaltlich nachvollziehbar sein, von daher sollte der Inhalt auch ganz auf das Thema Trunkenheitsfahrt fokussiert werden. Ziel der rehabilitativen Programme sollte sein, Denkweisen und schließlich Verhalten durch kognitive

und verhaltenstherapeutische Interventionen zu ändern, statt einseitige Vorlesungen zur Wissensvermittlung anzubieten.

3. Vorschläge zur Qualitätssicherung von Aufbaueminaren

In Japan werden Maßnahmen für Kraftfahrer ohne gründliche Evaluierung fortgeführt. Wie aber oben schon erwähnt, sollten alle entsprechenden Maßnahmen im Rahmen von Qualitätssicherung und –verbesserung bezüglich ihrer Effizienz auf dem Prüfstand stehen.

Als wichtiges Qualitätssicherungselement in der psychosozialen Praxis gelten die folgenden Faktoren: berufliche Qualifikation, Supervision, Dokumentation und Evaluation (Follmann et al., 2008, S.59). Insbesondere fällt bei der japanischen Praxis auf, dass es noch fast keine qualifizierten Psychologen gibt, die als Moderatoren der Aufbaueminare für Kraftfahrer ausgebildet sind. Mit der Ausbildung fachlich qualifizierter Moderatoren—anschließend ein gutes Curriculum zu entwickeln, auf dessen Basis auszubilden—sollte begonnen werden. In der Realität werden zurzeit auffällige Kraftfahrer in den meisten Fällen von pensionierten Polizisten unterrichtet, die keine besondere Ausbildung erhalten haben. Da es unrealistisch ist, die jetzigen Lehrer komplett zu ersetzen, wäre es sinnvoller, einen/eine Diplom-Psychologen(in) mit *Counseling*-Ausbildungshintergrund als leitenden Moderator zusammen mit den jetzigen Lehrern einzusetzen. Auf diese Weise könnten die ausgebildeten Leiter ihren Kollegen die Grundlagen der psychologischen Beratung bzw. Therapieansätze für die praktische Arbeit vermitteln. Auf jeden Fall sollten Maßnahmen zur Qualitätssicherung und –verbesserung verbindlich eingeführt und ihre Einhaltung überprüft werden.

4. Vorschläge zur Datenerhebung bzw. -aufbewahrung

Während der Planungs- bzw. Durchführungsphase vorliegender Arbeit stellte sich heraus, dass wichtige polizeiliche Informationen für Datenanalysen fehlen. Vor allem existieren die konkret registrierten Promillewerte nur auf dem Papier des *traffic tickets* bei den Polizeibeamten vor Ort. Der zuständige Polizeibeamte gibt den Promillewert lediglich in drei Kategorien (unter 0.3, zwischen 0.3 und 0.5, und 0.5 Promille oder mehr) in die Datenbank ein. Internationaler wissenschaftlicher Kenntnisse zufolge ist der genaue Promillewert von großer Bedeutung. Insbesondere ist es unverzichtbar, um Trunkenheitsfahrer mit hohem Wiederauffälligkeitsrisiko bzw. mit Anzeichen für schwere Alkoholprobleme zu entdecken (Marowitz, 1998; Stephan, 1995; Stephan, 2005). Es wäre daher wichtig, genaue Promillewerte sowohl bei Verkehrskontrollen als auch bei Unfällen zu erfassen und diese zusammen mit anderen auffälligkeitsbezogenen Daten elektronisch zu dokumentieren.

Ferner müssen zuverlässige Legalbewährungsdaten vorhanden sein. Gegenwärtig sind in der

japanischen Datenbank der Fahrerlaubnisinhaber nur von denjenigen, die nie ihre Fahrerlaubnis wegen Auffälligkeiten verloren haben, Registereinträge langfristig verfolgbar. Je häufiger und je schwerer die Verkehrsdelikte sind, die jemand begangen hat, desto eher werden seine Eintragungen mit dem Führerscheinenzug gelöscht. Dies müsste unbedingt geändert werden, damit Wiederauffälligkeiten der Täter erkannt und beurteilt werden können. Dies ist auch entscheidend für die Qualitätssicherung entsprechender Maßnahmen: Ohne zuverlässige Informationen zur Legalbewährung ist es unmöglich, Maßnahmen zu evaluieren bzw. zu verbessern.

Literaturverzeichnis

- Åberg, L. (1993). Drinking and driving: intentions, attitudes, and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 289-296.
- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I. (2001). Nature and operations of attitudes. *Annual Review of Psychology*, 52, 27-58.
- Ajzen, I. (2002). Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 32, 665-683.
- Ajzen, I. & Manstead, A.S.R. (2007). Changing health-related behaviours. An approach based on the theory of planned behaviour. In Hewstone, M., Schut, H.A.W., de Wit, J.B.F., van den Bos, K. & Stroebe, M.S. (Hrsg.), *The scope of social psychology. Theory and applications* (S.43-63). East Sussex: Psychology Press.
- American Psychiatric Association (2000). *DSM-IV-TR. Diagnostic and statistical manual of mental disorders. 4th ed.* Text revision. Washington D.C.: Author.
- Asai, M. (1989). Drinking driving – attitudes, knowledge and behavior. Patterns of drivers. *IATSS Research*, 13 (2), 7-14.
- Berger, D.E.& Snortum, J.R. (1986). A structural model of drinking and driving: alcohol consumption, social norms, and moral commitments. *Criminology*, 24, 139-153.
- Briscoe, S. (2004). Raising the bar: can increased statutory penalties deter drink-drivers? *Accident Analysis and Prevention*, 36, 919-929.
- Broughton, J. (2007). The correlation between motoring and other types of offence. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 274-283.
- Bukasa, B. & Klipp, S. (2010). EU-Projekt DRUID (II) “Good practice” bei Rehabilitationsmaßnahmen für alkohol- und drogenauffällige Fahrer in Europa. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 56, 79-84.

- Bundesanstalt für Straßenwesen, Abteilung F (2007). *Übersicht häufiger Rechtsfolgen von „Alkohol im Straßenverkehr“*. [Unveröffentlichte Arbeit]
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2007). *Verkehr in Zahlen 2007/2008*. Hamburg: Autor.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2009). *Bußgeldkatalog*. Zugriff am 29.1.2009 unter <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1448/Bussgeldkatalog.htm>
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (2007). *Alkoholkonsum der Jugendlichen in Deutschland 2004 bis 2007*. Kurzbericht. Zugriff am 28.11.2008 unter <http://www.ginko-ev.de/studien.aspx>
- Cabinet Office (2006). *Koutsuu anzen ni kansuru tokubetsu yoron chousa no gaiyou* [Ergebnisse der Sonderumfrage zur Verkehrsicherheit im Straßenverkehr]. Zugriff am 14.7.2009. unter <http://www8.cao.go.jp/survey/tokubetu/h18/h18-koutuu.pdf>
- Caudill, B.D., Harding, W.M. & Moore, B.A. (2001). DWI prevention: Profiles of drinkers who use designated drivers. *Addictive Behaviors*, 26, 155-166.
- Chan, D.C.N., Wu, A.M.S. & Hung, E.P.W. (2010). Invulnerability and the intention to drink and drive: An application of the theory of planned behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 1549-1555.
- Clausen, S.E. (1998). *Applied correspondence analysis. An introduction*. Thousand Oaks: Sage.
- Desapriya, E.B.R. & Iwase, N. (1996). Are lower legal blood alcohol limits and a combination of sanctions desirable in reducing drunken driver-involved traffic fatalities and traffic accidents? *Accident Analysis and Prevention*, 28, 721-731.
- Donovan, D.M., Marlett, G.A. & Salzberg, P.M. (1983). Drinking behavior, personality factors and high-risk driving. A review and theoretical formulation. *Journal of Studies on Alcohol*, 44, 395-428.
- Donovan, D.M. (1989). Driving while intoxicated. Different road to and from the problem. *Criminal Justice and Behavior*, 16, 270-298.

- Elander, J., West, R. & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.
- Ewing, J.A. (1984). Detecting alcoholism. The CAGE Questionnaire. *Journal of the American Medical Association*, 252, 1905-1907.
- Fell, J.C. & Voas, R.B. (2006). The effectiveness of illegal blood alcohol concentration (BAC) limits for driving: Evidence for lowering the limit to .05 BAC. *Journal of Safety Research*, 37, 233-243.
- Fiorentino, D.D., Berger, D.E. & Ramirez, J.R. (2007). Drinking and driving among high-risk young Mexican-American men. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 16-21.
- Flanagan, J.C. (1954). The critical incident technique. *Psychological Bulletin*, 51, 327-358.
- Follmann, W. (2000). *Prädiktoren nicht-alkoholbedingter Verkehrsauffälligkeiten bei Fähranführern*. Aachen: Shaker Verlag.
- Follmann, W., Heinrich, E., Corvo, D., Mühlensiep, M. & Zimmermann, C. (2008). Dokumentation von Maßnahmen außerhalb des gesetzlich geregelten Bereichs und Optimierungsansätze. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. M 196 (S.7-76). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M, Siskind, V. & Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F* 9, 53-64.
- Freeman, J. & Watson, B. (2009). Drink driving deterrents and self-reported offending behaviours among a sample of Queensland motorists. *Journal of Safety Research*, 40, 113-120.
- Fujita, G. (2004). Individual differences of alcohol metabolism and the effect of low level of alcohol on driving. *Transactions of the Society of Automotive Engineers of Japan*, 35, 215-220 (japanisch).

- Furusawa, T. (1989). An attempt to construct the sensation seeking scale - abstract expression. *The Japanese Journal of psychology*, 60, 180-184 (japanisch mit einer englischen Kurzfassung).
- Glitsch, E. (2003). *Alkoholkonsum und Straßenverkehrsdelinquenz*. Mönchengladbach: Forum Verlag Godesberg.
- Gruenewald, P.J., Mitchell, P.R. & Treno, A.J. (1996). Drinking and driving: drinking patterns and drinking problems. *Addiction*, 91, 1637-1649.
- Gullberg, R.G. (2007). Estimating the uncertainty associated with Widmark's equation as commonly applied in forensic toxicology. *Forensic Science International*, 172, 33-39.
- Hakamies-Blomqvist, L., Raitanen, T. & O'Neill, D. (2002). Driver ageing does not cause higher accident rates per km. *Transportation Research Part F*, 5, 271-274.
- Hamai, K. (Hrsg.) (2009). *Grobaruka suru genbatsuka to popyurizumu [Globalisierte Verschärfung der Bestrafung und dessen Gegenmaßnahmen]*. Tokio: Gendaijinbunsha.
- Harrison, W.A. (1998). The occupations of drink drivers: using occupational information to identify targetable characteristics of offenders. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 119-132.
- Hasin, D., Paykin, A., Endicott, J. & Grant, B. (1999). The validity of DSM-IV alcohol abuse: drunk drivers versus all others. *Journal of Studies on Alcohol*, 60, 746-755.
- Hayakawa, H., Fischbeck, P.S. & Fischhoff, B. (2000). Traffic accident statistics and risk perceptions in Japan and the United States. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 827-835.
- Hesse-Biber, S.N. & Leavy, P. (2011). *The practice of qualitative research*. 2nd. ed. Thousand Oaks: Sage.
- Higuchi, S. & Kono, H. (1994). Early diagnosis and treatment of alcoholism: The Japanese experience. *Alcohol & Alcoholism*, 29, 363-373.
- Howell, D.C. (2002). *Statistical method for psychology*. 5th ed. CA: Thomson Wadsworth.
- Hussy, W. & Jain, A. (2002). *Experimentelle Hypothesenprüfung in der Psychologie*. Göttingen:

Hogrefe.

Ino, A. (1999). *Arukooru sei zouki shougai to izonshou no chiryou manyuaru* [Alkohol bedingte Organstörung und ein Manual für Alkoholabhängigkeitsbehandlung]. Tokio: Seiwa Shoten.

Inoue, T. & Inoue, I. (2006). Totsuzen jiko ni souguu shite [Plötzlich verwickelt in einen Unfall verwickelt]. *Gekkan Koutsu*, 447, 47-53.

Institut für angewandte Sozialwissenschaft & Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin (2004). *Mobilität in Deutschland 2002*. Zugriff am 13.1.2009 unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/03_kontiv2002/index.htm

Institute for Traffic Accident Research & Data Analysis (2001). *Ruihansha ni yotte okosareta koutsu jiko to sono kikensei* [Studie über von Wiederholungstätern verursachte Verkehrsunfälle und deren Risiko]. Tokio: Autor.

International Association of Traffic and Safety Sciences (2009). *Inshu unten taisaku ni tsuiteno kenkyu* [Forshungsbericht über Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten]. Tokio: Autor.

International Road Traffic and Accident Database (2006). Organisation for Economic Co-operation and Development, International Transport Forum [Online Datenbank].

Japan Automobile Manufacturers Association (2010). *Kuruma shakai no arikata* [Wie die Zukunft unserer Autogesellschaft sein wird]. Unveröffentlichte Präsentation.

Japan Preventive Association of Life-style related Disease (2005). *Arukooru sei kannen* [Alkoholbedingte Hepatitis]. Zugriff am 20.10.2008 http://mhlab.jp/malab_calendar/2005/05/004816.php

Japan Preventive Association of Life-style related Disease (2006). *Arukooru sei kannen* [Alkoholbedingte Hepatitis]. Zugriff am 20.10.2008 unter <http://www.mhlab.malab-calendar/09/>

Japan Productivity Center for Socio-Economic Development (2008). *Rejaa hakusyo* [Befragung über Freizeitaktivitäten] (japanisch). Zugriff am 5.1.2009 unter <http://activity.jpc-sed.or.jp/detail/01.data/activity000871.html>

- Japan Traffic Safety Association (2007). *Koutsu no kyousoku [Regeln auf der Straße]*. Tokio: Autor.
- Jonah, B.A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651-665.
- Kalinowska, D., Kloas, J. & Kuhfeld, H. (2007). *Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland*. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*. M 187. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Kawakami, N., Arakai, S., Yokoyama, K., Murata, K., Imanaka, Y., Hara, T. et al (1993). CAGE arukooru shou sukuriiningu shakudo nihongo ban no shinraisei to datousei [Reliabilität und Validität des japanischen CAGE Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests]. *Japanese Journal of Hygiene*, 48, 401.
- Kobayashi, M., Hoshi, T. & Oikawa, T. (1970). Effect of small doses of alcohol on the visual and sensory-motor function. *Reports of National Research Institute of Police Science*. 11, 37-46 (japanisch).
- Kraftfahrt-Bundesamt (2008). *Verkehrsauffälligkeiten*. Zugriff am 28.1.2009 unter http://www.kba.de/nn_124588/DE/Statistik/statistik__node.html?__nnn=true
- Kretschmer-Bäumel, E. & Karstedt-Henke, S. (1986). *Untersuchungen zu „Alkohol und Fahren“ Bd. 13. Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer*. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Bericht zum Forschungsprojekt 7609/4 der Bundesanstalt für Straßenwesen*. Bergisch Gladbach: Herausgeber.
- Krüger, H.-P. (1992). Alkohol: Konsum, Wirkungen, Gefahren für Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 38, 10-19.
- Lawton, R. & Parker, D. (1998). Individual differences in accident liability: A review and integrative approach. *Human Factors*, 40, 655-671.
- Le Roux, B. & Rouanet, H. (2010). *Multiple correspondence analysis*. Thousand Oaks: Sage.
- Lewrenz, L. (2000). *Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung*. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*, M 115. Bremerhaven:

Wirtschaftsverlag NW.

Lindenmeyer, J. (2005). *Alkoholabhängigkeit*. 2. überarbeitete Auflage. Göttingen: Hogrefe.

Macdonald, S. & Dooley, S. (1993). A case-control study of driving-while-intoxicated offenders. *Drug and Alcohol Dependence*, 33, 61-71.

Macdonald, S., Cherpitel, C. J., DeSouza, A., Stockwell, T., Borges, G. & Giesbrecht, N. (2006). Variation of alcohol impairment in different types, causes and contexts of injuries: Results of emergency room studies from 16 countries. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 1107-1112.

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

Marowitz, L.A. (1998). Predicting DUI recidivism: Blood Alcohol Concentration and driver record factors. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 545-554.

Martin, S.E., Annan, S. & Forst, B. (1993). The special deterrent effects of a jail sanction on first-time drunk drivers: A quasi-experimental study. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 561-568.

McKenna, F. (1983). Accident proneness: a conceptual analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 15, 65-71.

McKnight, A.J., Langston, E.A., McKnight, A.S. & Lange, J.E. (1995). The bases of decisions leading to alcohol impaired driving. In Cloeden, C.N. & McLean, A.J. (Hrsg), *Alcohol, drugs and traffic safety-T'95*. Adelaide: NHMRC Road Accident Research Unit, 143-147.

Ministry of Health, Labour and Welfare (2005). *Kokumin kenkou eiyou chousa [Ergebnisse der Befragung zur nationalen Gesundheit und Ernährung]*. Zugriff am 20.10.2008 unter <http://www.mhlw.go.jp/bunya/kenkou/eiyou07/dl/01-04.pdf>

Ministry of Public Management, Home Affairs, Posts and Telecommunications, Bureau of Statistics (2008). *Todoufiken betu jinkou suikei [Bevölkerungsbestand nach Präfekturen]*. Zugriff am 25.6.2009 unter <http://www.stat.go.jp/data/jinsui/2007np/index.htm>

Montag, I. & Comrey, A.L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in

- fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology*, 72, 339-342.
- Mori, M., Fukazawa, H., Maruyama, T., Minagawa, T., Fukazawa, K. & Kihira, K., et al. (1987). The epidemiological study on flushing reaction in Hokkaido, The second Report. Frequency difference in drinking, amount of drinking, and problem drinking. *Japanese Journal of Alcohol & Drug Dependence*, 22, 163-175 (japanisch).
- Morrison, L., Begg, D.J. & Langley, D. (2002). Personal and situational influences on drink driving and sober driving among a cohort of young adults. *Injury Prevention*, 8, 111-115.
- Müller, H.E. (1999). Das Dunkelfeld der Alkoholfahrten und die Atemalkoholmessung in § 24 a Abs. 1 StVG. *Blutalkohol*, 36, 313 – 328.
- Nagata, T., Setoguchi, S., Hemenway, D. & Perry, M.J. (2008). Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury Prevention*, 14, 19-23.
- Nagin, D.S. & Paternoster, B. (1993). Enduring individual differences and rational choice theories of crime. *Law & Society Review*, 27, 467-496.
- Nagin, D.S. (1998). Criminal deterrence research at the outset of the twenty-first century. In Tonry, M. (Hrsg), *Crime and Justice. A review of Research*. Vol. 23 Chicago: The University of Chicago Press, 1-42.
- National Police Agency (2000). *Koutsuu toukei genpyou sakusei no tebiki [Anleitung zur Registrierung von Unfällen im Straßenverkehr]*. Tokio: Autor.
- National Police Agency (2007). *Douro koutsuu no genjou to taisaku [Situation im Straßenverkehr und Verkehrssicherheitsmaßnahmen]*. Tokio: Autor.
- National Police Agency (2008a/2011). *Koutsu toukei [Straßenverkehrstatistik]*. Tokio: Autor.
- National Police Agency (2008b). *Unten menkyo toukei [Fahrerlaubnis-Statistik]*. Zugriff am 15.4.2009 unter http://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/menkyo11/h19_main.pdf
- National Police Agency, Traffic Bureau (2011). *Aatarashii torikeshi shobunsha koushu no jisshi kekka ni tsuite [Ergebnisse der neuen Aufbaukurse für Personen, deren Fahrerlaubnis entzogen wurde]*. [Interner Bericht]

- National Police Agency & Ministry of Land, Infrastructure and Transport (2008). *Unten daikougyo no kaizensaku ni muketa torikumi [Programm zur Verbesserung der Unten-Daiko]*. Zugriff am 20.1.2009 unter <http://www.npa.go.jp/koutsuu/index.htm>
- National Tax Agency (2007). *Syurui hanbai suuryou no suii [Jahresbericht über Steuer auf alkoholische Getränke]*. Zugriff am 6.8.2008 unter <http://www.nta.go.jp/kohyo/tokei/kokuzeicho/tokei.htm>
- National Tax Agency (2008). *Sake no shiori [Informationen über Alkohol]*. Zugriff am 20.10.2008 unter <http://www.nta.go.jp/shiraberu/senmonjoho/sake/shiori-gaikyo/shiori/2008/pdf/06.pdf#page=5>
- Nochajski, T.H. & Stasiewicz, P.R. (2006). Relapse to driving under the influence (DUI): A review. *Clinical Psychology Review*, 26, 179-195.
- Norström, T. (1978). Drunken driving: a tentative casual model. *Scandinavian Studies on Criminology*, 6, 69-78.
- Okamura, K. & Fujita, G. (2005). Self-reported driver behavior and attitudes, and its association with accident and violation. *Reports of National Research Institute of Police Science. Research on Traffic Safety and Regulation*, 57, 14-26 (japanisch).
- Okamura, K., Kosuge, R. & Fujita, G. (2009). Accident involvement of older drivers from the perspective of low mileage bias. *Proceedings of the 4th Japan-Nordic Traffic Psychology Symposium & 74th Conference of the Japanese Association of Traffic Psychologists*, 12. – 14. Juni in Okinawa (S.104-107).
- Ozaki, Y., Minowa, M., Suzuki, K. & Wada, K. (1999). National sample survey of drinking behavior among junior high- and high school pupils. *Japanese Journal of Public Health*, 46, 883-893 (japanisch).
- Ozaki, Y., Matsushita, S., Shirasaka, T., Hiro, H. & Higuchi, S. (2005). Nationwide survey of alcohol drinking and alcoholism among Japanese adults. *Japanese Journal of Alcohol & Drug Dependence*, 40, 455-470 (japanisch).
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G, Reason, J.T. & Baxter, J.S. (1992). Intention to commit driving violations: an application of the Theory of Planned Behavior. *Journal of*

- Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Paulhaus, D.L. (1984). Two-component models of socially desirable responding. *Journal of Personality and Social Psychology*, 46, 598-609.
- Pett, M.A. (1997). *Nonparametric statistics for health care research*. London: Sage.
- Prochaska, J.O., Norcross, J.C. & DiClemente, C.C. (1995). *Changing for Good*. Harper Collins, NY.
- Rider, R., Kelly-Baker, T., Voas, R.B., Murphy, B., McKnight, A.J. & Levings, C. (2006). The impact of a novel educational curriculum for first-time DUI offenders on intermediate outcomes relevant to DUI-recidivism. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 482-489.
- Ross, H.L. (1992). *Confronting drunk driving*. New Haven: Yale University Press.
- Rotter, J.B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monograph*, 80, 1-28.
- Saito, S. & Ikegami, N. (1978). KAST (Kurihama Alcoholism Screening Test) and its applications. *Japanese Journal of Studies on Alcohol*, 13, 229-237.
- Saltstone, R. (1989). Distinguishing driving while impaired (DWI) offenders from among alcoholics, criminals, and drunk drivers. A preliminary study. *Criminal Justice and Behavior*, 16, 211-222.
- Saunders, J.B., Aasland, O.G, Babor, T.F., de la Fuente, J. R. & Grant, M. (1993). Development of the Alcohol Use Identification Test (AUDIT): WHO collaborative project on early detection of persons with harmful alcohol consumption—II. *Addiction*, 88, 791-804.
- Schechtman, E., Shinar, D. & Compton, R.C. (1999). The relationship between drinking habits and safe driving behaviors. *Transportation Research Part F* 2, 15-26.
- Schubert, W. & Mattern, R. (2009). *Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik*. 2. Aufl. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Shimuzu, S. (2003). *Arukooru kanren mondai no shakaibyouri gakuteki kenkyu*

[*Soziopathologische Forschung über Alkoholprobleme*]. Kyoto: Minerva.

- Shimizu, S., Kim, D.S. & Hirota, M. (2004). Drinking practice and alcohol-related problems: the National Representative Sample Survey for Health Japan 21. *Japanese Journal of Alcohol & Drug Dependence*, 39, 189-206 (japanisch).
- Shults, R.A., Elder, R.W., Sleet, D.A., Nichols, J.L., Alao, M., Carande-Kulis, V., Zara, S., Sosin, D.M., Thompson, R.S. & Task Force on Community Preventive Services (2001). Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine*, 21 (4S), 66-88.
- Statistisches Bundesamt (2006). *Verkehrsunfälle. Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2005*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2010). *Verkehrsunfälle. Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2009*. Wiesbaden. Zugriff am 18.11.2011 unter http://kuhn24.net/Alkoholunfaelle_Verkehrstote2009.pdf
- Stephan, E. (1984). Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahren in der Bundesrepublik Deutschland. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 30, 28-33.
- Stephan, E. (1988). Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmissbrauch. *Blutalkohol*, 25, 201-227.
- Stephan, E. (1995). Eignung, 1,6 Promille-Grenze und Abstinenzforderung. *Deutsches Autorecht*, 2/95, 41-49.
- Stephan, E. (2005). Grenzen und Möglichkeiten der medizinischen und psychologischen Diagnostik beim Erkennen von Alkoholabhängigkeit in der Begutachtung von alkoholauffälligen Kraftfahrern. *Blutalkohol*, 42, 22-28.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 949-964.
- Suzuki, Y. (1989). On psychology of drink-driving: How can we stop drivers from drinking-driving? *Japanese Journal of Traffic Psychology*, 5, 17-23 (japanisch).

- Terasaki, M., Shiomi, K., Kishimoto, Y. & Hiraoka, K. (1987). A Japanese version of the Sensation Seeking Scale. *The Japanese Journal of Psychology*, 58, 42-48 (japanisch mit einer englischen Kurzfassung).
- Thurman, Q., Jackson, S. & Zhao, J. (1993). Drunk-driving research and innovation: a factorial survey study of decisions to drink drive. *Social Science Research*, 22, 245-264.
- Turner, C. & McClure, R. (2004). Quantifying the role of risk-taking behaviour in causation of serious road crash-related injury. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 383-389.
- TÜV Rheinland Group (2007). Der Fahrplan nach Trunkenheitsfahrt. Zugriff am 20.1.2009 unter http://www.tuv.com/de/verkehrspsychologie_und_medizin.html
- Van der Kooij, A.J. (2007). *Prediction accuracy and stability of regression with optimal scaling transformations*. Doctoral Thesis, Leiden University. Zugriff am 02. 12. 2010 unter https://openaccess.leidenuniv.nl/dspace/bitstream/1887/12096/15/Appendix+A_B_C_Referenties
- Vingilis, E., Stoduto, G, MaCartney-Filgate, M., Libam C.B. & McLellan, B.A. (1994). Psychosocial characteristics of alcohol-involved and nonalcohol-involved seriously injured drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 195-206.
- Vollrath, M. & Kazenwadel, J. (1997). Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten. *Blutalkohol*, 34, 344 – 359.
- Wagenaar, A.C., Maldonado-Molina, M., Erickson, D.J., Ma, L., Tobler, A.L. & Komro, K.A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 States. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 982-994.
- Webb, G.R., Redman, S., Sanson-Fisher, R.W. & Gibberd, R.W. (1990). Comparison of a quantity-frequency method and a diary method of measuring alcohol consumption. *Journal of Studies on Alcohol*, 51, 271-277.
- Wells-Parker, E., Cosby, P.J. & Landrum, J.W. (1986). A typology for drinking driving offenders: methods for classification and policy implications. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 443-453.

- Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R. & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, 90, 907-926.
- Wells-Parker, E., Williams, M., Dill, P. & Kenne, D. (1998). Stages of change and self-efficacy for controlling drinking and driving: A psychometric analysis. *Addictive Behavior*, 23, 351-363.
- Wieczoreck, W.F., Mirand, A.M. & Callahan, C.P. (1994). Perception of the risk of arrest for drinking and driving. *Criminal Justice and Behavior*, 21, 312-324.
- Wittig, T. (2002). *Personenbezogene Korrelate mit Trunkenheitsfahren bei männlichen Fähranfängern*. Aachen: Shaker-Verlag.
- World Health Organization (1994). *The ICD-10 Classification of Mental and Behavioural Disorders: Diagnostic criteria for research* (Nakane, Y., Okazaki, Y. & Fujiwara, T, Übers.). Tokio: Igakushoin. (Original erschienen 1993: Autor)
- World Health Organization (2004). *Global status report on alcohol 2004*. Zugriff am 6.8.2008 unter www.faslink.org/WHO_global_alcohol_status_report_2004.pdf
- Yu, J. (2000). Punishment and alcohol problems. Recidivism among drinking-driving offenders. *Journal of Criminal Justice*, 28, 261-270.
- Yu, J., Evans, P.C. & Clark, L.P. (2006). Alcohol addiction and perceived sanction risks: deterring drinking drivers. *Journal of Criminal Justice*, 34, 165-174.

Verzeichnis der Abkürzungen

AAK:	Atemalkoholkonzentration
BAK:	Blutalkoholkonzentration
BMVBS:	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Deutschland)
CAGE:	Cutting down drinking, Annoyance by criticism, Guilty feelings, and Eye-openers
DIW:	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin
EIH:	Empirisch-inhaltliche Hypothese
FeV:	Fahrerlaubnisverordnung
infas:	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
KAST:	Kurihama Alcoholism Screening Test
KBA:	Kraftfahrt-Bundesamt (Deutschland)
MHLW:	Ministry of Health Labour and Welfare (Japan)
NPA:	National Police Agency (Japan)
StGB:	Strafgesetzbuch
StVO:	Straßenverkehrsordnung
SV:	Statistische Vorhersagen
TH:	Testhypothesen
TIH:	Theoretisch-inhaltliche Hypothese
TPB:	Theorie des geplanten Verhaletns

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Japan-Deutschland-Vergleich zu Alkoholunfällen bzw. allen Unfällen.....	13
Tabelle 2:	Japan-Deutschland-Vergleich zu Alkoholauffälligkeiten	21
Tabelle 3:	Vergleich von Ergebnissen aus Roadside Surveys in Japan und Deutschland	22
Tabelle 4a:	Übersicht häufiger Rechtsfolgen bei Fahren unter Alkoholeinfluss in Japan.....	27
Tabelle 4b:	Übersicht extremer Rechtsfolgen bei Trunkenheitsfahrten in Japan	28
Tabelle 5:	Übersicht häufiger Rechtsfolgen bei Fahren unter Alkoholeinfluss in Deutschland	29
Tabelle 6:	Variablen der TIH 1	72
Tabelle 7:	Variablen der TIH 2	73
Tabelle 8:	Variablen der TIH 3.....	74
Tabelle 9:	Variablen der TIH 4	76
Tabelle 10:	Variablen der TIH 5	77
Tabelle 11:	Variablen der TIH 6	78
Tabelle 12:	Variablen der TIH 7	80
Tabelle 13:	Variablen der TIH 8	81
Tabelle 14:	Variablen der EIH 8.3	82
Tabelle 15:	Variablen der TIH 9.....	83
Tabelle 16:	Variablen der TIH 10	84
Tabelle 17:	Variablen der TIH 11	85
Tabelle 18:	Variablen der TIH 12	87
Tabelle 19:	Variablen der TIH 13	89
Tabelle 20:	Variablen der TIH 14	90
Tabelle 21:	Variablen der EIH 15	92
Tabelle 22:	Übersicht zu den Befragungen und Stichprobe	96
Tabelle 23:	Alter in der Gesamtstichprobe ($N = 425$)	102
Tabelle 24:	Statusmerkmale in der Gesamtstichprobe ($N = 425$).....	102
Tabelle 25:	Beruf der Teilnehmer nach dem Tätigkeitsbereich in der Studie 2 ($N = 78$).....	103
Tabelle 26:	Fahrthäufigkeit und Hauptziel des Fahrens in der Gesamtstichprobe ($N = 425$)	104

Tabelle 27:	Hauptsächlich gefahrene Fahrzeugart und Jahresfahrleistung in der Gesamtstichprobe ($N = 425$)	105
Tabelle 28:	Subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit in der Gesamtstichprobe unter Ausschluss der Angabe „Alltagssituation nicht vorhanden“ ($N=425$)	106
Tabelle 29:	Unfallverwicklung und Verkehrsverstöße der Gesamtstichprobe ($N = 425$)	107
Tabelle 30:	Trinkhäufigkeit in der Gesamtstichprobe ($N = 425$)	107
Tabelle 31:	Alkoholkonsummengen der Gesamtstichprobe ($N = 425$)	108
Tabelle 32:	Häufigkeitsverteilung von Trinkmenge und -häufigkeit anhand der QF-Methode ($N = 425$)	109
Tabelle 33:	Gewichtete bzw. gesamte Summe der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests ($N = 425$)	110
Tabelle 34:	Prozentsatz der potenziellen Alkoholabhängigkeit anhand von KAST und CAGE ($N = 425$)	111
Tabelle 35:	Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im vergangenen Jahr bei registrierten Trunkenheitstätern	112
Tabelle 36:	Trinkort bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt	113
Tabelle 37:	Trinkgesellschaft bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt	113
Tabelle 38:	Trinkanlass oder Gründe für den Alkoholkonsum bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt	114
Tabelle 39:	War der oben genannte Trinkanlass bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt vorher geplant	114
Tabelle 40:	Gründe dafür, bei der letzten registrierten Trunkenheitsfahrt nach dem Konsum des Alkohols gefahren zu sein	115
Tabelle 41:	Von der Polizei registrierte AAK- bzw. BAK-Promillewerte bei der registrierten Trunkenheitsfahrt	115
Tabelle 42:	Häufigkeit und Prozentsatz der zustimmenden Antwort „Ja“ auf verschiedene Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten in den Gruppen der Studie 1 ($N= 347$)	116
Tabelle 43:	Wissen über die Auswirkungen des Alkohols auf Leistungseinbußen sowie potenzielle juristische Konsequenzen der Trunkenheitsfahrten ($N = 78$)	117
Tabelle 44:	Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit vor und nach der registrierten Kontrolle ($N = 78$)	118
Tabelle 45:	A priori Items und Datenbeschreibung zu informeller Norm, positiver Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten sowie wahrgenommener Verhaltenskontrolle	118
Tabelle 46:	A priori Items und Datenbeschreibung zur Absicht zur Vermeidung von zukünftigen Trunkenheitsfahrten durch Abstinenz, Trinkreduzierung oder	

	Trennung von Trinken und Fahren.....	119
Tabelle 47:	A priori Items zu informeller Norm, positiver Einstellung sowie wahrgenommener Verhaltenskontrolle gegenüber Trunkenheitsfahrten	127
Tabelle 48:	A posteriori Items der Absicht zur Änderung des Alkoholkonsums sowie zur Vermeidung von zukünftigen Trunkenheitsfahrten.....	128
Tabelle 49:	A posteriori Items bzw. Kompositvariablen	128
Tabelle 50:	Verhalten in Hinblick auf den Ort des Alkoholkonsum ($N = 78$)	131
Tabelle 51:	Der Anlass des Kontaktes zur Polizei und dessen Uhrzeit ($N = 76$)	131
Tabelle 52:	Neu gebildete Kategorien zu Gründen für Alkoholkonsum ($N=78$).....	133
Tabelle 53:	Neu gebildete Kategorien zu Gründen dafür, bei der registrierten Trunkenheitsfahrt nach Alkoholkonsum gefahren zu sein ($N=78$).....	134
Tabelle 54:	Vergleich zwischen den von der Polizei mitgeteilten und nach Widmark-Kalkulation berechneten Promillewerten ($N=74$).....	135
Tabelle 55:	Alkoholkonsum als Ursache für die Verschlechterung der Beziehung zur Ehefrau, zu Freunden oder Probleme bei der Arbeit	136
Tabelle 56:	Wurden Sie bisher bzgl. Ihres Alkoholkonsums von Ihrer Ehefrau, Freunden oder Kollegen kritisiert oder zur Rechenschaft gezogen?.....	137
Tabelle 57:	Aussagen der Täter zu bisherigen Versuchen, die Häufigkeit bzw. Menge des Alkoholkonsums zu reduzieren oder ganz aufzugeben ($N=78$).....	138
Tabelle 58:	Antworten auf die Frage „Wie hätten Sie vermeiden können, unter Alkoholeinfluss Auto zu fahren?“ ($N = 78$).....	139
Tabelle 59:	Antworten auf die Frage „Wie hat sich Ihr Verhalten nach der Polizeikontrolle geändert?“ ($N = 78$).....	140
Tabelle 60:	Vergleich der Antworten zum Alkoholkonsum vor und nach der Polizeikontrolle ($N = 78$).....	141
Tabelle 61:	Vergleich der Aussagen vor und nach der Polizeikontrolle in Bezug auf die Auswahl des Verkehrsmittels ($N = 78$).....	142
Tabelle 62:	Logistisches Regressionsmodell zur Aufklärung der Gruppenzugehörigkeit von Trunkenheitstätern: „Trunkenheitstäter“ (codiert als 1) oder „selbst definierte normtreue Kraftfahrer“ (codiert als 0) (Gruppen T1, T2 und N; $N=299$).....	147
Tabelle 63:	Regressionsmodell zur Erklärung von AAK-Werten (Gruppen T1 und T3; $N = 102$)	149
Tabelle 64:	Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie auf Alkohol verzichten oder die Trinkmenge reduzieren (Variable „Int_Trink“) (Gruppe T3; $N = 77$)	154

Tabelle 65:	Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Variable „Int_Trennung1“) (Gruppe T3; $N = 77$).....	155
Tabelle 66:	Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie einen anderen Fahrer organisieren (Variable „Int_Trennung2“) (Gruppe T3; $N = 77$).....	156
Tabelle 67:	Regressionsmodell zur Erklärung der Absichtsstärke von Trunkenheitstätern zur Vermeidung weiterer Trunkenheitsfahrten dadurch, dass sie warten bis sie nüchtern sind (Variable „Int_Trennung3“) (Gruppe T3; $N = 77$).....	157
Tabelle A-1:	Variablen der TIH 12 nach Modifikation	207
Tabelle A-2:	Variablen der TIH 13 nach Modifikation	208
Tabelle A-3:	Variablen der TIH 14 nach Modifikation	210
Tabelle A-4:	Variablen der EIH 15 nach Modifikation	214

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Entwicklung der Verkehrsunfälle sowie der Alkoholunfälle in Japan.....	12
Abbildung 2:	Entwicklung der Verkehrsunfälle sowie der Alkoholunfälle in Deutschland	12
Abbildung 3:	Anteil der Verunglückten bei Alkoholunfällen (ab 0.3 Promille BAK) nach Wochentagen in Japan (2006) und Deutschland (2005).....	14
Abbildung 4a:	Alkoholisierte Unfallbeteiligte mit Personenschaden im Jahre 2006 nach Geschlecht, Altersgruppe und Promillewert in Japan.....	16
Abbildung 4b:	Alkoholisierte Unfallbeteiligte pro 1 000 Fahrerlaubnisinhaber im Jahre 2006 in Japan	17
Abbildung 5a:	Alkoholisierte Unfallbeteiligte mit Personenschaden im Jahre 2005 nach Geschlecht, Altersgruppe und Promillewert in Deutschland	18
Abbildung 5b:	Alkoholisierte Unfallbeteiligte pro 1 000 Fahrerlaubnisinhaber im Jahre 2005 in Deutschland.....	19
Abbildung 6:	Entwicklung der Häufigkeit der Trunkenheitsdelikte im Verkehr in Japan und in Deutschland	20
Abbildung 7:	Übersicht polizeilicher Interventionen für auffällige Kraftfahrer in Japan	32
Abbildung 8:	Übersicht psychologischer Interventionen und Begutachtung für alkoholauffällige Kraftfahrer in Deutschland.....	33
Abbildung 9:	Das Kontextabhängige Modell zur Aufklärung der Auffälligkeiten nach Sümer (2003)	53
Abbildung 10:	Die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) (Ajzen, 1991).....	61
Abbildung 11:	Zweidimensionale Darstellung der Ergebnisse der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf Teilnehmer- und Altersgruppe, Trinkertyp, Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests sowie fahrtbezogene Variablen (Gruppen T1, T2, T3 und N; N = 425).....	121
Abbildung 12:	Zweidimensionale Darstellung der Ergebnisse der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf neun verschiedene Maßnahmen gegen Trunkenheitsfahrten, die Teilnehmer für effektiv halten, sowie Teilnehmer- und Altersgruppen (Gruppen T1, T2 und N; N = 347)	123
Abbildung 13:	Zweidimensionale Darstellung der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf Altersgruppen und mit wem Alkohol konsumiert wurde (Gruppen T1 und T3; N = 235).....	124
Abbildung 14:	Zweidimensionale Darstellung der multiplen Korrespondenzanalyse: Kategoriepunkte in Bezug auf Promillewert sowie Alkoholkonsumbezogene-Indikatoren (Gruppen T1 und T3; N = 169).....	126

Anhang A-1: Hypothesen (TIH, EIH, SV und TH)

TIH 1: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf das Ausmaß und die Häufigkeit des Alkoholkonsums.

EIH

EIH 1.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich des täglichen Alkoholkonsums zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 1.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich des höchsten Alkoholkonsums im letzten Monat zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 1.3:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Häufigkeit des Alkoholkonsums zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV sowie TV in Bezug auf EIH1.3 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung kategorialer Häufigkeitsverteilungen mittels Chi-Quadrat-Tests geht.

SV

SV1.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied im Mittelwert des täglichen Alkoholkonsums zwischen registrierten Trunkenheitstätern (Gruppe T1) und Dunkelfeldtätern (Gruppe T2).

SV1.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied im Mittelwert des höchsten Alkoholkonsums im letzten Monat zwischen registrierten Trunkenheitstätern (Gruppe T1) und Dunkelfeldtätern (Gruppe T2).

Bei folgenden TH hinsichtlich TIH 1 werden Kontrahypothesen (die Nullhypothese zur wirklichen Wunschhypothese) formuliert, sodass der α - und der β -Fehler gleichzeitig kontrolliert werden kann (Hussy & Jain, 2002).

TH

TH1.1:

H1: $\mu T1 (t_g) \neq \mu T2 (t_g)$ (Alternativhypothese)

H0: $\mu T1 (t_g) = \mu T2 (t_g)$ (Testhypothese)

TH1.2:

H1: $\mu T1 (h_g) \neq \mu T2 (h_g)$ (Alternativhypothese)

H0: $\mu T1(h_g) = \mu T2 (h_g)$ (Testhypothese)

TIH 2: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests.

EIH

EIH 2.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Summenwerte des CAGE-Screening-Tests zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 2.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der gewichteten Summenwerte des KAST-Screening-Tests zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

Anmerkung. Bei den folgenden SV sowie TH hinsichtlich der Summe bzw. gewichteten Summe des CAGE- oder KAST-Tests wird dessen Median anstatt des Mittelwertes gezeigt, da es sich bei der Summe des CAGE-Tests um eine Ordinalskala handelt (Ewing, 1984). Bei den gewichteten Summen des KAST ist bekannt, dass sie nicht normalverteilt sind (Saito & Ikegami, 1978).

SV

SV2.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied im Median der Summen beim CAGE-Screening-Test zwischen registrierten Trunkenheitstätern (Gruppe T1) und Dunkelfeldtätern (Gruppe T2).

SV2.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied im Median der gewichteten Summen beim KAST-Screening-Test zwischen registrierten Trunkenheitstätern (Gruppe T1) und Dunkelfeldtätern (Gruppe T2).

Bei folgenden TH hinsichtlich TIH 2 werden Kontrahypothesen (die Nullhypothese zur wirklichen Wunschhypothese) formuliert, sodass der α - und der β -Fehler gleichzeitig kontrolliert werden kann (Hussy & Jain, 2002).

TH

TH2.1:

H1: Md T1 (CAGE) \neq Md T2 (CAGE) (Alternativhypothese)

H0: Md T1 (CAGE) = Md T2 (CAGE) (Testhypothese)

TH2.2

H1: Md T1 (KAST) \neq Md T2 (KAST) (Alternativhypothese)

H0: Md T1 (KAST) = Md T2 (KAST) (Testhypothese)

TIH 3: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich nicht von Dunkelfeldtätern im Hinblick auf die Fahrleistung, die Fahrthäufigkeit sowie die subjektive Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit.

EIH

EIH 3.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der jährlichen Fahrleistung zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 3.2:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Fahrthäufigkeit zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

EIH 3.3:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit zwischen registrierten Trunkenheitstätern und Dunkelfeldtätern.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV sowie TH in Bezug auf EIH 3.2 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung kategorialer Häufigkeitsverteilungen geht. Bei den folgenden SV sowie TH hinsichtlich der Fahrleistung wird dessen Median anstatt des Mittelwertes gezeigt, da es schon bekannt ist, dass sie nicht normalverteilt sind (Hakamies-Blomqvist, Raitanen & O'Neill, 2002).

SV

SV 3.1:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied im Median der Fahrleistung zwischen registrierten Trunkenheitstätern (Gruppe T1) und Dunkelfeldtätern (Gruppe T2).

SV 3.3:

Es gibt keinen signifikanten Unterschied im Mittelwert der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit zwischen registrierten Trunkenheitstätern (Gruppe T1) und Dunkelfeldtätern (Gruppe T2).

Bei folgenden TH hinsichtlich TIH 3 werden Kontrahypothesen (die Nullhypothese zur wirklichen Wunschhypothese) formuliert, sodass der α - und der β -Fehler gleichzeitig kontrolliert werden kann (Hussy & Jain, 2002).

TH

TH 3.1:

H1: Md T1 (km) \neq Md T2 (km) (Alternativhypothese)

H0: Md T1 (km) = Md T2 (km) (Testhypothese)

TH 3.3:

H1: μ T1 (sub_f) \neq μ T2 (sub_f) (Alternativhypothese)

H0: μ T1 (sub_f) = μ T2 (sub_f) (Testhypothese)

TIH 4: Japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich im Ausmaß und der Häufigkeit des Alkoholkonsums von den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

EIH

EIH 4.1:

Trunkenheitstäter konsumieren täglich signifikant mehr Alkohol als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 4.2:

Trunkenheitstäter konsumierten im letzten Monat mindestens bei einem Trinkanlass signifikant mehr Alkohol als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 4.3:

Trunkenheitstäter konsumieren Alkohol signifikant häufiger als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV sowie TH in Bezug auf EIH 4.3 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung kategorialer Häufigkeitsverteilungen geht.

SV

SV 4.1:

Der Mittelwert des täglichen Alkoholkonsums ist signifikant höher bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T2) als bei selbst definierten normtreuen Kraftfahrern (Gruppe N).

SV 4.2:

Der Mittelwert des höchsten Alkoholkonsums im letzten Monat ist signifikant höher bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T2) als bei selbst definierten normtreuen Kraftfahrern (Gruppe N).

TH

TH 4.1:

H1: $\mu_{T1,T2}(t_g) > \mu_N(t_g)$ (Alternativhypothese)

H0: $\mu_{T1,T2}(t_g) \leq \mu_N(t_g)$ (Testhypothese)

TH 4.2:

H1: $\mu_{T1,T2}(h_g) > \mu_N(h_g)$ (Alternativhypothese)

H0: $\mu_{T1,T2}(h_g) \leq \mu_N(h_g)$ (Testhypothese)

TIH 5: Japanische männliche Trunkenheitstäter unterscheiden sich in den Ergebnissen der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests von den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

EIH

EIH 5.1:

Trunkenheitstäter antworten auf mehr Items im CAGE-Screening-Test mit „Ja“ im Vergleich zu selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

EIH 5.2:

Trunkenheitstäter antworten auf mehr Items im KAST-Screening-Test mit „Ja“ im Vergleich zu selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

SV

SV 5.1:

Der Median der Summen beim CAGE-Screening-Test ist signifikant höher bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T2) als bei selbst definierten normtreuen Kraftfahrern (Gruppe N).

SV 5.2:

Der Median der gewichteten Summen beim KAST-Screening-Test ist signifikant höher bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T2) als bei selbst definierten normtreuen Kraftfahrern (Gruppe N).

TH

TH 5.1:

H1: $Md_{T1,T2}(CAGE) > Md_N(CAGE)$ (Alternativhypothese)

H0: $Md_{T1,T2}(CAGE) \leq Md_N(CAGE)$ (Testhypothese)

TH 5.2:

H1: $Md_{T1,T2}(KAST) > Md_N(KAST)$ (Alternativhypothese)

H0: $Md_{T1,T2}(KAST) \leq Md_N(KAST)$ (Testhypothese)

TIH 6: Trunkenheitstäter unterscheiden sich in der Fahrleistung, der Fahrthäufigkeit sowie in der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit von den selbst definierten normtreuen Kraftfahrern.

EIH

EIH 6.1:

Trunkenheitstäter fahren jährlich mehr Kilometer als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 6.2:

Trunkenheitstäter fahren häufiger mit dem Auto als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 6.3:

Trunkenheitstäter berichten eine höhere subjektiver Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit als selbst definierte normtreue Kraftfahrer.

EIH 6.4:

Der Vergleich der Ergebnisse zeigt in Bezug auf die Hypothesen EIH 6.1 bis EIH 6.3 geringere Gruppenunterschiede als bei EIH 4.1 bis EIH 4.3 sowie EIH 5.1 bis EIH 5.2. Mit anderen Worten tragen die Variablen des Alkoholkonsummusters und die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests mehr zu Gruppenunterschieden bei als die fahrtbezogenen Variablen.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV und TH in Bezug auf EIH 6.2 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung kategorialer Häufigkeitsverteilungen geht. Zugleich wird auf die Formulierung von SV sowie TH in Bezug auf EIH 6.4 verzichtet, da es hier um die Überprüfung multivariater Zusammenhänge mittels Regressionsanalyse geht.

SV

SV 6.1:

Der Median der Fahrleistung ist höher bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T2) als bei selbst definierten normtreuen Kraftfahrern (Gruppe N).

SV 6.3:

Der Mittelwert der subjektiven Bedeutung der Fahrzeugverfügbarkeit ist höher bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T2) als selbst definierte normtreue Kraftfahrer (Gruppe N).

TH

TH 6.1:

H1: Md T1,T2 (km) > Md N (km) (Alternativhypothese)

H0: Md T1,T2 (km) \leq Md N (km) (Testhypothese)

TH 6.3:

H1: μ T1,T2 (sub_f) $>$ μ N (sub_f) (Alternativhypothese)

H0: μ T1,T2 (sub_f) \leq μ N (sub_f) (Testhypothese)

TIH 7: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter, die mit einem höheren AAK-Wert auffällig wurden, konsumieren mehr und öfter Alkohol, als diejenigen, die mit einem niedrigeren AAK-Wert auffällig wurden.

EIH

EIH 7.1:

Je höher der berichtete AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto mehr Alkohol konsumieren sie täglich.

EIH 7.2:

Je höher der berichtete AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto höher war ihr höchster Alkoholkonsum im letzten Monat.

EIH 7.3:

Je höher der berichtete AAK-Wert der Trunkenheitstäter ist, desto häufiger konsumieren sie Alkohol.

SV

SV 7.1:

Die Variable „Täglicher Alkoholkonsum“ korreliert positiv mit der Variablen „AAK-Wert nach eigener Angabe“ bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3).

SV 7.2:

Die Variable „Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat“ korreliert positiv mit der Variablen „AAK-Wert nach eigener Angabe“ bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3).

SV 7.3:

Die Variable „Häufigkeit des Alkoholkonsums“ korreliert positiv mit der Variablen „AAK-Wert nach eigener Angabe“ bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3).

TH:

TH7.1:

H1: ρ T1,T3 (t_g, AAK) $>$ 0 (Alternativhypothese)

H0: ρ T1,T3 (t_g, AAK) \leq 0 (Testhypothese)

TH 7.2:

H1: ρ T1,T3 (h_g, AAK) $>$ 0 (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T1,T3}(h_g, AAK) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 7.3:

H1: $\rho_{T1,T3}(fa, AAK) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T1,T3}(fa, AAK) \leq 0$ (Testhypothese)

TIH 8: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter, die mit einem höheren AAK-Wert auffällig wurden, haben schwerere Alkoholprobleme als diejenigen, die mit einem niedrigeren AAK-Wert auffällig wurden.

EIH:

EIH 8.1:

Je höher der berichtete AAK-Wert von registrierten Trunkenheitstätern ist, desto höher ist die Summe ihrer Werte im CAGE Screening-Test.

EIH 8.2:

Je höher der berichtete AAK-Wert von registrierten Trunkenheitstätern ist, desto höher ist die gewichtete Summe ihrer Werte im KAST Screening-Test.

EIH 8.3:

Auch bei der gemeinsamen Berücksichtigung von fahrtbezogenen Variablen und Alkoholkonsumverhalten bzw. der Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests unterscheiden sich Trunkenheitstäter mit einem höheren AAK-Wert von denjenigen, die mit einem niedrigen AAK-Wert auffällig wurden.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV sowie TH in Bezug auf EIH 8.3 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung multivariater Zusammenhänge mittels Regressionsanalyse geht.

SV

SV 8.1:

Die Variable „CAGE“ korreliert positiv mit der Variablen „AAK-Wert nach eigener Angabe“ bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3).

SV 8.2:

Die Variable „KAST“ korreliert positiv mit der Variablen „AAK-Wert nach eigener Angabe“ bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3).

TH:

TH 8.1:

H1: $\rho_{T1, T3}(CAGE, AAK) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T1, T3}(\text{CAGE}, \text{AAK}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 8.2:

H1: $\rho_{T1, T3}(\text{KAST}, \text{AAK}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T1, T3}(\text{KAST}, \text{AAK}) \leq 0$ (Testhypothese)

TIH 9: Registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter, die mit einem höheren AAK-Wert auffällig wurden, berichten, dass sie in letzter Zeit öfter unter Alkoholeinfluss gefahren sind als diejenigen, die mit einem niedrigeren AAK-Wert auffällig wurden.

EIH 9:

Je höher der berichtete AAK-Wert von Trunkenheitstätern ist, desto häufiger sind sie im letzten Jahr unter Alkoholeinfluss gefahren.

SV 9:

Die Variable „AAK-Wert“ korreliert positiv mit der Variablen „Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr“ bei Trunkenheitstätern (Gruppen T1 und T3).

TH 9:

H1: $\rho_{T1, T3}(f_{TF}, \text{AAK}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T1, T3}(f_{TF}, \text{AAK}) \leq 0$ (Testhypothese)

TIH 10: Japanische männliche, nach eigenen Angaben gesetzestreue Kraftfahrer bewerten die Wirksamkeit schärferer Sanktionen von Trunkenheitsfahrten signifikant positiver als Trunkenheitstäter.

EIH 10:

Im Vergleich zu Trunkenheitstätern spricht sich ein höherer Anteil von nach eigener Angabe gesetzestreuem Kraftfahrern für „noch härtere Sanktionen“ als effektive Maßnahme gegen Trunkenheitsfahrten aus.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV und TH in Bezug auf EIH 10 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung kategorialer Häufigkeitsverteilungen geht.

TIH 11: Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit erklärt das Verhalten von Trunkenheitstätern in der Vergangenheit stärker als das Wissen über die Höhe der Sanktionen.

EIH

EIH 11.1:

Es gibt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Wissen über die Höhe der Sanktionen und der Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in der Vergangenheit bei den Trunkenheitstätern.

EIH 11.2:

Je häufiger Trunkenheitstäter in der Vergangenheit unter Alkoholeinfluss gefahren sind, desto niedriger ist ihre subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit.

Bei den folgenden SV und TH hinsichtlich EIH 11.1 werden Kontrahypothesen (die Nullhypothese zur wirklichen Wunschhypothese) formuliert, um den β -Fehler klein zu halten (Hussy & Jain, 2002).

SV

SV 11.1:

Die Variable „Wissen über die Höhe der Sanktionen“ ist negativ korreliert mit der Variablen „Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten in dem letzten Jahr“.

SV 11.2:

Die Variable „Entdeckungswahrscheinlichkeit vor der Kontrolle“ ist negativ korreliert mit der Variablen „Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr“.

SV 11.3:

Die Variable „Entdeckungswahrscheinlichkeit nach der Kontrolle“ ist negativ korreliert mit der Variablen „Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten im letzten Jahr“.

TH

TH 11.1:

H1: $\rho_{T3}(\text{Wissen}, f_{TF}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{Wissen}, f_{TF}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 11.2:

H1: $\rho_{T3}(\text{Ent_vorher}, f_{TF}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{Ent_vorher}, f_{TF}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 11.3:

H1: $\rho_{T3}(\text{Ent_nachher}, f_{TF}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{Ent_nachher}, f_{TF}) \geq 0$ (Testhypothese)

TIH 12: Wenn registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, berichten sie eine starke Absicht, in Zukunft

Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH

EIH 12.1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft abstinent zu sein, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 12.2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft den Alkoholkonsum zu reduzieren, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 12.3:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 12.4:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 12.5:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV

SV 12.1:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Abstinenz“ negativ korreliert.

SV 12.2:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Reduzierung“ negativ korreliert.

SV 12.3:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trennung1“ negativ korreliert.

SV 12.4:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trennung2“ negativ korreliert.

SV 12.5:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trennung3“ negativ korreliert.

TV

TH 12.1:

H1: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Abstinenz}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Abstinenz}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.2:

H1: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Reduzierung}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Reduzierung}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.3:

H1: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung1}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung1}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.4:

H1: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung2}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung2}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.5:

H1: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung3}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho T3(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung3}) \geq 0$ (Testhypothese)

TIH 13: Wenn registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter eine positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten haben, haben sie weniger Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH

EIH 13.1:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft abstinent zu sein, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 13.2:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft den Alkoholkonsum zu reduzieren, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 13.3:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 13.4:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 13.5:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV**SV 13.1:**

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Abstinenz“ negativ korreliert.

SV 13.2:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Reduzierung“ negativ korreliert.

SV 13.3:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trennung1“ negativ korreliert.

SV 13.4:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trennung2“ negativ korreliert.

SV 13.5:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trennung3“ negativ korreliert.

TVs**TH 13.1:**

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Abstinenz}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Abstinenz}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.2:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Reduzierung}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Reduzierung}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.3:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung1}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung1}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.4:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung2}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung2}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.5:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung3}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung3}) \geq 0$ (Testhypothese)

TIH 14: Wenn registrierte japanische männliche Trunkenheitstäter die eigenen Möglichkeiten, Trunkenheitsfahrten zu vermeiden (die Variablen „wahrgenommene

Verhaltenskontrolle 1 und 2“), sehr hoch einschätzen, haben sie eine stark ausgeprägte Absicht, in Zukunft Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH

EIH 14.1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft abstinent zu sein, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 14.2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft den Alkoholkonsum zu reduzieren, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 14.3:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten zu dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 14.4:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 14.5:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV

SV 14.1:

Die Variable „wahr_VK“ ist mit der Variablen „Int_Abstinenz“ positiv korreliert.

SV 14.2:

Die Variable „wahr_VK“ ist mit der Variablen „Int_Reduzierung“ positiv korreliert.

SV 14.3:

Die Variable „wahr_VK“ ist mit der Variablen „Int_Trennung1“ positiv korreliert.

SV 14.4:

Die Variable „wahr_VK“ ist mit der Variablen „Int_Trennung2“ positiv korreliert.

SV 14.5:

Die Variable „wahr_VK“ ist mit der Variablen „Int_Trennung3“ positiv korreliert.

TV

TH 14.1:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Abstinenz}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Abstinenz}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.2:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Reduzierung}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Reduzierung}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.3:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Trennung1}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Trennung1}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.4:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Trennung2}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Trennung2}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.5:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Trennung3}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK}, \text{Int_Trennung3}) \leq 0$ (Testhypothese)

EIH 15:

Die aus der TPB abgeleiteten Variablen („Einstellung“, „informelle Norm“, „Verhaltenskontrolle“) und die Alkoholkonsummuster-bezogenen Variablen sowie die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests üben einen Einfluss auf die Intention zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten (durch Abstinenz bzw. Trinkreduzierung in Zukunft, Trennung von Trinken und Fahren durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel, Organisieren eines anderen Fahrers oder Abwarten, bis man sich nüchtern fühlt), aus. Dabei haben die Prädiktoren Alkoholkonsummuster-bezogenen Variablen sowie die Ergebnisse der Alkoholabhängigkeits-Screening-Tests das relativ größte Gewicht.

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV sowie TH in Bezug auf EIH 15 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung multivariater Zusammenhänge mittels Regressionsanalyse geht.

Anhang A-2: Hypothesen nach Modifikation (TIH 12 bis 14)

Tabelle A-1
Variablen der TIH 12 nach Modifikation

Variablen der TIH 12 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Kritik von nahestehenden Personen (inf_Norm)	18-1, 2 und 3
Absicht zur Abstinenz oder zukünftigen Trinkmengenreduzierung (Int_Trink)	19-1, 2 und 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	19-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	19-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	19-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T3)	

EIH 12.1: Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft ihr Trinkverhalten entweder durch Abstinenz oder Trinkmengenreduzierung zu ändern, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 12.2: Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von Kritik nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf ein anderes Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 12.3: Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 12.4: Je stärker registrierte Trunkenheitstäter Kritik von nahestehenden Personen erleben, desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV

SV 12.1:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trink“ negativ korreliert.

SV 12.2:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trennung1“ negativ korreliert.

SV 12.3:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trennung2“ negativ korreliert.

SV 12.4:

Die Variable "inf_Norm" ist mit der Variablen „Int_Trennung3“ negativ korreliert.

TH

TH 12.1:

H1: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trink}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trink}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.2:

H1: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung1}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung1}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.3:

H1: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung2}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung2}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 12.4:

H1: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung3}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{inf_Norm}, \text{Int_Trennung3}) \geq 0$ (Testhypothese)

Tabelle A-2

Variablen der TIH 13 nach Modifikation

Variablen der TIH 13 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Positive Einstellung (pos_E)	18-4, 5, 6 und 13
Absicht zur zukünftigen Abstinenz oder Trinkmengenreduzierung (Int_Trink)	19-1, 2 und 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	19-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	19-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	19-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T3)	

EIH 13.1:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft ihr Trinkverhalten entweder durch Abstinenz oder Trinkmengereduzierung zu ändern, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 13.2:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 13.3:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 13.4:

Je positiver die Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten bei registrierten Trunkenheitstätern ist, desto weniger beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV

SV 13.1:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trink“ negativ korreliert.

SV 13.2:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trennung1“ negativ korreliert.

SV 13.3:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trennung2“ negativ korreliert.

SV 13.4:

Die Variable „pos_Ein“ ist mit der Variablen „Int_Trennung3“ negativ korreliert.

TH

TH 13.1:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trink}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trink}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.2:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung1}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung1}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.3:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung2}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung2}) \geq 0$ (Testhypothese)

TH 13.4:

H1: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung3}) < 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{pos_Ein}, \text{Int_Trennung3}) \geq 0$ (Testhypothese)

Tabelle A-3
Variablen der TIH 14 nach Modifikation

Variablen der TIH 14 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten dadurch, kein Auto zu fahren bis man nüchtern ist (wahr_VK1)	18-7
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten dadurch, Situation zu vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren (wahr_VK2)	18-8
Absicht zur zukünftigen Abstinenz oder Trinkmengenreduzierung (Int_Trink)	19-1, 2 und 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	19-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	19-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	19-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T3)	

Als EIH wurden folgende Hypothesen in Bezug auf die Variable „wahr_VK1“ formuliert:

EIH 14.1_1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie kein Auto fahren, bis sie nüchtern sind (die Variable „wahr_VK1“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft ihr Trinkverhalten zu ändern, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 14.2_1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie kein Auto fahren, bis sie nüchtern sind (die Variable „wahr_VK1“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 14.3_1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie kein Auto fahren, bis sie nüchtern sind (die Variable „wahr_VK1“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 14.4_1:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie kein Auto fahren, bis sie nüchtern sind (die Variable „wahr_VK1“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie

nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV

SV 14.1_1:

Die Variable „wahr_VK1“ ist mit der Variable „Int_Trink“ positiv korreliert.

SV 14.2_1:

Die Variable „wahr_VK1“ ist mit der Variable „Int_Trennung1“ positiv korreliert.

SV 14.3_1:

Die Variable „wahr_VK1“ ist mit der Variable „Int_Trennung2“ positiv korreliert.

SV 14.4_1:

Die Variable „wahr_VK1“ ist mit der Variable „Int_Trennung3“ positiv korreliert.

TH

TH 14.1_1:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trink}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trink}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.2_1:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trennung1}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trennung1}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.3_1:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trennung2}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trennung2}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.4_1:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trennung3}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK1}, \text{Int_Trennung3}) \leq 0$ (Testhypothese)

Als EIH wurden folgende Hypothesen in Bezug auf die Variable „wahr_VK2“ formuliert:

EIH 14.1_2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie Situationen vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren (die Variable „wahr_VK2“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft ihr Trinkverhalten zu ändern, um weitere Trunkenheitsfahrten zu vermeiden.

EIH 14.2_2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie Situationen vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren (die Variable „wahr_VK2“), desto eher beabsichtigen sie,

in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

EIH 14.3_2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie Situationen vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren (die Variable „wahr_VK2“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie einen anderen Fahrer organisieren.

EIH 14.4_2:

Je stärker registrierte Trunkenheitstäter von der eigenen Verhaltenskontrolle überzeugt sind, dass sie Situationen vermeiden, in denen keine andere Wahl bleibt, als nach dem Alkoholkonsum Auto zu fahren (die Variable „wahr_VK2“), desto eher beabsichtigen sie, in Zukunft weitere Trunkenheitsfahrten dadurch zu vermeiden, dass sie nach dem Alkoholkonsum warten, bis sie glauben, wieder nüchtern zu sein.

SV

SV 14.1_2:

Die Variable „wahr_VK2“ ist mit der Variablen „Int_Trink“ positiv korreliert.

SV 14.2_2:

Die Variable „wahr_VK2“ ist mit der Variablen „Int_Trennung1“ positiv korreliert.

SV 14.3_2:

Die Variable „wahr_VK2“ ist mit der Variablen „Int_Trennung2“ positiv korreliert.

SV 14.4_2:

Die Variable „wahr_VK2“ ist mit der Variablen „Int_Trennung3“ positiv korreliert.

TH

TH 14.1_2:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trink}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trink}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.2_2:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trennung1}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trennung1}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.3_2:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trennung2}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trennung2}) \leq 0$ (Testhypothese)

TH 14.4_2:

H1: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2}, \text{Int_Trennung3}) > 0$ (Alternativhypothese)

H0: $\rho_{T3}(\text{wahr_VK2, Int_Trennung3}) \leq 0$ (Testhypothese)

EIH 15:

Die aus der TPB abgeleiteten Konstrukte (positive Einstellung, informelle Norm, Verhaltenskontrolle) und die Variablen Alkoholkonsummuster sowie Ergebnisse der Alkoholabhängigkeit-Screening-Tests üben einen Einfluss auf die Intention zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten (durch Abstinenz bzw. Trinkreduzierung in Zukunft, Trennung von Trinken und Fahren durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel, Organisieren eines anderen Fahrers oder Abwarten, bis man sich nüchtern fühlt), aus. Dabei haben die Prädiktoren Alkoholkonsumverhalten und Ergebnisse der Alkoholabhängigkeit-Screening-Tests das relativ größte Gewicht.

Tabelle A-4
Variablen der EIH 15 nach Modifikation

Variablen der EIH 15 und deren Abkürzung	Nr. in Fragebögen
Kritik von nahestehenden Personen (inf_Norm)	18-1, 2 und 3
Positive Einstellung gegenüber Trunkenheitsfahrten (pos_Ein)	18-4, 5,6 und 13
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten dadurch, kein Auto zu fahren bis man nüchtern ist (wahr_VK1)	18-7
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Vermeidung der Trunkenheitsfahrten dadurch, Situation zu vermeiden, in denen einem keine Wahl bleibt, als nach dem Trinken Auto zu fahren (wahr_VK2)	18-8
Täglicher Alkoholkonsum in Gramm (t_g)	9
Höchster Alkoholkonsum im letzten Monat in Gramm (h_g)	9
Häufigkeit des Alkoholkonsums (fa)	8
Summen des CAGE Screening-Tests (CAGE)	13
Gewichtete Summen des KAST Screening-Tests (KAST)	14
Absicht zur zukünftigen Abstinenz oder Trinkmengenreduzierung (Int_Trink)	19-1, 2 und 3
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Ausweichen auf ein anderes Verkehrsmittel (Int_Trennung1)	19-6, 8
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Organisation eines anderen Fahrers (Int_Trennung2)	19-7
Absicht zur Trennung von Trinken und Fahren in der Zukunft durch Warten nach dem Alkoholkonsum, bis man glaubt, nüchtern zu sein (Int_Trennung3)	19-4, 5
Registrierte Trunkenheitstäter (Gruppe T3)	

Anmerkung. Auf die Formulierung von SV sowie TH in Bezug auf EIH 15 wird verzichtet, da es hier um die Überprüfung multivariater Zusammenhänge mittels Regressionsanalyse geht.

Anhang B-1: Fragebogen der Studien 1 sowie 2 (Übersetzung)

Anmerkung. Frage 12 wurde nur in der Studie 1 gefragt.

In diesem Fragebogen werden Sie zu den Themen Fahren von Kraftfahrzeugen und Alkoholkonsum befragt.
Bitte lesen Sie folgende Fragen durch und kreisen Sie jeweils die zutreffende Angabe ein.

Frage 1 Wie oft fahren Sie Auto? (1 Angabe)

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1. Fast täglich | 4. 1 bis 3 Mal im Monat |
| 2. 3 bis 4 Mal in der Woche | 5. seltener als 1 Mal im Monat |
| 3. 1 bis 2 Mal in der Woche | 6. Ich fahre überhaupt kein Auto. |

Frage 2 Wann fahren Sie hauptsächlich Auto? (Bis zu 3 Angaben)

~~※ Bitte kreisen Sie den Hauptzweck doppelt ein.~~

1. Im Dienst (Fahrer von LKW, Taxen, Bussen usw.)
2. Im Dienst (Geschäftlich muss ich Auto fahren.)
3. Fahrt zur Arbeit / Schule
4. Zum Einkaufen
5. Bei Besuchen
6. Zum Hinfahren und Abholen z.B. von Familienmitgliedern
7. In der Freizeit / Auf Reisen
8. Zum Auswärtsessen/-trinken
9. Sonstige

Frage 3 Welchen Fahrzeugtyp fahren Sie am häufigsten? (1 Angabe)

- | | |
|-----------------|--------------------------|
| 1. PKW | 5. Schwerer LKW |
| 2. Kleinwagen | 6. Motorrad |
| 3. Leichter LKW | 7. Moped (Kleinkraftrad) |
| 4. Kleinlaster | 8. Sonstige |

Frage 4 Wieviele Kilometer haben Sie im letzten Jahr ungefähr im Auto zurückgelegt?

Bitte tragen Sie die Zahl ein.

Ca. _____ km

Frage 5 Wie unbequem würden Sie es empfinden, wenn Sie in folgenden Alltagssituationen 1 – 11 nicht Ihr eigenes Auto als Fortbewegungsmittel verwenden könnten? (1 Angabe)

Nr.	Alltagssituationen	Unbequemlichkeitsgrad, wenn das eigene Auto nicht als Fortbewegungsmittel verwendet werden kann. (1 Angabe)					
		sehr unbequem	unbequem	etwas unbequem	weniger unbequem	überhaupt nicht unbequem	betreffende Alltagssituation nicht vorhanden
1	Fahrt zur Arbeit / Schule	1	2	3	4	5	6
2	Normaler Einkauf	1	2	3	4	5	6
3	Einkauf in Mega-Einkaufszentren	1	2	3	4	5	6
4	Fahren in die Heimat, Besuch von Verwandten	1	2	3	4	5	6
5	Besuch von Freunden / Bekannten	1	2	3	4	5	6
6	Alltägliches Hinfahren und Abholen (Transport von Familienmitgliedern zur Arbeit / zur Schule / zum Krankenhaus o.ä)	1	2	3	4	5	6
7	Abholen und Zurückbringen von Gästen	1	2	3	4	5	6
8	Freizeit / Reisen (Nahverkehr, innerhalb der Präfektur)	1	2	3	4	5	6
9	Freizeit / Reisen (Fernverkehr, außerhalb der Präfektur)	1	2	3	4	5	6
10	Auswärtsessen ohne Alkohol (Restaurant / Kantine)	1	2	3	4	5	6
11	Auswärtsessen mit Alkohol (Restaurant / Kantine)	1	2	3	4	5	6

Frage 6 Waren Sie in den letzten 3 Jahren in einen Verkehrsunfall verwickelt?

Wenn ja, kreisen Sie bitte den zutreffenden Sachverhalt ein und geben Sie die Häufigkeit an.

1. Ja 2. Nein

※ Falls Sie „1. Ja“ eingekreist haben, bitte unten den Sachverhalt und die Häufigkeit angeben.
(Mehrere Angaben möglich)

1. Ich habe mein Auto selbst beschädigt. (Alleinunfall, nur Einzelner Sachschaden) _____ Mal

2. Ich wurde von einem anderen Auto angefahren. (nur Sachschaden) _____ Mal

3. Ich habe ein anderes Auto angefahren. (nur Sachschaden) _____ Mal

4. Personenschaden aufgrund der Fahrlässigkeit des anderen Unfallbeteiligten _____ Mal

5. Personenschaden aufgrund der Fahrlässigkeit meinerseits sowie des anderen Unfallbeteiligten _____ Mal

6. Personenschaden aufgrund der Fahrlässigkeit meinerseits _____ Mal

Frage 7 Wurden Sie in den letzten 3 Jahren bei Verkehrskontrollen bestraft? Wenn ja, kreisen Sie bitte den zutreffenden Sachverhalt ein und geben Sie die Häufigkeit an.

1. Ja 2. Nein

※ Falls Sie „1. Ja“ eingekreist haben, bitte unten den Sachverhalt und die Häufigkeit angeben.
(Mehrere Angaben möglich)

1. Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit _____ Mal

2. Verletzung des Park- und Halteverbots _____ Mal

3. Verletzung der Gurtpflicht _____ Mal

4. Verletzung der Haltepflicht an vorgegebener Stelle _____ Mal

5. Missachtung der Ampel _____ Mal

6. Verletzung des Durchfahrverbots _____ Mal

7. Falsche Straßenbenutzung _____ Mal

8. Trunkenheit am Steuer _____ Mal

9. Sonstige Verstöße _____ Mal

Nun folgen Fragen zum Alkoholkonsum. Mit Alkohol ist hier nicht nur Sake (jap. Reiswein) gemeint, sondern auch Bier, Shochu, Wein, Gin, Whisky, Wodka, Bourbon usw.

Frage 8 Wie oft trinken Sie durchschnittlich Alkohol? (1 Angabe)

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. Fast täglich | 4. 1 bis 3 Mal im Monat |
| 2. 3 bis 4 Mal in der Woche | 5. seltener als 1 Mal im Monat |
| 3. 1 bis 2 Mal in der Woche | |

Frage 9 Wie viel Alkohol trinken Sie normalerweise an einem Tag? Wieviel Alkohol haben Sie außerdem an dem Tag, an dem Sie im letzten Monat am meisten getrunken haben, zu sich genommen? Geben Sie jeweils die Menge gemäß des Eintragungsbeispiels an, die Sie trinken (getrunken haben).

※ Im Eintragungsbeispiel werden eine 1 mittelgroße Flasche Bier und 2 Go (0,18l) vom 25%igen Shochu angegeben.

Alkoholsorten	Einheit	Eintragungsbeispiel	Eintragungsspalte	
			Normale Trinkmenge	Trinkmenge des Tages mit dem höchsten Alkoholkonsum im letzten Monat
Bier (incl. <i>Happoshu</i> und dem neuen Bräu)	Glas	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
	Großer Bierkrug	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
	350ml Dose	<i>Dose/n</i>	<i>Dose/n</i>	<i>Dose/n</i>
	Mittelgroße Flasche, 500ml Dose	1 Flasche/Dose/n	Flasche/n/Dose/n	Flasche/n/Dose/n
	Große Flasche	<i>Flasche/n</i>	Flasche/n	Flasche/n
Sake (jap. Reiswein)	Go (0,18l)	<i>Go</i>	Go	Go
<i>Shochu</i> (jap. Wodka) / <i>Awamori</i> (Zuckerrohr-Shochu) (20%) (25%) (35%)	Mit heißem Wasser gemixt	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
	Go (0,18l)	<i>Go</i>	Go	Go
	Go (0,18l)	2 Go	Go	Go
	Go (0,18l)	<i>Go</i>	Go	Go
<i>Chuhai</i> (jap. Alkopop)	Glas	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
	350ml Dose	<i>Dose/n</i>	<i>Dose/n</i>	<i>Dose/n</i>
	500ml Dose	<i>Dose/n</i>	<i>Dose/n</i>	<i>Dose/n</i>
Wein	Weinglas	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
	360ml Flasche	<i>Flasche/n</i>	Flasche/n	Flasche/n
	720ml Flasche	<i>Flasche/n</i>	Flasche/n	Flasche/n
Whisky, Gin, Brandy	Einfach	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
	Doppelt	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>	<i>Glas/Gäser</i>
Pflaumenwein	Go (0,18l)	<i>Go</i>	Go	Go
Sonstige alkoholische Getränke (Bitte geben Sie Alkoholsorte und Konsummenge konkret an.)				
<ul style="list-style-type: none"> • Normale Konsummenge • Trinkmenge des Tages mit dem höchsten Alkoholkonsum im letzten Monat 				

Frage 10 Wie oft sind Sie im letzten Jahr unter Alkoholeinfluss Auto gefahren? (1 Angabe)

- | | |
|--|--|
| 1. 1 Mal | 4. 4 bis 5 Mal |
| 2. 2 Mal | 5. 6 Mal oder häufiger |
| 3. 3 Mal | 6. Ich erinnere mich nicht. / Ich weiß es nicht. |
| 7. kein Mal (Ich bin nicht unter Alkoholeinfluss Auto gefahren.) | |

Frage 11 Bitte schildern Sie die Situation, als Sie wegen Trunkenheit am Steuer kontrolliert wurden. Diejenigen, die im letzten Jahr nicht wegen Trunkenheit am Steuer kontrolliert wurden, bitte weiter zu Frage 12 gehen.

11-1 Geben Sie den Wert der Atem-Alkoholkonzentration an, der Ihnen durch die Polizei mitgeteilt wurde.

[] mg pro 1l ausgeatmete Luft

※ Wenn Sie den Wert nicht genau kennen, kreisen Sie bitte eine entsprechende Zahl ein. (1 Angabe)

1. mehr als 0,25mg pro 1l ausgeatmete Luft
2. 0,15 bis 0,25mg pro 1l ausgeatmete Luft
3. weniger als 0,15mg pro 1l ausgeatmete Luft
4. Ich erinnere mich nicht. / Ich weiß es nicht.

11-2 Wo hatten Sie Alkohol getrunken? (Mehrere Angaben möglich)

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Im Restaurant / in der Kantine | 6. Auf der Arbeit |
| 2. In der Kneipe /Bar | 7. Im Auto |
| 3. Zuhause | 8. In der Nähe eines Convenience Shop / |
| 4. Bei Verwandten | in der Nähe eines Getränkeautomaten |
| 5. Bei Bekannten / Freunden | 9. Sonstige |

11-3 Mit wem haben Sie getrunken? (Mehrere Angaben möglich)

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Allein | 4. Mit Personen vom Arbeitsplatz / mit
Geschäftsbeziehung stehenden Personen |
| 2. Mit der Familie / mit dem Partner | 5. Mit Verwandten / Bekannten |
| 3. Mit Freunden | 6. Mit sonstigen Personen |

11-4 Wieso haben Sie getrunken? (Mehrere Angaben möglich)

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Als Abendtrunk / zum Essen | 6. War geschäftlich notwendig |
| 2. Teilnahme an einem Trink-Treffen | 7. Gesellschaftliche Geselligkeit |
| 3. Ich wurde eingeladen. | 8. Als Nachtrunk |
| 4. Zur Entspannung | 9. Ohne besonderen Grund |
| 5. Ich wollte gerne trinken. | 10. Sonstige |

11-5 War es geplant, dass Sie an diesem Tag Alkohol trinken würden? (1 Angabe)

1. Ich hatte es einen Tag vorher geplant.
2. Nein, dazu kam es erst an dem besagten Tag.
3. Es war nicht geplant gewesen.
4. Ich erinnere mich nicht.

11-6 Wieso sind Sie, nachdem Sie Alkohol getrunken haben, Auto gefahren? (Bis zu 3 Angaben)

1. Ich dachte, dass es keinen Einfluss auf das Fahren hätte.
2. Ich dachte nicht, dass ich in die Verkehrskontrolle geraten würde.
3. Ich nahm an, dass ich bei einer Kontrolle den Grenzwert nicht überschreiten würde.
4. Es war niemand da, der an meiner Stelle hätte fahren können.
5. Ich brauchte das Auto unbedingt am nächsten Tag.
6. Es wären hohe Parkgebühren angefallen, wenn ich das Auto hätte zurücklassen müssen.
7. Es gab keine anderen Verkehrsmittelmöglichkeiten als das Auto.

8. Sonstige

→Konkret

[]

Frage 12 Welche Maßnahmen würden helfen, damit Sie nicht unter Alkoholeinfluss Auto fahren?

(Bis zu 3 Angaben)

1. Maßnahmen seitens meiner Freunde, die mit mir trinken, oder des Restaurantinhabers, damit ich nicht unter Alkoholeinfluss Auto fahre.
2. Teilnahme an speziellen Programmen oder Therapien zur Kontrolle des Alkoholkonsums
3. Teilnahme an speziellen Therapien zur vollständigen Aufgabe des Alkoholkonsums
4. Installation einer Anlage im Auto, die bei Alkoholkonsum den Motorstart verhindert.
5. Verbesserung von Ersatzfahrdiensten zur einfacheren Nutzung
6. Senkung der nächtlichen Parkplatztarife zur einfacheren Nutzung
7. Einrichtung von einfach nutzbaren Ersatzverkehrsmitteln
8. Verkehrskontrollstellen erhöhen und Verkehrskontrollen öfter durchführen
9. Strengere Strafbestimmungen bei Trunkenheit am Steuer

10. Sonstige

→Konkret

[]

Frage 13 Bitte wählen Sie alle Punkte aus, die Sie bisher erlebt haben (Mehrere Angaben möglich).

1. Ich habe gemerkt, dass ich meinen Alkoholkonsum einschränken muss.
2. Es missfiel mir, als mein Alkoholkonsum von Anderen kritisiert wurde.
3. Ich habe meinen Alkoholkonsum als unangenehm bzw. bedauerlich empfunden.
4. Ich habe schon einmal Alkohol gegen meinen Kater getrunken bzw. um meine Nerven zu beruhigen.
5. Ich habe keine der o.g. Punkte bisher erlebt.

Frage 14 Haben Sie in den letzten 6 Monaten folgende Punkte erlebt? Bitte wählen Sie jeweils eine Antwort aus.

Nr.	Frage	Auswahlmöglichkeit
1	Beziehungen zu wichtigen Personen (Familie, Freunde) haben wegen meines Alkoholkonsums Risse bekommen.	1. ja 2. nein
2	Ich trinke häufig Alkohol, auch wenn ich mir vorher vornehme, an dem Tag nicht zu trinken.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
3	Ich wurde schon einmal von meinen Mitmenschen (Familie, Freunde, Vorgesetzte usw.) kritisiert, dass ich ein starker Trinker sei.	1. ja 2. nein
4	Auch wenn ich es bei einer mäßigen Menge belassen will, trinke ich unbewusst so lange, bis ich umfalle.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
5	Am Tag, nachdem ich getrunken haben, kann ich mich teilweise nicht mehr erinnern, was am Vorabend geschah.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
6	An Feiertagen beginne ich meistens schon morgens mit dem Alkohol.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
7	Manchmal kann ich die Arbeit oder wichtige Verabredungen wegen eines Katers nicht wahrnehmen.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
8	Mir wurden Diagnosen zu Diabetes, Leber- oder Herzkrankheiten gestellt bzw. ich habe mich bez. dieser Krankheiten bereits ärztlich behandeln lassen.	1. ja 2. nein
9	Wenn ich nüchtern werde, beginne ich zu schwitzen, zu zittern, nervös zu werden oder unter Schlaflosigkeit zu leiden.	1. ja 2. nein
10	Aus geschäftlichen Gründen muss ich trinken.	1. häufig 2. manchmal 3. selten
11	Ohne Alkohol kann ich manchmal nicht einschlafen.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
12	Nahezu täglich trinke ich als Nachtrunk mehr als 3 Go (soviel wie eine 1/4 Whisky-Flasche oder mehr als 3 große Flaschen Bier).	1. trifft zu 2. trifft nicht zu
13	Ich habe Schwierigkeiten mit der Polizei wegen Fehlverhaltens unter Alkoholeinfluss bekommen.	1. ja 2. nein
14	Ich werde zornig, wenn ich mich betrinke.	1. trifft zu 2. trifft nicht zu

Zum Schluss möchten wir Sie noch um einige Angaben zu Ihrer Person bitten.

Frage 22 Geschlecht

1. Männlich 2. Weiblich

Frage 23 Wie alt sind Sie?

_____ Jahre alt

Frage 24 Wie ist Ihr Familienstand ?

1. Verheiratet / Mit Partner lebend 3. Geschieden / Getrennt lebend
2. Verwitwet / Partner verstorben 4. Ledig

Frage 25 Haben Sie Mitbewohner?

1. Ja 2. Nein

Frage 26 Wie ist Ihre berufliche Situation?

1. Berufstätig
2. Einstweiliger Ruhestand wegen Krankheit oder Verletzung
3. Arbeitslos
4. Studierend
5. Pensioniert
6. Hausfrau/Hausmann
7. Freiwillig ohne Arbeit
8. Sonstiges

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit !

Anhang B-2: Für die Studie 2 neu eingefügter Fragebogen (Übersetzung)

Frage 15 Bitte schildern Sie die Situation, als Sie wegen Trunkenheit am Steuer kontrolliert wurden.

15-1 Wieso wurden Sie von der Polizei angehalten?

[]

15-3 Wenn Sie zurückblicken, wie hätten Sie es vermeiden können, unter Alkoholeinfluss Auto zu fahren? Bitte geben Sie an, was Sie hätten besser machen können.

① Bez. Alkoholkonsums

[]

② Bez. der Wahl von Verkehrsmitteln

[]

③ Bez. des Fahrverhaltens

[]

Frage 16 Hat sich Ihr Verhalten nach der Verkehrskontrolle geändert?

16-1 Hat sich Ihr Verhalten bez. des Alkoholkonsums geändert?

Ort / Zeit / Freunde / Konsummenge
[]

16-2 Hat sich Ihr alltägliches Fahrverhalten geändert?

Entfernung / Häufigkeit / Ziel / Zeit
[]

16-3 Hat sich Ihr Fahrverhalten, wenn Sie getrunken haben oder vorhaben zu trinken, geändert?

[]

Frage 17 Bitte schildern Sie Ihren bisherigen Alkoholkonsum.

17-1 Gibt es Fälle, in denen Sie meinen, dass Ihr Alkoholkonsum zur Verschlechterung von Beziehungen zu Ihrer Ehefrau, Freunden oder zu Misserfolgen in der Arbeit geführt haben?

Ehefrau (Partner/Familie): Freunde: Arbeit:)
---	---

17-2 Wurden Sie bisher bez. Ihres Alkoholkonsums von Ihrer Ehefrau, Freunden oder Kollegen kritisiert oder zur Rechenschaft gezogen?

Ehefrau (Partner/Familie): Freunde: Arbeit (Vorgesetzte):)
---	---

17-3 Haben Sie bisher versucht, die Häufigkeit bzw. Menge Ihres Alkoholkonsums einzuschränken bzw. für 1 Woche oder länger das Trinken ganz aufzugeben? Wenn ja, wie oft?

Ehefrau (Partner/Familie): Freunde: Arbeit (Vorgesetzte):)
---	---

17-4 Haben Sie sich schon einmal wegen Ihres Alkoholkonsums beraten lassen?

Wenn ja, von wem haben Sie sich beraten lassen?

Ehefrau (Partner, Familie), Freunde, Kollegen (Vorgesetzte), Spezialisten wie Ärzte, Selbsthilfegruppen)
---	---

Frage 18 Stellen Sie sich vor, dass Sie 3 Go Sake (jap. Reiswein) trinken und mit dem Auto fahren.

Wie hoch ist Ihrer Meinung nach die Wahrscheinlichkeit, dass Sie in eine Verkehrskontrolle geraten?

※ 3 Go Sake (jap. Reiswein) = 3x 500ml Chuhai-Dosen bzw. 6 Weingläser

(Nach der Verkehrskontrolle)

1. 1 Mal in 2-3 Fällen
2. 1 Mal bei mehr als 10 Fällen
3. 1 Mal in ca. 100 Fällen
4. 1 Mal in mehr als 1000 Fällen

(Vor der Verkehrskontrolle)

1. 1 Mal in 2-3 Fällen
2. 1 Mal bei mehr als 10 Fällen
3. 1 Mal in ca. 100 Fällen
4. 1 Mal in mehr als 1000 Fällen

Frage 19 Waren Ihnen folgende Punkte vor der Verkehrskontrolle bekannt?

	Antwort
① Nach Alkoholkonsum lässt das Urteilsvermögen am Steuer nach.	[]
② Je nach Menge des Alkohols kann auch bei einer Verkehrskontrolle am darauffolgenden Tag der Alkohol den Grenzwert überschreiten.	[]
③ Bei Trunkenheit am Steuer wird Fahrverbot oder Führerscheinentzug verhängt.	[]
④ Bei Trunkenheit am Steuer beträgt die maximale Geldstrafe 500.000 Yen.	[]
⑤ Bei Unfällen mit Todesfolge, verursacht durch Trunkenheit am Steuer, wird die höchste Freiheitsstrafe von 25 Jahren verhängt.	[]

1. War mir überhaupt nicht bekannt.
2. War mir kaum bekannt.
3. War mir etwas bekannt.
4. War mir vollkommen bekannt.

Frage 20 Bitte geben Sie Ihre persönliche Meinung zu folgenden Sätzen ①-⑬ an. Kreisen Sie bitte jeweils eine Zahl zwischen 1 - 5 ein, inwiefern Sie dem zustimmen können oder nicht.

Nr.	Fragen	1 Zahl einkreisen				
		trifft absolut nicht zu	trifft eher nicht zu	weder noch	trifft eher zu	trifft absolut zu
①	Es ist mir peinlich, wenn meine Mitmenschen erfahren, dass ich unter Alkoholeinfluss Auto gefahren bin.	1	2	3	4	5
②	Weder meine Familie noch meine Freundin kritisieren mich, wenn sie erfahren, dass ich unter Alkoholeinfluss Auto gefahren bin.	1	2	3	4	5
③	Weder meine Kollegen noch meine Vorgesetzten kritisieren mich, wenn sie erfahren, dass ich unter Alkoholeinfluss Auto gefahren bin.	1	2	3	4	5
④	Ich sollte nicht so stark kritisiert werden, nur weil ich etwas Alkohol getrunken habe und anschließend Auto gefahren bin.	1	2	3	4	5
⑤	Alkohol muss nicht immer schlechte Auswirkungen auf das Autofahren haben.	1	2	3	4	5
⑥	Ich kann besser fahren, wenn ich etwas Alkohol getrunken habe.	1	2	3	4	5
⑦	In der Realität ist es schwierig, solange zu warten und kein Auto fahren, bis man vollkommen nüchtern ist.	1	2	3	4	5
⑧	Es gibt manchmal Situationen, in denen einem keine Wahl bleibt, als nach dem Trinken mit dem Auto zu fahren.	1	2	3	4	5
⑨	Wenn ich nüchtern bin, bin ich mir sicher, dass ich nicht unter Alkoholeinfluss Auto fahren werde.	1	2	3	4	5
⑩	Wenn ich Alkohol trinke, lässt mein Wille nach/werde ich schwach.	1	2	3	4	5
⑪	Wenn ich Alkohol trinke, werde ich so übermütig, dass ich Auto fahre.	1	2	3	4	5
⑫	Ich fahre vorsichtiger, wenn ich mir nicht sicher bin, ob ich vollständig nüchtern bin.	1	2	3	4	5
⑬	Es ist nicht so schlimm unter Alkoholeinfluss Auto zu fahren, wenn es niemand erfährt.	1	2	3	4	5

Frage 21 Denken Sie, dass Sie folgende Punkte umsetzen könnten? Wie sicher/unsicher sind Sie sich, ob Sie sie umsetzen können? Kreisen Sie bitte eine Zahl zwischen 1 - 5 ein.

Nr.	Fragen	1 Zahl einkreisen				
		Ich bin mir absolut unsicher.	Ich bin mir eher unsicher.	weder noch	Ich bin mir eher sicher.	Ich bin mir sicher.
①	Menge des Alkohols senken	1	2	3	4	5
②	Zukünftig überhaupt keinen Alkohol mehr trinken	1	2	3	4	5
③	Außer bei besonderen Gelegenheiten gar keinen Alkohol mehr trinken	1	2	3	4	5
④	Wenn ich Alkohol getrunken habe, solange mit dem Autofahren warten, bis ich absolut nüchtern bin.	1	2	3	4	5
⑤	Ich fahre 10 Stunden lang kein Auto, wenn ich 3 Go Sake (jap. Reiswein) oder die entsprechende Menge eines anderen alkoholischen Getränks getrunken habe. (Vorsicht: Bei 3 Go wird man ca. 10 Stunden nach Trinkbeginn wieder nüchtern.)	1	2	3	4	5
⑥	Wenn ich Alkohol trinke, fahre ich von vornherein nicht mit meinem Auto.	1	2	3	4	5
⑦	Wenn ich Alkohol trinke, organisiere ich mir vorher einen Fahrer.	1	2	3	4	5
⑧	Wenn ich Alkohol getrunken habe, fahre ich nicht mit meinem Auto, sondern mit einem anderen Verkehrsmittel nach Hause.	1	2	3	4	5
⑨	Unabhängig vom Alkohol versuche ich, so wenig wie möglich Auto zu fahren.	1	2	3	4	5