



Österreichische Alkolenker-Studie 2010

Wien, November 2010

**Gregor BARTL • Katharina URBANEK • Christine CHALOUPKA-RISSER • Wilfried GFRERER •
Werner ORTNER • Christoph SCHRADER • Bettina SCHÜTZHOFER • Birgit STRAUSS • Carola STROBL**

Projekt-Team:

- Dr. Gregor BARTL, Institut alles-fuehrerschein.at (Projektleiter)
- Katharina URBANEK, Institut alles-fuehrerschein.at
- Dr. Christine CHALOUPKA-RISSER, INFAR
- Mag. Werner ORTNER, Institut Vorrang
- Mag. Christoph SCHRADER, Gute Fahrt
- Mag. Bettina SCHÜTZHOFER, Institut sicher unterwegs
- Mag. Birgit STRAUSS, Mag. Carola STROBL und Mag. Wilfried GFRENER:
FÜHRERSCHEIN. In Guten Händen bei Test und Nachschulung. Strobl-Gfrerer-Strauß GmbH

© Alle Rechte liegen bei den oben genannten Autoren.

Projektleitung:

Institut alles-fuehrerschein.at GmbH, Taborstraße 39, 1020 Wien – www.alles-fuehrerschein.at

Wien, Nov. 2010

Inhalt:

Abstract	4
1. Einleitung und Fragestellung	4
2. Rechtsfolgen für Alko-Lenker seit September 2009	5
3. Beschreibung der Stichprobe und Methodik	6
4. Ergebnisse	7
4.1. Umstände der Alkohol-Fahrten	7
4.2. Bewertung der verkehrspsychologischen Nachschulung	27
4.3. Signifikanzprüfverfahren zwischen den Fragestellungen	34
4.4. offene Fragen.....	39
4.5. Unfallstatistik	43
5. Schlussfolgerungen	47
Literatur:	48

Abstract

In vorliegender Studie werden Ergebnisse aus zwei Datenquellen berichtet: Einerseits wurden Personenschadensunfälle der Statistik Austria analysiert, andererseits 644 anonym beantwortete Fragebögen von Alkolenkern, die an verkehrspsychologischen Nachschulungen im Frühjahr 2010 in ganz Österreich teilgenommen haben. Aus den Unfallstatistiken geht hervor, dass die im September 2009 eingeführten Strafverschärfungen samt so genanntem Verkehrscoaching für Alkolenker, begleitet von einer Medien-Kampagne gegen Alkohol am Steuer ab November 2009 zu keiner Unfallreduktion im fraglichen Zeitraum geführt hat. Im Zeitraum September 2009 bis Jänner 2010, in diesem fünfmonatigen Zeitraum wären Effekte zu erwarten gewesen, kam es zu 1,3% weniger Alkoholunfällen im Vergleich zum Zeitraum des Vorjahres, September 2008 bis Jänner 2009. Gleichzeitig gingen aber alle anderen Unfälle mit Personenschaden um 5,4% zurück. Auch eine Langzeitanalyse von Jänner 2008 bis August 2010 der monatlichen Prozentanteile der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen zeigt nur die üblichen Zufallsschwankungen. Die Befragungsergebnisse unterstreichen dieses Ergebnis: Nur 5% der Alkolenker gaben auf eine offene Frage an, dass sie Medienkampagnen für geeignet halten, Alkoholfahrten zu reduzieren. Weiters liefern die Befragungsergebnisse Eckdaten über die Alkoholfahrten (Dauer, Trinkorte, Zeitpunkte, Dunkelziffer, Unfälle, Fahrfehler, eigene Gedanken vor der Alkohofahrt etc.) sowie über die Bewertung der verkehrspsychologischen Nachschulung. Diese wird von etwa 90% der Teilnehmer auf einer fünfstufigen Schulnotenskala mit 1 bis 2 („sehr gut“ bis „gut“) hinsichtlich des Nutzens, des persönlichen Eingehens auf die Teilnehmer, der Kursleiterkompetenz, des Kursklimas, der Qualität insgesamt etc. bewertet.

1. Einleitung und Fragestellung

Verkehrspsychologische Nachschulungen zur Resozialisierung von alkoholauffälligen Kraftfahrern wurden in den 1970er Jahren entwickelt und von dann an mit zunehmender Intensität in Österreich und Deutschland sowie in einer wachsenden Zahl anderer EU-Länder durchgeführt.

Die Teilnahme an diesen verkehrspsychologischen Nachschulungen ist gemäß österreichischem Führerscheingesetz für alkoholisierte Lenker verpflichtend. In vier Gruppensitzungen werden unter der Leitung eines Verkehrspsychologen bzw. einer Verkehrspsychologin die Risiken des alkoholisierten Fahrens, der persönliche Bezug zum Alkohol sowie individuelle Lösungsstrategien auf- und ausgearbeitet. Es findet keine Beurteilung statt. Lediglich die Teilnahme wird bestätigt. Dadurch wird mehr Offenheit erwartet. Über vier Wochen verteilt, müssen die Teilnehmer an vier 3 ½ - stündigen Kurssitzungen teilnehmen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden zahlreiche Studien zur Evaluation dieser Nachschulungen durchgeführt. Die wesentlichsten nationalen und internationalen Studien wurden im EU-Projekt „Andrea“ (Bartl et al., 2002) dokumentiert. Die rückfallreduzierende Wirkung gegenüber Kontrollgruppen ist hinlänglich nachgewiesen.

Vorliegende Studie ist als periodische Qualitätskontrolle mit folgenden Schwerpunkten angelegt:

1. Einholung von Feedback aus Kundensicht - im weitesten Sinne Kundenzufriedenheit
2. Erhebung systematischer Informationen über die Alkoholfahrten
3. Erhebung und Analyse persönlicher Meinungen und Sichtweisen der Teilnehmer in Bezug auf alkoholisiertes Fahren

Periodische Studien zur Qualitätskontrolle sind darüber hinaus für verkehrspsychologische Institute zur Evaluierung ihrer Kurse verpflichtet.

Des Weiteren trat im September 2009 eine Erhöhung der Strafen und eine Verlängerung der Entziehungszeiten der Lenkberechtigung für Alkolenker in Kraft. Außerdem wurde zusätzlich zur Nachschulung ein so genanntes Verkehrscoaching für Lenker mit Alkoholisierungen zwischen 0,8 und 1,19 Promille eingeführt (4-stündige Kurzzeitintervention), welches von Rettungsorganisationen durchgeführt wird und welches kein evaluiertes Kurskonzept vorzuweisen hat. Nach der Methode der Schocktherapie und des Belehrens sollen laut Gesetz Unfallbilder gezeigt und über Unfälle berichtet werden. Der Begriff Coaching wird hier überdies missbräuchlich verwendet. Coaching ist im Sinne von „durch Fragen führen“ zu verstehen. Das zeigen von Unfallbildern ist das Gegenteil zu Coaching.

Begleitend dazu wurde im November 2009 eine groß angelegte Medien-Kampagne, ebenfalls mit schockierenden Inhalten (TV-Spots und großseitige Zeitungsinserate) gestartet.

Aus diesen Gründen ist die Positionierung der verkehrspsychologischen Nachschulung neuerlich zu bewerten. Durch die Gesetzesverschärfung samt dem schockierenden so genannten Verkehrscoaching und der ebenfalls auf schockierende Inhalte setzenden Medien-Kampagne ist die Fragestellung im Raum, ob eher der verkehrspsychologische Ansatz oder eher die Schocktherapie effizienter ist. Die verkehrspsychologische Behandlung setzt auf ausführliche Auseinandersetzung mit den Delinquenten sowie den Ursachen und Begleitumständen (Fehleinschätzungen etc.). Kampagnen und Kurzzeitinterventionen, wie das so genannte Verkehrscoaching, setzen eher auf Aufrütteln, Schockieren und Belehren. Sie weisen einen gänzlich anderen Interventionsansatz auf als verkehrspsychologische Nachschulungen.

Zur Prüfung des Sachverhaltes, ob sich die Gesetzesverschärfung ab September 2009 sowie die Medien-Kampagne ab November 2009 positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt hat, wurden in dieser Studie die Unfallzahlen aus dem relevanten Zeitraum analysiert.

Zusammengefasst enthält diese Studie somit die Ergebnisse einer Befragungsstudie bei Alko-Lenkern sowie eine Auswertung der Unfallstatistik.

2. Rechtsfolgen für Alko-Lenker seit September 2009

Die einigermaßen komplexe österreichische Rechtslage für Alko-Lenker wird im Folgenden kurz dargestellt. Rechtsfolgen beim ersten Alkoholdelikt ohne Unfall nach Promillehöhe (Anmerkung: Wenn man alkoholisiert in einen Unfall verwickelt ist und / oder wenn man innerhalb von fünf Jahren bereits wegen Alkohols am Steuer bestraft wurde, werden strengere Rechtsfolgen wirksam, was im Einzelfall entschieden wird.):

0,1 bis 0,49 Promille: gilt für Probeführerschein, LKW über 7,5 t, Bus, Moped unter 20 Jahre und Fahrausbildung: Konsequenz: Vormerkdelikt bei LkW- und Bus-Führerschein. Nur bei Probeführerscheinbesitzern: Nachschulung (Euro 495,--) und Verlängerung der Probezeit um

ein Jahr – aber keine Geldstrafe. Bei anderen Geldstrafe von Euro 136,-- bis 2.180,--; bei Buslenkern Mindeststrafe Euro 363,--.

0,5 bis 0,79 Promille: Vormerkdelikt, Geldstrafe ab 1.9.2009 zwischen Euro 300,-- bis 3.700,-- (davor 218,-- bis 3.633,--). Beim zweiten Mal innerhalb von zwei Jahren: Nachschulung, beim dritten Mal innerhalb von zwei Jahren mindestens drei Monate Führerscheinentzug.

0,8 bis 1,19 Promille: Ein Monat Führerscheinentzug, Geldstrafe ab 1.9.2009 zwischen Euro 800,-- bis 3.700,-- plus Schulung, genannt „Verkehrskoaching“ (davor 581,-- bis 3.633,--).

1,2 bis 1,59 Promille: Ab 1.9.2009 vier Monate Führerscheinentzug (davor 3 Monate), Geldstrafe ab 1.9.2009 zwischen Euro 1.200,-- bis 4.400,-- (davor 872,-- bis 4.360,--) und verkehrspsychologische Nachschulung (Euro 495,--).

Ab 1,6 Promille: Ab 1.9.2009 sechs Monate Führerscheinentzug (davor 4 Monate), Geldstrafe ab 1.9.2009 zwischen Euro 1.600,-- bis 5.900,-- (davor 1.162,-- bis 5.813,--), verkehrspsychologische Nachschulung (Euro 495,--), Amtsärztliche Untersuchung, verkehrspsychologischer Test (Euro 363,--)

Bei Verweigerung des Alkomattests im Zuge der Alkoholkontrolle gilt die Höchststrafe (Rechtsfolgen wie ab 1,6 Promille).

Es sei nochmals erwähnt: Bei einem Unfall werden strengere Rechtsfolgen wirksam als bei bloßem Fahren in alkoholisiertem Zustand. Bei einem Unfall mit Personenschaden handelt es sich nicht mehr um eine Übertretung verwaltungsrechtlicher Gesetze (Führerscheingesez – FSG und Straßenverkehrsordnung - StVO), sondern des Strafgesetzbuches (StGB) und daher kommt es zu einem Gerichtsverfahren, bei dem möglicherweise eine Haftstrafe verhängt wird. Eine Doppelbestrafung ist allerdings nicht zulässig.

3. Beschreibung der Stichprobe und Methodik

In den Monaten April bis Juni 2010 wurden bei 644 Teilnehmern von verkehrspsychologischen Nachschulungen österreichweit Fragebögen vorgegeben.

Die Fragebögen wurden am Ende der Kurse vorgegeben. Um größtmögliche Offenheit zu erzielen, wurden die Kursbestätigungen vorher ausgegeben. Außerdem wurden bei den Fragebögen Merkmale der Anonymität gewahrt. Rückschlüsse auf die Person sollten vermieden werden. Daher wurden keine soziodemografischen Daten abgefragt (Alter, Geschlecht, Wohnort etc.). Diese waren für gegenständliche Fragestellung auch wenig relevant.

Aus Nachschulungen weiß man, dass der Großteil der Kursteilnehmer männlich ist und dass das Alter von 18 bis siebzig, selten auch bis achtzig variiert. Die Fragebögen wurden in allen österreichischen Bundesländern vorgegeben. Insgesamt kann somit aufgrund der zufälligen Fragebogenvorgabe durch die Verkehrspsychologen davon ausgegangen werden, dass die Kriterien für eine Zufallsstichprobe sowie für eine Repräsentativstichprobe im Wesentlichen erfüllt sind.

Es wurden sowohl deskriptivstatistische als auch inferenzstatistische Verfahren (SPSS) zur Prüfung etwaiger Zusammenhänge zwischen einzelnen Fragestellungen angewendet. Die Datenquellen der Unfallstatistik beziehen sich auf die offiziellen Jahres- und Monatsberichte der Personenschadensunfälle der Statistik Austria.

4. Ergebnisse

Zuerst werden die deskriptivstatistischen Auswertungen der Befragungsergebnisse dargestellt, daraufhin die inferenzstatistischen Ergebnisse (primär Chi-Quadrat Tests) zwischen einigen Fragen und dann die Unfallstatistiken.

Bei den statistischen Auswertungen mittels SPSS werden je Fragestellung eine Tabelle und eine Grafik dargestellt, um möglichst viel Information zur Verfügung zu stellen.

4.1. Umstände der Alkohol-Fahrten

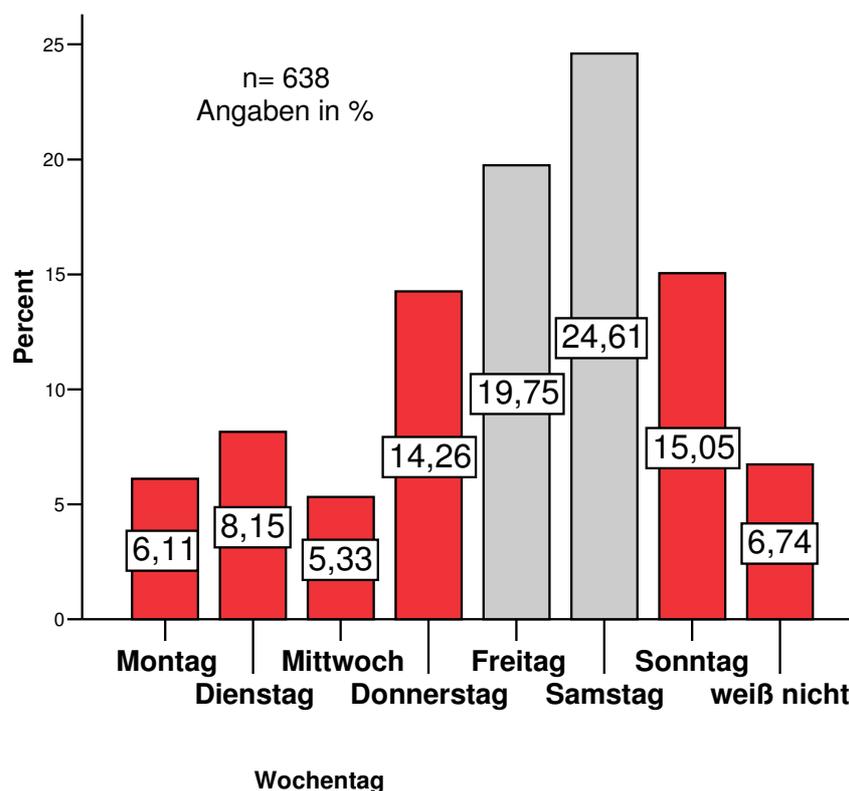
Die Fragenstellungen sind in jener Reihenfolge wiedergegeben, wie sie am Fragebogen vorzufinden waren:

Frage 1: An welchem Wochentag wurden Sie angehalten?

Wenn man davon ausgeht, dass die Zahl der Anhaltungen mit der Zahl der tatsächlichen Alkoholfahrten übereinstimmt, fanden die relativ meisten Fahrten unter Alkoholeinfluss am Wochenende statt. Das sind in diesem Fall Freitag und Samstag. Die wenigsten fanden von Montag bis Mittwoch statt. Dies ist ein Hinweis darauf, dass Alkohol und Autofahren ein Freizeitproblem darstellt.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Montag	39	6,1	6,1	6,1
	Dienstag	52	8,1	8,2	14,3
	Mittwoch	34	5,3	5,3	19,6
	Donnerstag	91	14,1	14,3	33,9
	Freitag	126	19,6	19,7	53,6
	Samstag	157	24,4	24,6	78,2
	Sonntag	96	14,9	15,0	93,3
	weiß nicht	43	6,7	6,7	100,0
	Total	638	99,1	100,0	
Missing	System	6	,9		
Total		644	100,0		

Wochentag



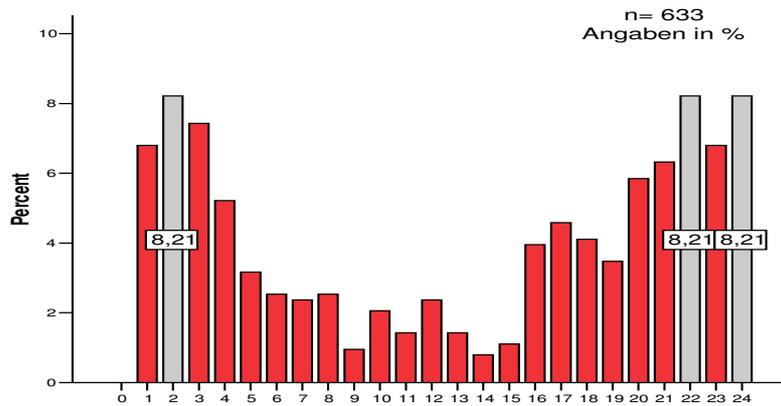
Frage 2: Um wie viel Uhr wurden Sie angehalten?

Die relativ meisten Anhaltungen bzw. Alkoholfahrten fanden zwischen 22.00 und 03.00 Uhr statt.

Uhrzeit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	1	,2	,2	,2
	1	43	6,7	6,8	7,0
	2	52	8,1	8,2	15,2
	3	47	7,3	7,4	22,6
	4	33	5,1	5,2	27,8
	5	20	3,1	3,2	31,0
	6	16	2,5	2,5	33,5
	7	15	2,3	2,4	35,9
	8	16	2,5	2,5	38,4
	9	6	,9	,9	39,3
	10	13	2,0	2,1	41,4
	11	9	1,4	1,4	42,8
	12	15	2,3	2,4	45,2
	13	9	1,4	1,4	46,6
	14	5	,8	,8	47,4
	15	7	1,1	1,1	48,5
	16	25	3,9	3,9	52,4
	17	29	4,5	4,6	57,0
	18	26	4,0	4,1	61,1
	19	22	3,4	3,5	64,6
	20	37	5,7	5,8	70,5
	21	40	6,2	6,3	76,8
	22	52	8,1	8,2	85,0
	23	43	6,7	6,8	91,8
	24	52	8,1	8,2	100,0
	Total	633	98,3	100,0	
Missing	System	11	1,7		
Total		644	100,0		

Uhrzeit



Frage 3: Wie lange hätte Ihre Fahrt gedauert, wenn Sie nicht angehalten worden wären?

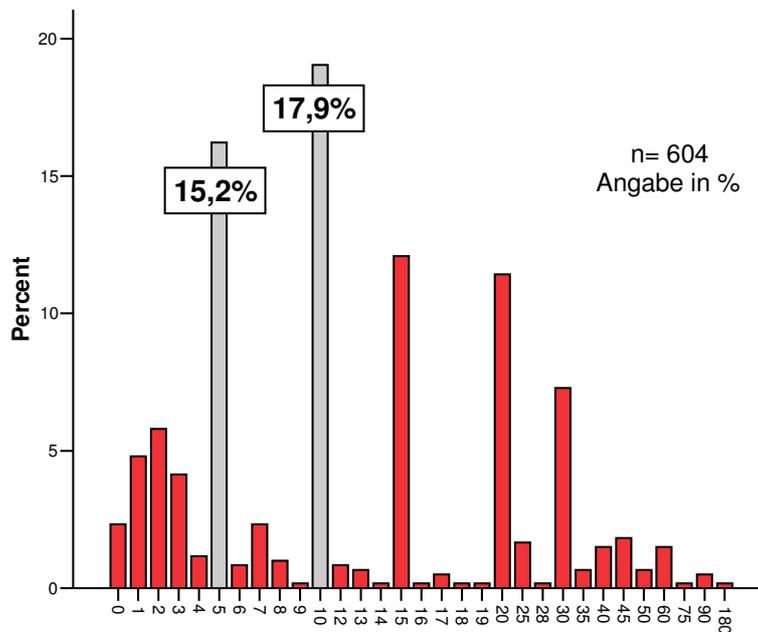
Die Alkoholfahrtstrecken waren in der überwiegenden Mehrzahl kurz. Ein Drittel der Fahrten hätte nicht länger als fünf Minuten gedauert, insgesamt 58% nicht länger als 10 Minuten, insgesamt 72% nicht länger als eine viertel Stunde und 84% nicht länger als 20 Minuten. Nur knapp ein Prozent hätte länger als eine Stunde gedauert (siehe kumulative Prozentangaben).

Dauer in Minuten

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	14	2,2	2,3	2,3
	1	29	4,5	4,8	7,1
	2	35	5,4	5,8	12,9
	3	25	3,9	4,1	17,1
	4	7	1,1	1,2	18,2
	5	98	15,2	16,2	34,4
	6	5	,8	,8	35,3
	7	14	2,2	2,3	37,6
	8	6	,9	1,0	38,6
	9	1	,2	,2	38,7
	10	115	17,9	19,0	57,8
	12	5	,8	,8	58,6
	13	4	,6	,7	59,3
	14	1	,2	,2	59,4
	15	73	11,3	12,1	71,5
	16	1	,2	,2	71,7
	17	3	,5	,5	72,2
	18	1	,2	,2	72,4
	19	1	,2	,2	72,5
	20	69	10,7	11,4	83,9
	25	10	1,6	1,7	85,6
	28	1	,2	,2	85,8
	30	44	6,8	7,3	93,0
	35	4	,6	,7	93,7

	40	9	1,4	1,5	95,2
	45	11	1,7	1,8	97,0
	50	4	,6	,7	97,7
	60	9	1,4	1,5	99,2
	75	1	,2	,2	99,3
	90	3	,5	,5	99,8
	180	1	,2	,2	100,0
Total		604	93,8	100,0	
Missing	System	40	6,2		
Total		644	100,0		

Dauer



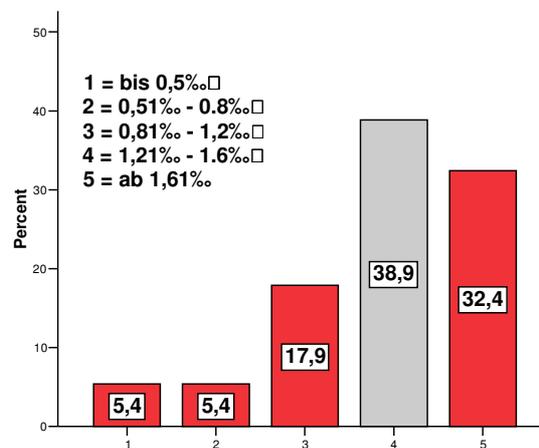
Frage 4: Wie viel Promille hatten Sie bei der Fahrt, wegen der Sie diese Nachschulung machen?

Die relativ meisten Alkolenker in den verkehrspsychologischen Nachschulungen wiesen eine Alkoholisierung zum Tatzeitpunkt von ca. 1,2 bis 1,6 Promille auf. Ab 1,2 Promille ist die Nachschulung gesetzlich verpflichtend. Da aber auch alle anderen Alkoholisierungsgrade vertreten waren, ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse dieser Studie nicht nur auf bestimmte Alkoholisierungsgrade zutreffen. An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass Signifikanzprüfverfahren im Rahmen dieser Studie, zur Analyse etwaiger Zusammenhänge zwischen den Fragestellungen, ergaben, dass bis auf die Unfallwahrscheinlichkeit, die Promillehöhe keine Zusammenhänge zu anderen Fragestellungen aufwies.

Promille_sortiert3

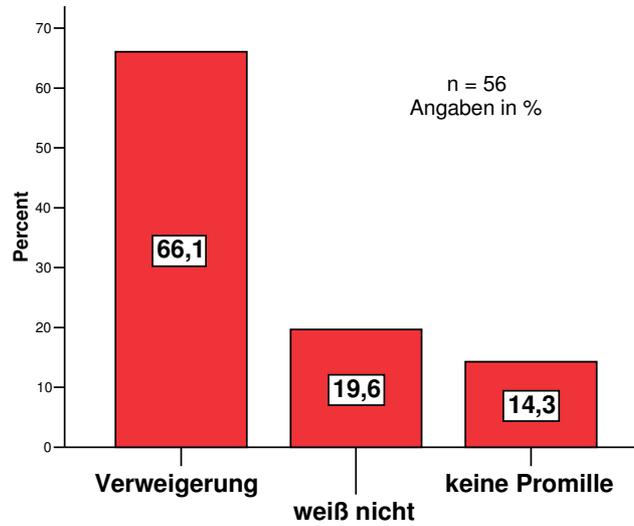
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	32	5,0	5,4	5,4
	2	32	5,0	5,4	10,8
	3	106	16,5	17,9	28,7
	4	230	35,7	38,9	67,6
	5	192	29,8	32,4	100,0
	Total	592	91,9	100,0	
Missing	System	52	8,1		
Total		644	100,0		

Promille

n= 592
Angaben in %**Frage 4a: Falls keine Promille angegeben wurde...**

Knapp neun Prozent der Befragten gaben keine Promillewerte an. In den meisten Fällen, weil sie den Alkotest verweigerten. Das waren 66% von jenen, die keine Alkoholisierung angegeben hatten. In anderen Worten, ca. 6% der Gesamtstichprobe verweigerten den Alkomattest.

Falls keine Promille angegeben wurde:



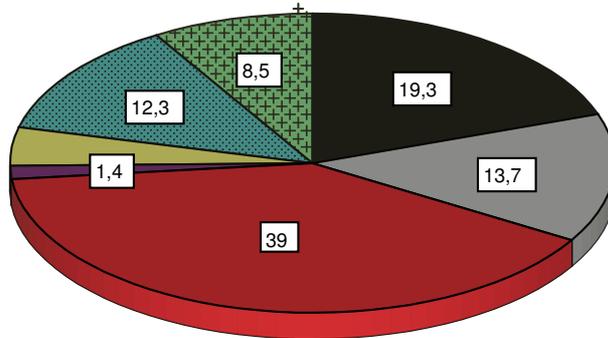
Frage 5: Wo haben Sie den Alkohol getrunken?

Zumeist wurde der Alkohol vor der Fahrt in der Gastronomie konsumiert (39%). Dies lässt auf mehrheitlich gesellschaftliche Trinkanlässe schließen. Weitere 14% tranken bei einem Fest.

Ort_Alkoholkonsum

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	privat	123	19,1	19,3	19,3
	Fest	87	13,5	13,7	33,0
	Gastronomie	248	38,5	39,0	72,0
	Tankstelle	9	1,4	1,4	73,4
	in der Arbeit	26	4,0	4,1	77,5
	mehrere Orte	78	12,1	12,3	89,8
	Disco	54	8,4	8,5	98,3
	sonstiges	11	1,7	1,7	100,0
	Total	636	98,8	100,0	
Missing	System	8	1,2		
Total		644	100,0		

Ort des Alkoholkonsums



n= 636
Angaben in %

Frage 6: Mit wem haben Sie getrunken?

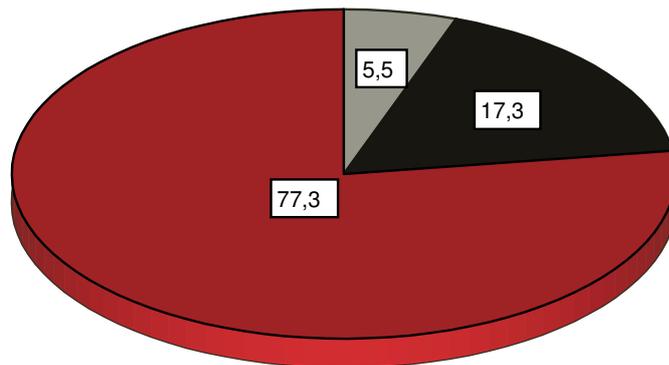
Nur 5,5% der Kursteilnehmer tranken den Alkohol alleine. 16,6% tranken zu zweit und die überwiegende Mehrheit von 77,3% trank in einer größeren Gruppe. Das ist ein weiterer Hinweis darauf, dass das Klientel mehrheitlich als Gesellschaftstrinker zu klassifizieren ist.

Person: mit wem Alkohol getrunken

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	alleine	34	5,3	5,5	5,5
	zu zweit	107	16,6	17,3	22,7
	mehrere	479	74,4	77,3	100,0
	Total	620	96,3	100,0	
Missing	System	24	3,7		
	Total	644	100,0		

Mit wem haben Sie Alkohol getrunken?

alleine
 zu zweit
 mehrere



n= 620
Angaben in %

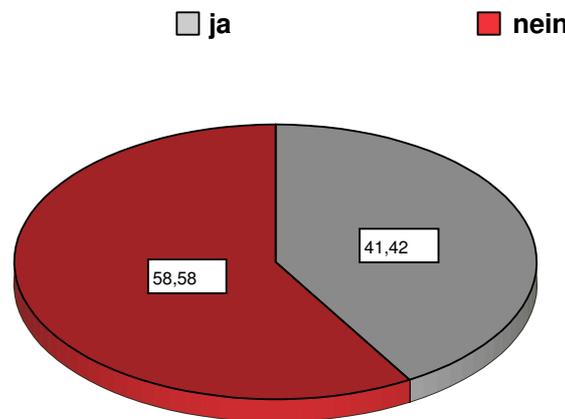
Frage 7: Haben Sie bei dieser Fahrt einen Fahrfehler gemacht?

Etwa 59% der Befragten gaben an, dass Sie keinen Fahrfehler während der Alkoholfahrt gemacht haben. 41% beantworteten diese Frage hingegen mit ja. Da es sich um subjektive Einschätzungen handelt, wurden möglicherweise tatsächlich mehr Fahrfehler begangen, die von den Befragten nur nicht bemerkt wurden.

Fahrfehler

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	263	40,8	41,4	41,4
	nein	372	57,8	58,6	100,0
	Total	635	98,6	100,0	
Missing	System	9	1,4		
Total		644	100,0		

Fahrfehler gemacht

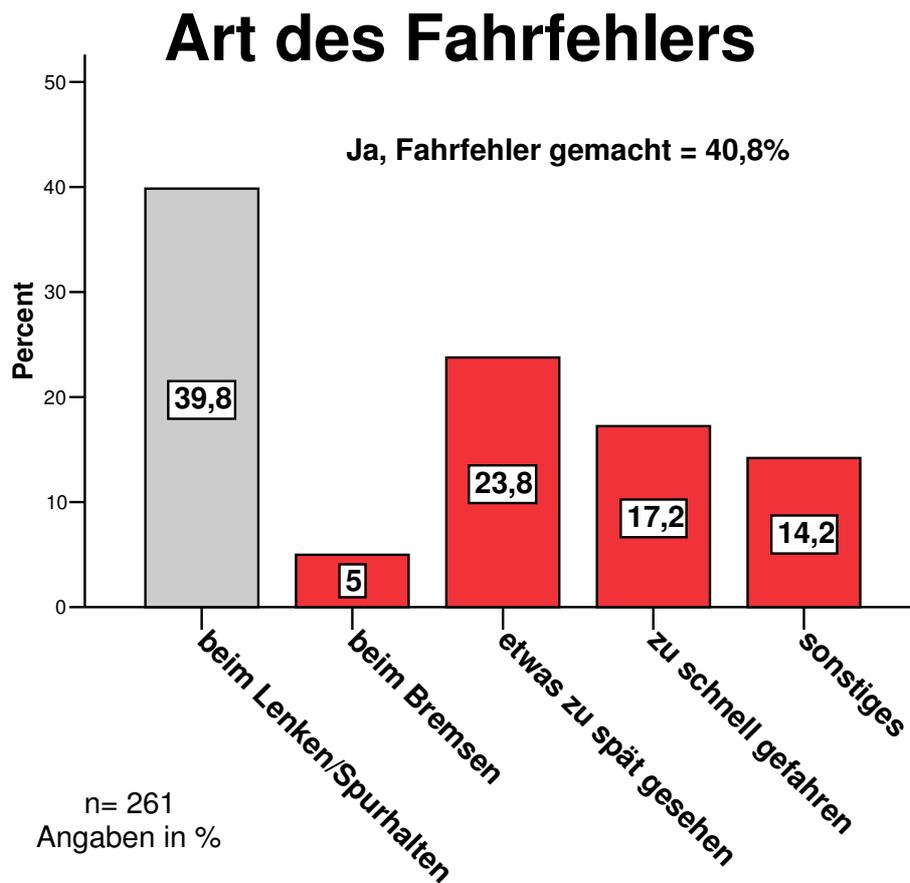


n= 635
Angaben in %

Die meisten der genannten Fahrfehler bezogen sich mit knapp 40% auf das Lenken bzw. das Spurhalten; gefolgt von „etwas zu spät gesehen oder übersehen zu haben“ mit rund 24%. 17% meinten zu schnell gefahren zu sein.

Art des Fahrfehlers

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	beim Lenken/Spurhalten	104	16,1	39,8	39,8
	beim Bremsen	13	2,0	5,0	44,8
	etwas zu spät gesehen od. übersehen	62	9,6	23,8	68,6
	zu schnell gefahren	45	7,0	17,2	85,8
	sonstiges	37	5,7	14,2	100,0
	Total	261	40,5	100,0	
Missing	System	383	59,5		
Total		644	100,0		



Frage 8: Hatten Sie bei dieser Fahrt einen Unfall?

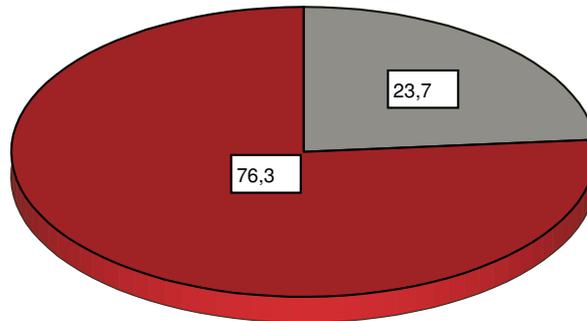
Knapp 24% der befragten Alkolenker gaben an, dass es während der Alkofahrt zu einem Verkehrsunfall gekommen sei. 76% beantworteten diese Frage mit nein.

Unfall

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	152	23,6	23,7	23,7
	nein	490	76,1	76,3	100,0
	Total	642	99,7	100,0	
Missing	System	2	,3		
Total		644	100,0		

Unfall gehabt

■ ja ■ nein



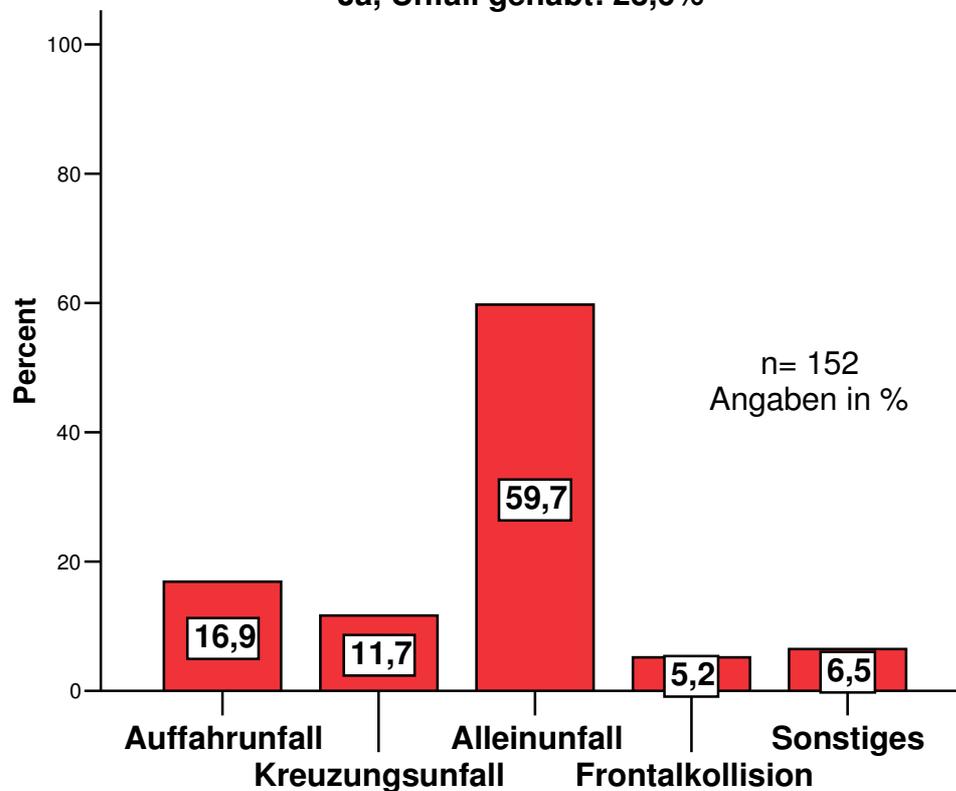
n= 642
Angaben in %

Wenn ja, welchen Unfalltyp:

Nahezu 60% der Unfälle waren Alleinunfälle (nur ein beteiligtes Fahrzeug). Der Anteil der Alleinunfälle ist demnach bei Alkolenkern stark überrepräsentiert. Zum Vergleich: die allgemeine Personenschadensunfallstatistik der Statistik Austria weist den Anteil der Alleinunfälle mit 24,4% aus. Es sei angemerkt, dass die Statistik Austria ausschließlich Unfälle mit Personenschaden erhebt. In dieser Studie wurden sämtliche Unfälle, unabhängig vom Schweregrad erhoben – also auch Sachschadensunfälle.

Unfalltyp

Ja, Unfall gehabt: 23,6%



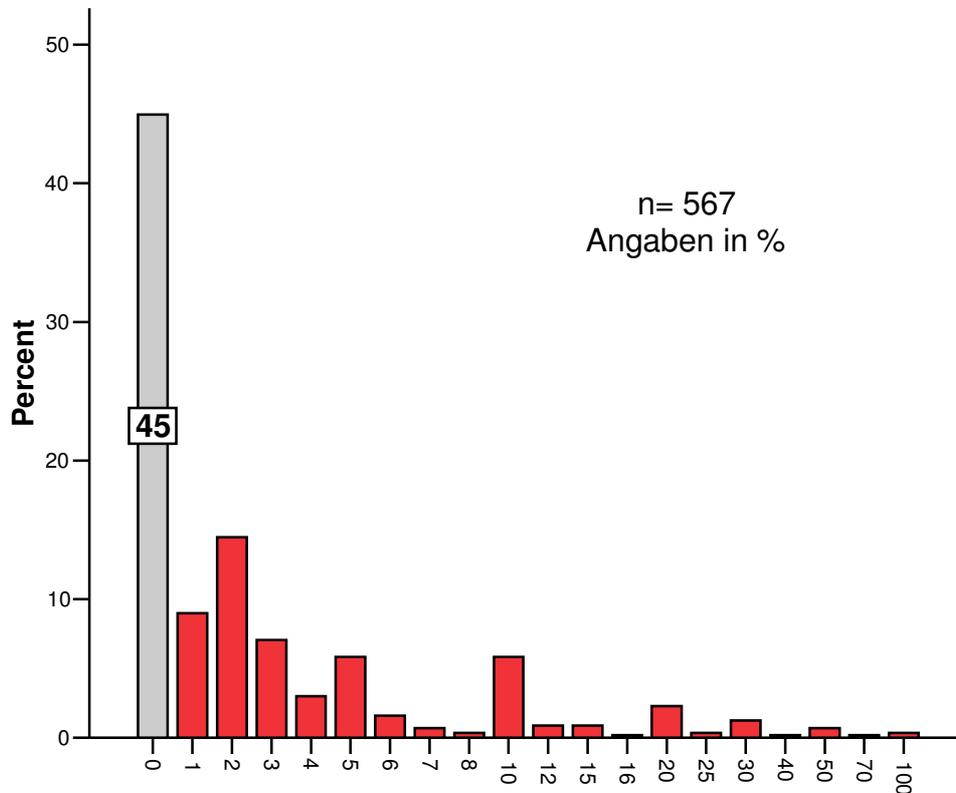
Frage 9: Wie oft sind Sie innerhalb der letzten 12 Monate vor dieser Fahrt alkoholisiert gefahren, ohne angehalten worden zu sein?

Mit dieser Fragestellung sollte die schwer zu fassende Dunkelziffer (nicht entdeckte Alkoholfahrten) erhoben werden. Wenn die Angaben in etwa wahrheitsgemäß gemacht wurden, dann dürfte die Dunkelziffer nicht sehr hoch liegen. Immerhin gaben 45% der befragten Alkolenker an, innerhalb des letzten Jahres vor ihrer Alkoholfahrt, wegen der sie die Nachschulung absolvieren mussten, nicht alkoholisiert gefahren zu sein. 9% gaben an, innerhalb der letzten 12 Monate einmal alkoholisiert gefahren zu sein, 7% dreimal, 3% viermal, 6% fünfmal. Nur 14% sind demnach sechsmal oder häufiger alkoholisiert gefahren.

Anzahl der Alkofahrten

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	255	39,6	45,0	45,0
	1	51	7,9	9,0	54,0
	2	82	12,7	14,5	68,4
	3	40	6,2	7,1	75,5
	4	17	2,6	3,0	78,5
	5	33	5,1	5,8	84,3
	6	9	1,4	1,6	85,9
	7	4	,6	,7	86,6
	8	2	,3	,4	86,9
	10	33	5,1	5,8	92,8
	12	5	,8	,9	93,7
	15	5	,8	,9	94,5
	16	1	,2	,2	94,7
	20	13	2,0	2,3	97,0
	25	2	,3	,4	97,4
	30	7	1,1	1,2	98,6
	40	1	,2	,2	98,8
	50	4	,6	,7	99,5
	70	1	,2	,2	99,6
	100	2	,3	,4	100,0
	Total	567	88,0	100,0	
Missing	System	77	12,0		
Total		644	100,0		

Anzahl der Alkofahrten



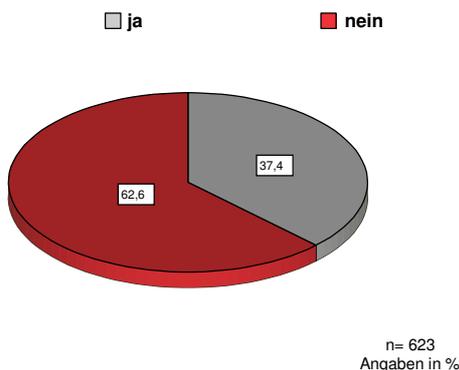
Frage 10: Hatten Sie vor der Fahrt Angst von der Polizei angehalten zu werden?

Ca. 63% der Befragten gaben an, dass sie vor Fahrtantritt keine Angst hatten, von der Polizei angehalten zu werden, 37% hingegen schon.

Angst vor Kontrolle

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	233	36,2	37,4	37,4
	nein	390	60,6	62,6	100,0
	Total	623	96,7	100,0	
Missing	System	21	3,3		
Total		644	100,0		

Angst vor Kontrolle



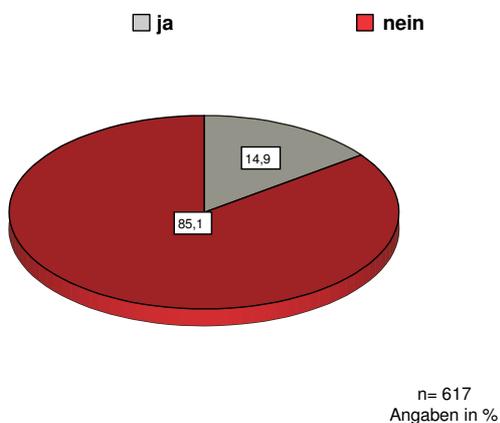
Frage 11: Hatten Sie vor der Fahrt Angst einen Unfall zu verursachen?

82% der befragten Alkolenker gaben an, dass sie vor Fahrtantritt keine Angst hatten, einen Unfall zu verursachen, nur 15% hatten eine diesbezügliche Angst. Wie weiter oben ausgeführt, waren 24% der Befragten in einen Unfall verwickelt und 41% gaben an, einen Fahrfehler begangen zu haben.

Angst vor Unfall

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	92	14,3	14,9	14,9
	nein	525	81,5	85,1	100,0
	Total	617	95,8	100,0	
Missing	System	27	4,2		
Total		644	100,0		

Angst vor Unfall

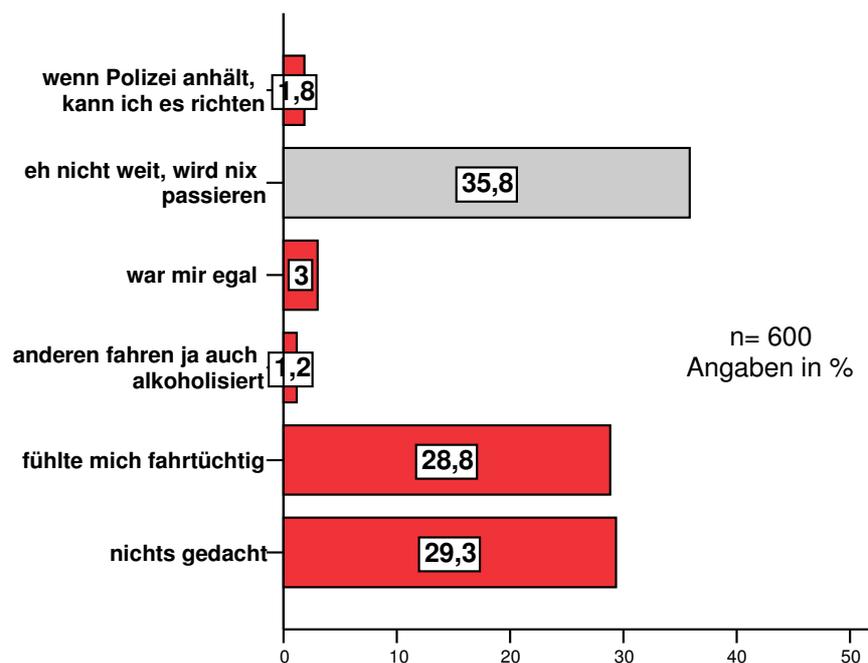


Frage 12: Was dachten Sie kurz vor Ihrer Alkoholfahrt?

Die meisten dachten vor Fahrtantritt, dass es „eh nicht weit sei und es würde schon nichts passieren“ (36%). 29% dachten, dass sie sich ohnedies noch fahrtüchtig fühlten und weitere 29% haben sie gar nichts vor Fahrtantritt gedacht. Die Vorstellung, dass man es sich mit der Polizei schon irgendwie richten könne, wenn man angehalten würde, war offensichtlich nur vereinzelt der Gedanke vor Fahrtantritt (1,8%). Demnach wird die Exekutive nahezu nicht als korrumpierbar gesehen.

Gedanken vor der Alkoholfahrt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	nichts gedacht	176	27,3	29,3	29,3
	fühlte mich fahrtüchtig	173	26,9	28,8	58,2
	anderen fahren ja auch alkoholisiert	7	1,1	1,2	59,3
	war mir egal	18	2,8	3,0	62,3
	eh nicht weit, wird nix passieren	215	33,4	35,8	98,2
	wenn Polizei anhält, kann ich es richten	11	1,7	1,8	100,0
	Total	600	93,2	100,0	
Missing	System	44	6,8		
Total		644	100,0		

Gedanken vor der Alkoholfahrt

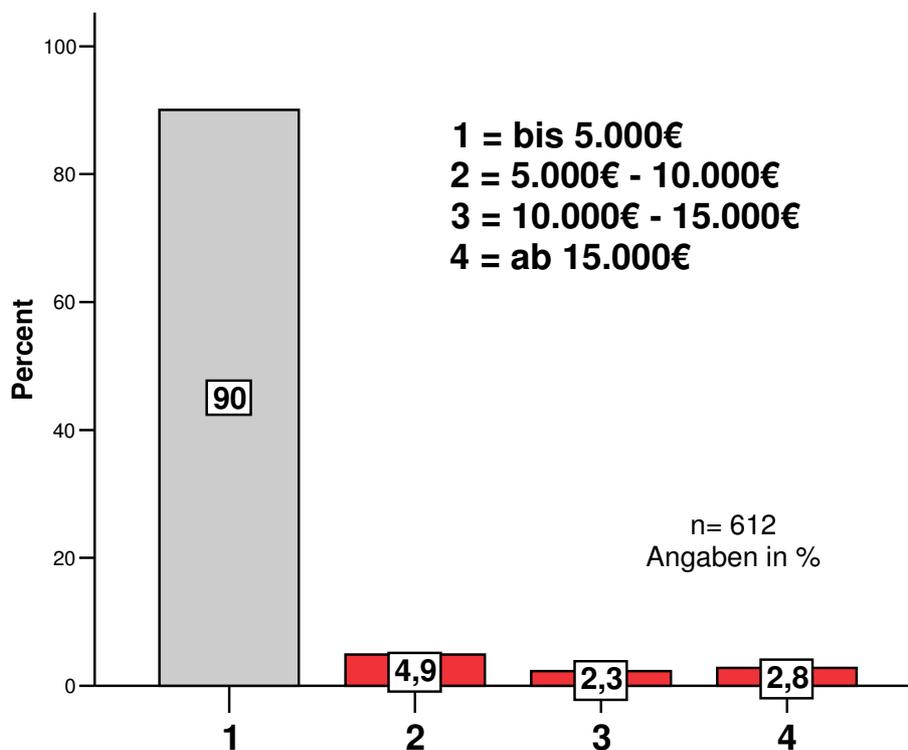
Frage 13: Wie viel hat Sie diese Alkoholfahrt insgesamt gekostet?

Die Gesamtkosten der Alkoholfahrt betragen bei den meisten (90%) bis zu 5.000,- Euro. Nur bei ca. 3% betragen die Kosten 15.000,- Euro und mehr.

Kosten_sortiert

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1,00	551	85,6	90,0	90,0
	2,00	30	4,7	4,9	94,9
	3,00	14	2,2	2,3	97,2
	4,00	17	2,6	2,8	100,0
	Total	612	95,0	100,0	
Missing	System	32	5,0		
Total		644	100,0		

Kosten der Alkoholfahrt



Frage 14: War es für Sie schon bei der Hinfahrt vorhersehbar, dass Sie Alkohol trinken werden?

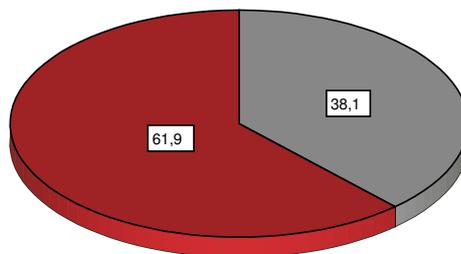
Die Befragten gaben an, dass der Alkoholkonsum vor der Fahrt in den meisten Fällen nicht vorhersehbar gewesen sei (62%). Nur in 38% der Fälle sei er vorhersehbar gewesen.

Vorhersehbarer Alkoholkonsum

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	232	36,0	38,1	38,1
	nein	377	58,5	61,9	100,0
	Total	609	94,6	100,0	
Missing	System	35	5,4		
Total		644	100,0		

Vorhersehbarer Alkoholkonsum

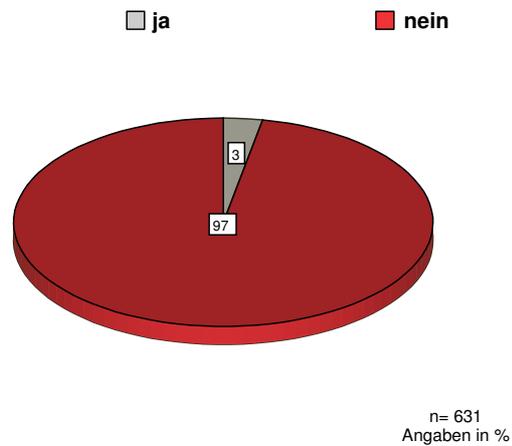
■ ja ■ nein



n= 609
Angaben in %

Frage 15: Glauben Sie, dass Sie in den nächsten ca. 5 Jahren wieder alkoholisiert fahren werden?

Nahezu alle Alkolenker sind sich nach der Nachschulung sicher, dass sie in den nächsten 5 Jahren nicht wieder alkoholisiert fahren werden (97%). Nur 3% sind diesbezüglich unsicher.

Glaube an Wiederholung

4.2. Bewertung der verkehrspsychologischen Nachschulung

Die verkehrspsychologische Nachschulung konnte hinsichtlich verschiedener Aspekte von den Teilnehmern auf einer fünfstufigen Schulnotenskala anonym von „sehr gut“ bis „nicht genügend“ bewertet werden.

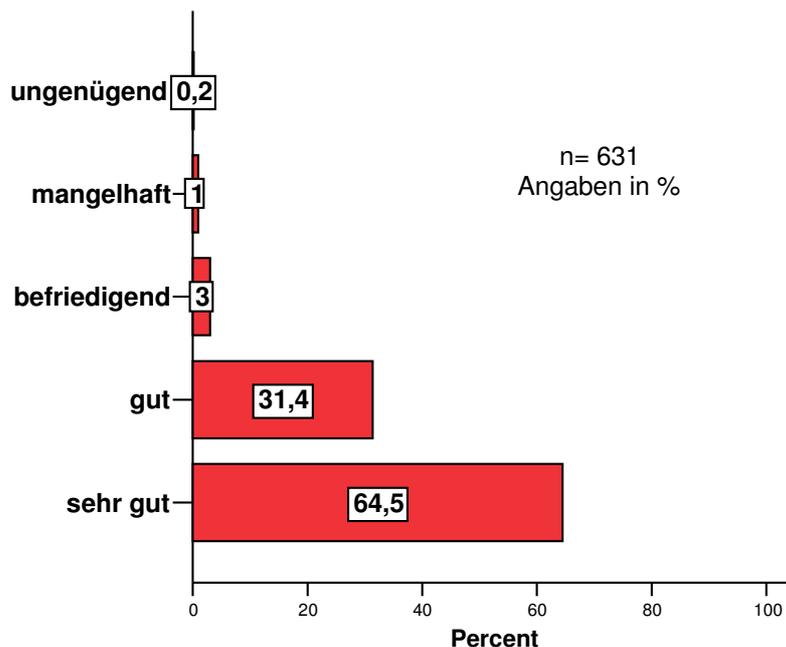
Frage 16: Wie gut wurde im Kurs auf Sie persönlich eingegangen?

Knapp 96% der anonym befragten Alkolenker meinten, dass in der verkehrspsychologischen Nachschulung gut (31%) oder sehr gut (65%) auf sie persönlich eingegangen wurde.

Persönlich eingegangen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	407	63,2	64,5	64,5
	gut	198	30,7	31,4	95,9
	befriedigend	19	3,0	3,0	98,9
	mangelhaft	6	,9	1,0	99,8
	ungenügend	1	,2	,2	100,0
	Total	631	98,0	100,0	
Missing	System	13	2,0		
Total		644	100,0		

Persönlich eingegangen

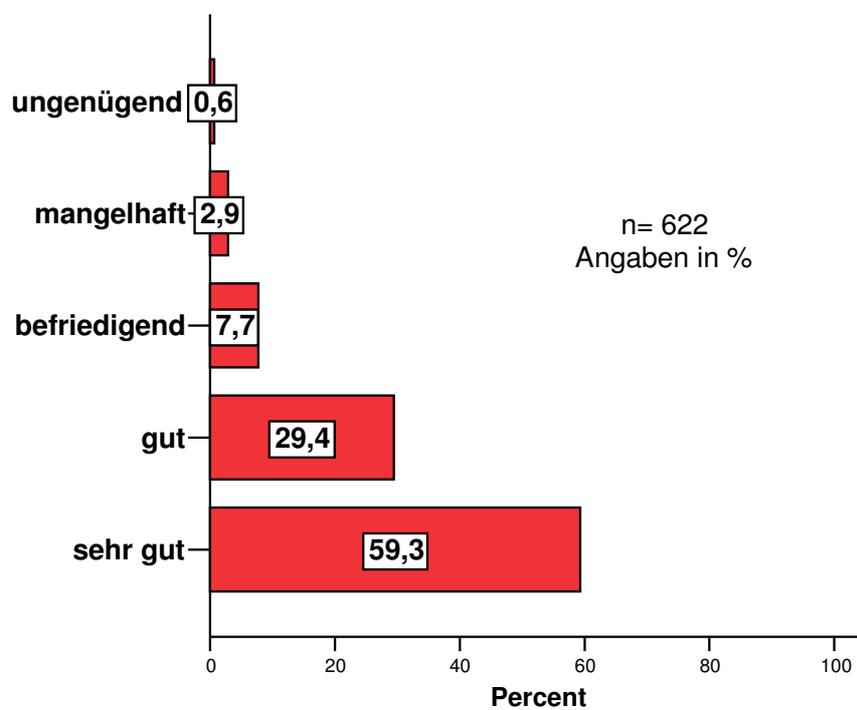


Frage 17: Wie nützlich war dieser Kurs für Sie?

Für knapp 89% war die verkehrspsychologische Nachschulung sehr gut nützlich (59%) oder gut nützlich (29%).

Nutzen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	369	57,3	59,3	59,3
	gut	183	28,4	29,4	88,7
	befriedigend	48	7,5	7,7	96,5
	mangelhaft	18	2,8	2,9	99,4
	ungenügend	4	,6	,6	100,0
	Total	622	96,6	100,0	
Missing	System	22	3,4		
Total		644	100,0		

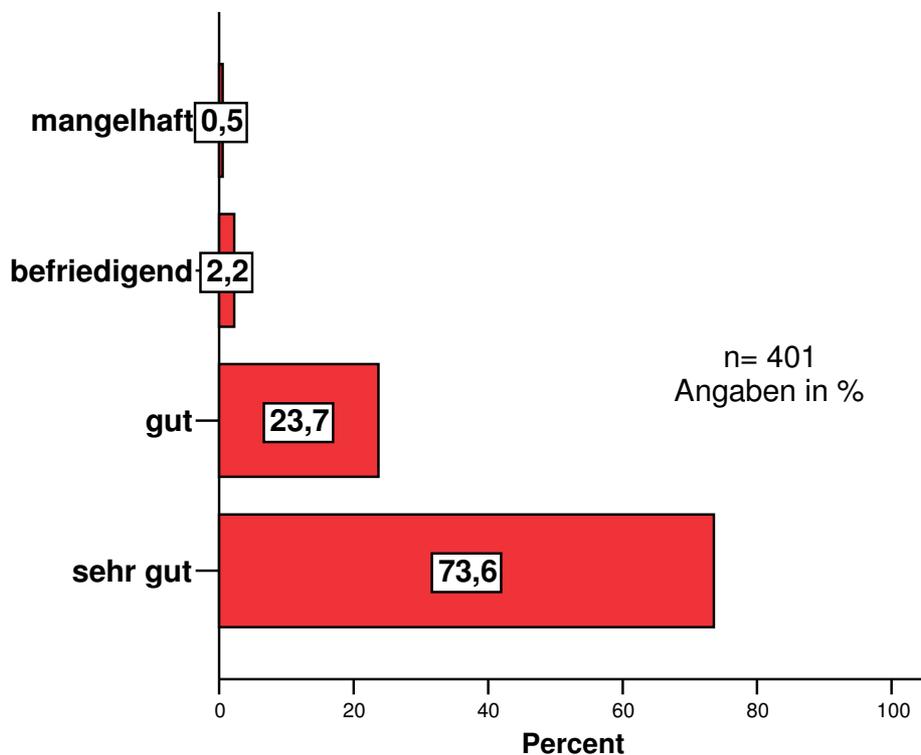
Nutzen

Frage 18: Hat der Kursleiter Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Interesse geweckt?

Etwa 97% der Befragten meinten, dass der Kursleiter / die Kursleiterin die Aufmerksamkeit sehr gut (74%) oder gut (24%) wecken konnte.

Aufmerksamkeit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	295	45,8	73,6	73,6
	gut	95	14,8	23,7	97,3
	befriedigend	9	1,4	2,2	99,5
	mangelhaft	2	,3	,5	100,0
	Total	401	62,3	100,0	
Missing	System	243	37,7		
Total		644	100,0		

Aufmerksamkeit

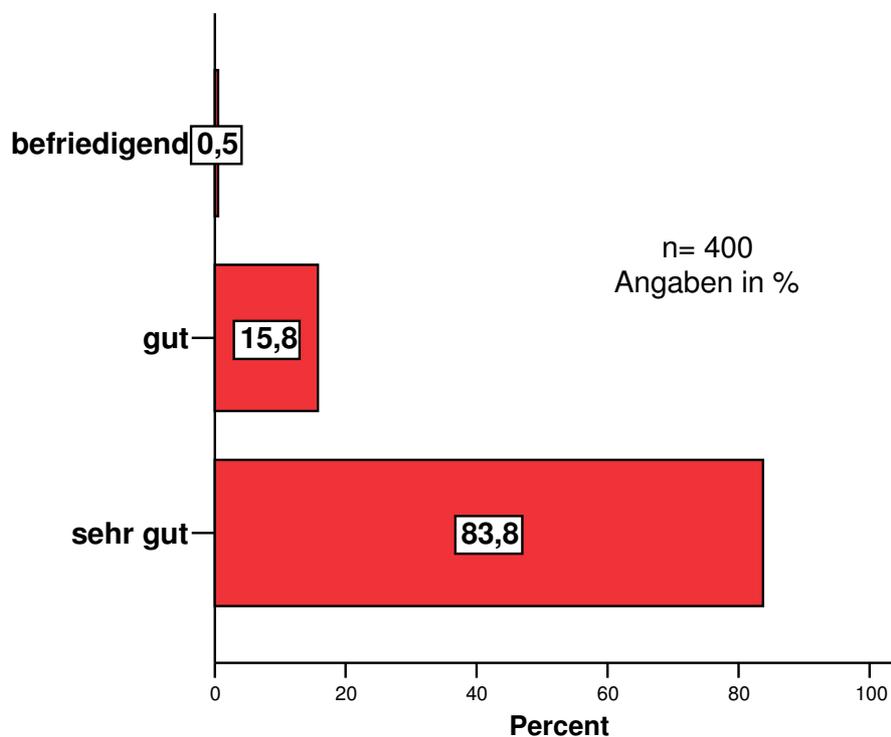
Frage 19: Konnte der Kursleiter ein entspanntes und angenehmes Klima in der Gruppe schaffen?

Das vom Kursleiter geschaffene Klima in der verkehrspsychologischen Nachschulung wurde nahezu ausschließlich als sehr gut (84%) oder gut (16%) empfunden.

Klima

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	335	52,0	83,8	83,8
	gut	63	9,8	15,8	99,5
	befriedigend	2	,3	,5	100,0
	Total	400	62,1	100,0	
Missing	System	244	37,9		
Total		644	100,0		

angenehmes Klima

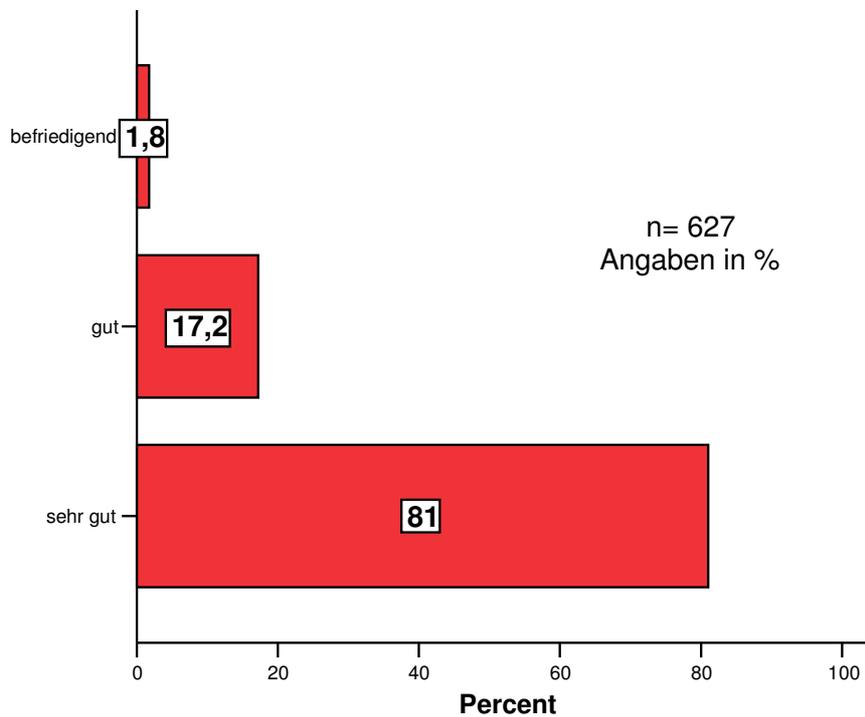


Frage 20: Wie bewerten Sie die Kompetenz Ihrer/s KursleiterIn?

Die Kompetenz des Kursleiters / der Kursleiterin wurde nahezu ausschließlich als sehr gut (81%) oder gut (17%) beurteilt.

Kompetenz

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	508	78,9	81,0	81,0
	gut	108	16,8	17,2	98,2
	befriedigend	11	1,7	1,8	100,0
	Total	627	97,4	100,0	
Missing	System	17	2,6		
Total		644	100,0		

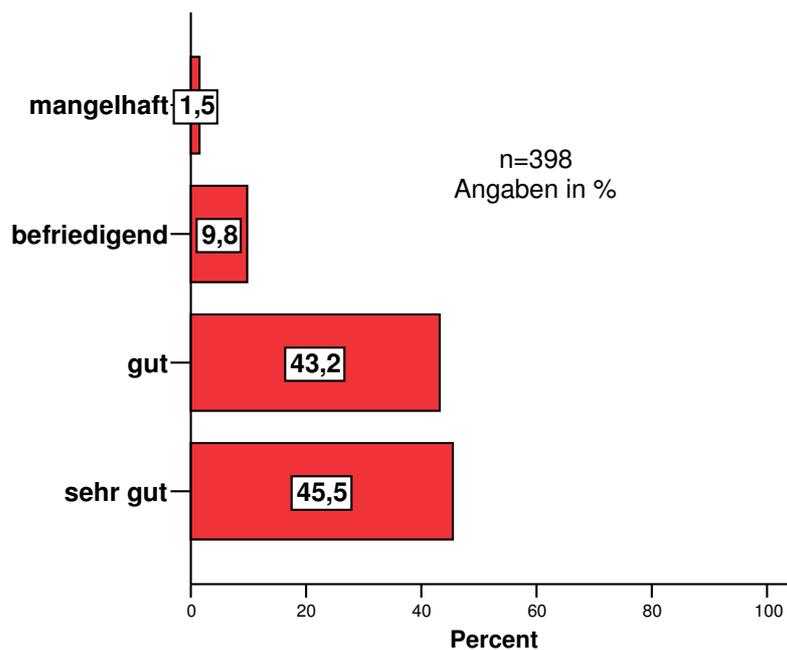
Kompetenz

Frage 21: Wie beurteilen Sie die verwendeten Methoden, Techniken und Kursinhalte?

Die in der verkehrspsychologischen Nachschulung verwendeten Methoden und Techniken wurden von 89% der Teilnehmer als sehr gut (46%) oder gut (43%) eingestuft.

Methoden_Techniken

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	181	28,1	45,5	45,5
	gut	172	26,7	43,2	88,7
	befriedigend	39	6,1	9,8	98,5
	mangelhaft	6	,9	1,5	100,0
	Total	398	61,8	100,0	
Missing	System	246	38,2		
Total		644	100,0		

Methoden und Techniken

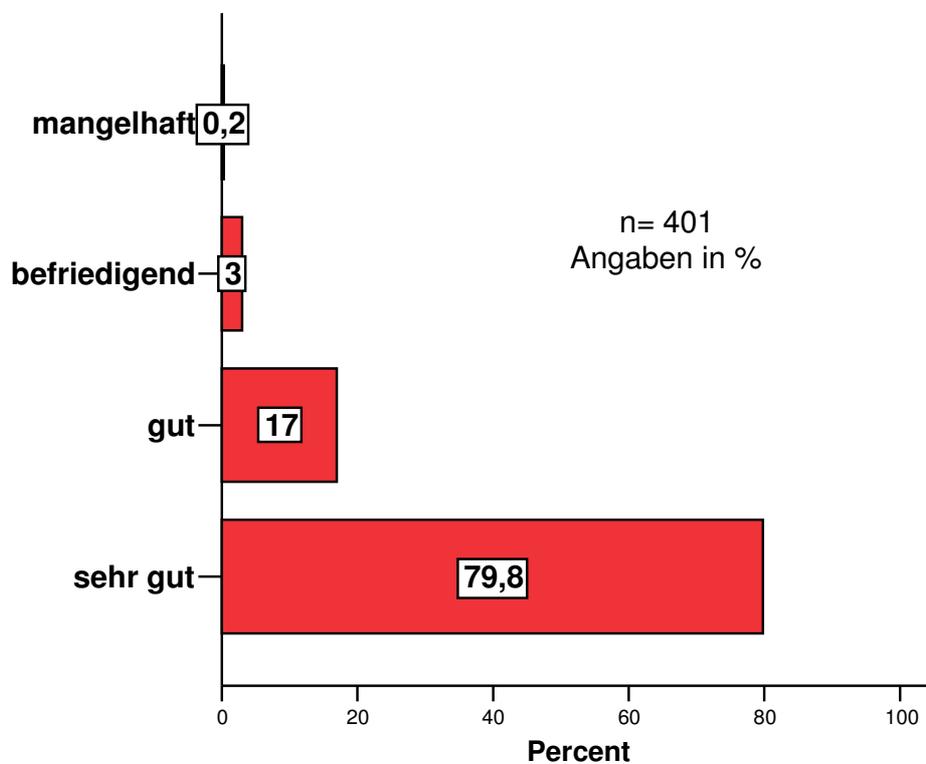
Frage 22: Waren Sie insgesamt mit der Qualität der Kursdurchführung zufrieden und würden Sie den Kursleiter weiter empfehlen?

Die Qualität der verkehrspsychologischen Nachschulung wurde insgesamt nahezu ausschließlich als sehr gut (80%) oder gut (17%) bewertet.

Qualität

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr gut	320	49,7	79,8	79,8
	gut	68	10,6	17,0	96,8
	befriedigend	12	1,9	3,0	99,8
	mangelhaft	1	,2	,2	100,0
	Total	401	62,3	100,0	
Missing	System	243	37,7		
Total		644	100,0		

Qualität



4.3. Signifikanzprüfverfahren zwischen den Fragestellungen

Etwaige Zusammenhänge zwischen den Fragestellungen, im Sinne der Verteilungseigenschaften, wurden mittels inferenzstatistischer Verfahren (SPSS) überprüft. Zur Prüfung der Verteilungseigenschaften wurden hauptsächlich Chi-Quadrat Tests durchgeführt. Dadurch konnte festgestellt werden, ob die Antworten auf die Fragen innerhalb der statistischen Grundgesamtheit zufällig verteilt waren oder ob Antwortkategorien in statistisch signifikantem Ausmaß zusammenhingen.

Kreuztabelle zw. Frage 11 (Angst vor Unfall) und Frage 8 (Unfall gehabt)

Die Signifikanzprüfung im Chi-Quadrat Test erbrachte kein signifikantes Ergebnis. Die Antworten waren zufällig verteilt. Man kann daher nicht schlussfolgern, dass jene Personen, die angaben vor der Alkoholfahrt Angst vor einem Unfall zu haben auch tatsächlich häufiger bei dieser Alkoholfahrt verunfallten.

Kreuztabelle zw. Frage 10 (Angst vor Polizei) und Frage 12 (Gedanken vor Fahrt)

Jene Personen, die angaben, vor der Alkoholfahrt keine Angst vor der Polizei gehabt zu haben, hatten sich auch signifikant häufiger nichts vor Fahrtantritt gedacht.

Jene Personen, die angaben sehr wohl vor der Alkoholfahrt Angst vor der Polizei gehabt zu haben, dachten auch signifikant häufiger vor Fahrtantritt, dass es ohnedies nicht weit sei und schon nichts passieren werde ($p=.000$). Dissonanztheoretisch wäre interpretierbar, dass die Ängstlichen ihre Dissonanz durch diesen Gedanken reduzieren wollten. Sieh auch Tabelle des Chi-Quadrat Tests:

Angst vor Polizei * Gedanken vor Alkoholfahrt Crosstabulation

			Gedanken Alkoholfahrt					Total	
			nichts gedacht	fühlte mich fahrtüchtig	anderen fahren ja auch alkoholisiert	war mir egal	eh nicht weit, wird nix passieren		wenn Polizei anhält, kann ich es richten
Angst_Kontrolle	ja	Count	41	64	5	4	104	6	224
		% within Angst_Kontrolle	18,3%	28,6%	2,2%	1,8%	46,4%	2,7%	100,0%
	nein	Count	131	106	2	14	108	5	366
		% within Angst_Kontrolle	35,8%	29,0%	,5%	3,8%	29,5%	1,4%	100,0%
Total		Count	172	170	7	18	212	11	590
		% within Angst_Kontrolle	29,2%	28,8%	1,2%	3,1%	35,9%	1,9%	100,0%

Kreuztabelle zw. Frage 1 (Wochentag) und Frage 8 (Unfall)

Die Unfallwahrscheinlichkeit war über alle Wochentage zufällig verteilt (nicht signifikant im Chi-Quadrat Test).

Kruskal-Wallis Test Frage 2 (Uhrzeit) und Frage 5 (Ort des Alkoholkonsum)

Das Ergebnis ist im Kruskal-Wallis Test signifikant. Es gibt Unterschiede in der Gruppe der "Orte des Alkoholkonsums". Niedrige Ränge werden an niedrige Werte vergeben (--> Uhrzeit von 1 - 24).

Jene Personen, die in der Disco oder an mehreren Orten tranken wurden eher in den frühen Morgenstunden alkoholisiert aufgehalten; jene, die an der Tankstelle tranken, eher schon am Abend.

Kruskal-Wallis Test**Ranks**

	Ort_Alkoholkonsum	N	Mean Rank
Uhrzeit	privat	121	336,62
	Fest	84	258,62
	Gasthaus	247	341,01
	Tankstelle	9	406,67
	in der Arbeit	26	372,77
	mehrere Orte	75	254,22
	Disco	54	202,46
	Total	616	

Test Statistics(a,b)

	Uhrzeit
Chi-Square	50,330
df	6
Asymp. Sig.	,000

a Kruskal Wallis Test

b Grouping Variable: Ort_Alkoholkonsum

Kreuztabelle zw. Frage 1 (Wochentag) und Frage 4 (Promille)

Die Promillehöhen waren hinsichtlich der Wochentage gleich verteilt. Sie unterschieden sich im Chi-Quadrat Test nicht signifikant zwischen den Wochentagen.

Kruskal-Wallis Test zw. Frage 2 (Uhrzeit) und Frage 4 (Promille)

Die Promillehöhe unterschied sich im Chi-Quadrat Test nicht signifikant zwischen der Uhrzeit der Alkoholfahrt.

Kruskal-Wallis Test zw. Frage 3 (Dauer) und Frage 4 (Promille)

Die Promillehöhe unterschied sich im Chi-Quadrat Test nicht signifikant zwischen der Dauer der Alkoholfahrt.

Kreuztabelle zw. Frage 6 (Mit wem wurde Alkohol getrunken) und Frage 4 (Promille)

Die Promillehöhe unterschied sich im Chi-Quadrat Test nicht signifikant zwischen der Variablen, mit wem man vor der Alkoholfahrt getrunken hatte.

Kreuztabelle zw. Frage 4 (Promille) und Frage 7 (Fahrfehler)

Je mehr Promille der befragte Alkolenker hatte, desto eher kam es zu einem selbst berichteten Fahrfehler, siehe Chi-Quadrat Tafel (p=.000):

Promille_sortiert3 * Fahrfehler Crosstabulation

			Fahrfehler		Total
			ja	nein	
Promille_sortiert3	1	Count	8	24	32
		% within Promille_sortiert3	25,0%	75,0%	100,0%
	2	Count	7	24	31
		% within Promille_sortiert3	22,6%	77,4%	100,0%
	3	Count	26	77	103
		% within Promille_sortiert3	25,2%	74,8%	100,0%
	4	Count	95	133	228
		% within Promille_sortiert3	41,7%	58,3%	100,0%
	5	Count	95	95	190
		% within Promille_sortiert3	50,0%	50,0%	100,0%
Total		Count	231	353	584
		% within Promille_sortiert3	39,6%	60,4%	100,0%

Kruskal-Wallis Test zw. Frage 4 (Promille) und Frage 7a (Art des Fahrfehlers)

Die Art des Fahrfehlers wies jedoch keinen statistisch signifikanten Zusammenhang mit der Promillehöhe auf.

Kreuztabelle Frage 4 (Promille) und Frage 8 (Unfall)

Je höher die Alkoholisierung bei der Fahrt war, desto eher kam es zu einem Unfall ($p=.006$), siehe Chi-Quadrat Tafel:

Promille_sortiert3 * Unfall Crosstabulation

		Unfall		Total	
		ja	nein		
Promille_sortiert3	1	Count	2	30	32
		% within Promille_sortiert3	6,3%	93,8%	100,0%
	2	Count	4	28	32
		% within Promille_sortiert3	12,5%	87,5%	100,0%
	3	Count	21	85	106
		% within Promille_sortiert3	19,8%	80,2%	100,0%
	4	Count	53	175	228
		% within Promille_sortiert3	23,2%	76,8%	100,0%
	5	Count	60	132	192
		% within Promille_sortiert3	31,3%	68,8%	100,0%
Total		Count	140	450	590
		% within Promille_sortiert3	23,7%	76,3%	100,0%

$P=.006$

Kruskal-Wallis Test zw. Frage 4 (Promille) und Frage 9 (Anzahl der Alkoholfahrten)

Es waren keine signifikanten Unterschiede zwischen der Promillehöhe bei der Alkoholfahrt und der angegebenen Alkoholfahrten innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Vorfall fassbar. Es dürfte demnach keinen Zusammenhang zwischen der Promillehöhe und der Dunkelziffer der (berichteten) nicht entdeckten Alkoholfahrten geben.

Kreuztabelle zw. Frage 4 (Promille) und Frage 10 (Angst vor Polizei)

Die Promillehöhe unterschied sich im Chi-Quadrat Test nicht signifikant zwischen der Variablen, ob man vor der Alkoholfahrt Angst hatte, von der Polizei angehalten zu werden.

Kreuztabelle zw. Frage 4 (Promille) und Frage 11 (Angst Unfall zu verursachen)

Die Promillehöhe unterschied sich im Chi-Quadrat Test nicht signifikant zwischen der Variablen, ob man vor der Alkoholfahrt Angst hatte, einen Unfall zu verursachen.

Kreuztabelle zw. Frage 4 (Promille) und Frage 12 (Gedanken vor Fahrt)

Personen mit hoher Alkoholisierung (mehr als 1,6 Promille) dachten sich signifikant am häufigsten vor der Alkoholfahrt, dass es ohnedies nicht weit sei und schon nichts passieren werde. Mögliche Interpretation nach Dissonanztheorie: Es war ihnen die besonders hohe Alkoholisierung und die damit verbunden Gefahr bewusst und sie suchten nach einem Gedanken, der diese Dissonanz reduzieren konnte. Siehe Chi-Quadrat ($p=.000$) und Spearman Korrelation:

Promille_sortiert3 * Gedanken_Alkofahrt Crosstabulation

			Gedanken Alkofahrt					Total	
			nichts gedacht	fahrtüchtig	anderen fahren ja auch alkoholisiert	egal	eh nicht weit, wird nix passiere		bei Kontrolle schon richten können
Promille_sortiert3	1	Count	13	12	0	0	3	2	30
		% within Promille_sortiert3	43,3%	40,0%	,0%	,0%	10,0%	6,7%	100,0%
	2	Count	8	11	0	2	7	0	28
		% within Promille_sortiert3	28,6%	39,3%	,0%	7,1%	25,0%	,0%	100,0%
	3	Count	22	42	0	1	30	3	98
		% within Promille_sortiert3	22,4%	42,9%	,0%	1,0%	30,6%	3,1%	100,0%
	4	Count	62	68	1	9	78	3	221
		% within Promille_sortiert3	28,1%	30,8%	,5%	4,1%	35,3%	1,4%	100,0%
	5	Count	57	31	4	5	83	2	182
		% within Promille_sortiert3	31,3%	17,0%	2,2%	2,7%	45,6%	1,1%	100,0%
Total		Count	162	164	5	17	201	10	559
		% within Promille_sortiert3	29,0%	29,3%	,9%	3,0%	36,0%	1,8%	100,0%

Korrelation nach Spearman**Correlations**

			Promille_sortiert3	Gedanken_Alkofahrt
Spearman's rho	Promille_sortiert3	Correlation Coefficient	1,000	,089(*)
		Sig. (2-tailed)	.	,036
		N	592	559
	Gedanken_Alkofahrt	Correlation Coefficient	,089(*)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,036	.
		N	559	600

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

4.4. offene Fragen

Zusätzlich zu den standardisierten Fragen am Fragebogen wurden noch vier offene Fragen angeboten. Im Folgenden werden diese Fragen und deren Antworten einzeln dargestellt. Die Auswertungen erfolgten händisch mittels sinngemäßer Zuordnungen.

Die Befragten mussten nicht, aber sie konnten antworten. Sie konnten auch mehrfach antworten. Dies wirkte sich auf das jeweilige n je Frage aus. Die Details sind hierzu in den folgenden Tabellen dargestellt:

Frage 23		
Mit welchen <u>Strategien</u> werden Sie künftige Alkoholfahrten vermeiden?		
N= 644 Befragte / 676 Nennungen		
	Absolut	Prozent
keinen Alkohol während des Autofahrens (Don't drink and drive)	168	24,85
zu Fuß gehen/Auto stehen lassen/Schlüssel abgeben/abholen lassen	161	23,82
Alkoholabstinenz (keinen Alkohol mehr trinken) 0,0 ‰	150	22,19
Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel/Taxi	123	18,20
mehr Denken/ vorausplanen	57	8,43
Nein sagen/weniger trinken	17	2,51
Summe der Nennungen	676	

Frage 24Was hat Ihnen an der Nachschulung besonders gut gefallen?

N= 644 Befragte / 558 Nennungen

	Absolut	Prozent
erhaltene Informationen (zB. Alkoholgehalt + Promilleberechnung)/Erzählungen	129	23,12
Diskussionen/ Gespräche mit den anderen/anderen Teilnehmer	95	17,03
angenehme Atmosphäre/Klima	94	16,85
ganze Kurs	51	9,14
sympathische KursleiterInnen	33	5,91
Wurde als Mensch behandelt/ persönliches Eingehen	31	5,56
(interessante) Themen	26	4,66
Bewusstseinsbildung	24	4,30
guter Lerneffekt/gute Strategien	19	3,41
Kompetenz der KursleiterInnen	14	2,51
Offenheit der KursleiterInnen	10	1,79
nichts	10	1,79
Das Heft/Videos	8	1,43
Methoden der Vortragenden	7	1,25
Das Ende	5	0,90
Inhalt konnte selbst bestimmt werden	1	0,18
Die Pausen	1	0,18
Summe der Nennungen	558	

Frage 25Was hat Ihnen an der Nachschulung nicht gefallen?

N= 644 Befragte / 241 Nennungen

	Absolut	Prozent
lange Kursdauer/ Zeitaufwand	77	31,95
Kosten	47	19,50
nichts, alles in Ordnung	37	15,35
Anwesendheitspflicht/ Zwang	15	6,22
Uhrzeit	15	6,22
zu theoretisch/langweilig	11	4,56
alles	7	2,90
trockene Luft/ der Raum	6	2,49
zuviele/einige der Teilnehmer	6	2,49
Bewußtseinsänderung fraglich	4	1,66
Die Autofahrt dahin	4	1,66
zu kurze Pausen	3	1,24
die ersten 30 min am ersten Tag	2	0,83
Der Grund der Nachschulung	2	0,83
0,0 Promille	2	0,83
Dass der Kurs zu Ende ist	1	0,41
kein fixer Wochentag	1	0,41
keinen Führerschein	1	0,41

Summe der Nennungen**241**

Frage 26

Was müsste man Ihrer Meinung nach tun, damit nicht so viele Leute alkoholisiert fahren?

N= 644 Befragte / 491 Nennungen

	Absolut	Prozent
Öffentlichkeitsarbeit (Berichte in den Medien...)	25	5,09
Sensibilisierung (kein Kavaliersdelikt) bez. der Folgen	16	3,26
bessere Aufklärung (bereits in Schulen)	69	14,05
mehr Informationen	11	2,24
strengere/mehr Kontrollen	81	16,50
0,0 Promillegrenze beim Autofahren	47	9,57
gratis Taxi/Vergünstigungen bei den öffentlichen Verkehrsmittel/bessere Verbindungen	45	9,16
härtere Strafen	33	6,72
Bewusstseinsbildung	30	6,11
Alkohol abschaffen/ Alkoholverbot	24	4,89
Auto mit eingebauten Alkomat	19	3,87
(gratis) Nachschulungskurse (auch ohne vorherige Führerscheinabnahme)	18	3,67
(bessere) Selbsteinschätzung/-kontrolle	17	3,46
weniger trinken/ nichts mehr trinken	15	3,05
nichts	9	1,83
Freunden/Bekanntem abraten, alkoholisiert zu fahren	8	1,63
Nachschulung bereits in Führerscheinausbildung integrieren	7	1,43
billigere Antialkoholische Getränke/ teureren Alkohol	7	1,43
mehr über Probleme reden	3	0,61
weniger "Happy Hours"	2	0,41
Psychotherapie auf Kasse	2	0,41
Alkohol über 21 Jahre	1	0,20
Spitalsdienst	1	0,20
weniger Werbung für und mit Alkohol	1	0,20

Summe der Nennungen

491

4.5. Unfallstatistik

Im September 2009 trat in Österreich eine Verschärfung der Strafen sowie der begleitenden Maßnahmen von alkoholisierten Lenkern in Kraft. Einerseits wurden die Geldstrafen erhöht, andererseits die Entziehungszeiträume der Lenkberechtigung verlängert. Gleichzeitig wurde eine vierstündige Belehrung von Alkolenkern im Bereich zwischen 0,8 und 1,19 Promille zum Gesetz. Diese werden unter dem Begriff „Verkehrskoaching“ von Rettungsorganisationen durchgeführt.

Darüber hinaus wurde eine Medien-Kampagne gegen Alkohol im Straßenverkehr im Monat November 2009 gestartet. Diese beinhaltete abschreckende Fernsehspots sowie großformatige Anzeigen in Tageszeitung, Plakate und mehrfache Medienberichte über diese Aktion sowie die Strafverschärfung.

Zur Überprüfung eines etwaigen Effektes dieser Kampagne inklusive der Strafverschärfung ist insbesondere der Zeitraum September 2009 bis ca. Jänner 2010 von Relevanz. (Auch bei der Senkung des Alkohollimits von 0,8 auf 0,5 Promille mit überdurchschnittlicher Medienberichterstattung im Jahr 1998 sanken die Alkoholunfälle im Wesentlichen unmittelbar in den ersten Monaten.)

Hypothese:

Da sich die Alkohol-Kampagne ausschließlich auf das Thema Alkohol im Straßenverkehr konzentrierte, wäre zu erwarten, dass die Alkoholunfälle im fraglichen Zeitraum stärker rückgängig sind als die Gesamtzahl aller Unfälle (ohne die Alkoholunfälle). Wenn sich die Veränderungen der Alkoholunfälle nicht von den Veränderungen der Gesamtzahl der Unfälle unterscheiden, sind andere Einflussfaktoren als die Alkohol-Kampagne samt Strafverschärfung und so genanntem Verkehrskoaching nahe liegend.

Aussagekräftig ist somit der prozentuelle Anteil der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen. Mit diesem Quotienten wird dargestellt, ob sich die Zahl der Alkoholunfälle gleich oder unterschiedlich zur Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle verhält. Bezüglich des Zeitraumes sind die Zahlen für das Jahr 2009 bis Anfang 2010 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ebenso von Relevanz wie die etwaigen monatlichen Veränderungen zwischen insbesondere August 2009 bis ca. Jänner 2010. Es wäre ein Rückgang der Alkoholunfälle ab Sep. 2009 gegenüber Aug. 2009 zu erwarten. Im September traten die verschärften Alkoholbestimmungen samt dem so genannten Verkehrskoaching in Kraft und wurden medial publik gemacht. Ab Nov. 2009 setzte zusätzlich die Medien-Kampagne gegen Alkohol am Steuer ein. Diese Kampagne blieb mit abnehmender Intensität einige Monate in Kraft. Die stärksten Effekte wären naturgemäß in der Anfangsphase zu erwarten. In den Monaten Nov. und Dez. 2009 hätte sie aufgrund des Neuigkeitseffektes und aufgrund dessen, dass sie zu Anfang zusätzlich intensiv medial thematisiert wurde, am stärksten unfallreduzierend wirken müssen (ähnlich wie bei der Einführung des 0,5 Promille Limits im Jahr 1998 – hier gingen die Alkoholunfälle auch sofort zurück).

Als Datenbasis wurden die von der Statistik Austria publizierten Monatszahlen für die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der Anzahl der Personenschadensunfälle mit alkoholisierten Beteiligten für Österreich herangezogen.

Ergebnisse Prozentanteil der Alkoholunfälle :

Die Prozentanteile der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen veränderten sich im fraglichen Zeitraum Sep. 2009 bis Jän 2010 gegenüber dem Zeitraum des Referenzjahres, Sep. 2008 bis Jän. 2009 nicht augenfällig.

Im Zeitraum Aug. 2009 bis Jän. 2010 schwankten die Prozentanteile der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen zwischen 6,4 bis 7,9 und im Zeitraum Aug. 2008 bis Jän. 2009 zwischen 6,2 bis 7,8.

Somit ist ein etwaiger Einfluss der Alkoholkampagne inklusive der erhofften Präventivwirkung durch die Strafverschärfung und dem so genannten Verkehrscoaching auf das Unfallgeschehen nicht interpretierbar.

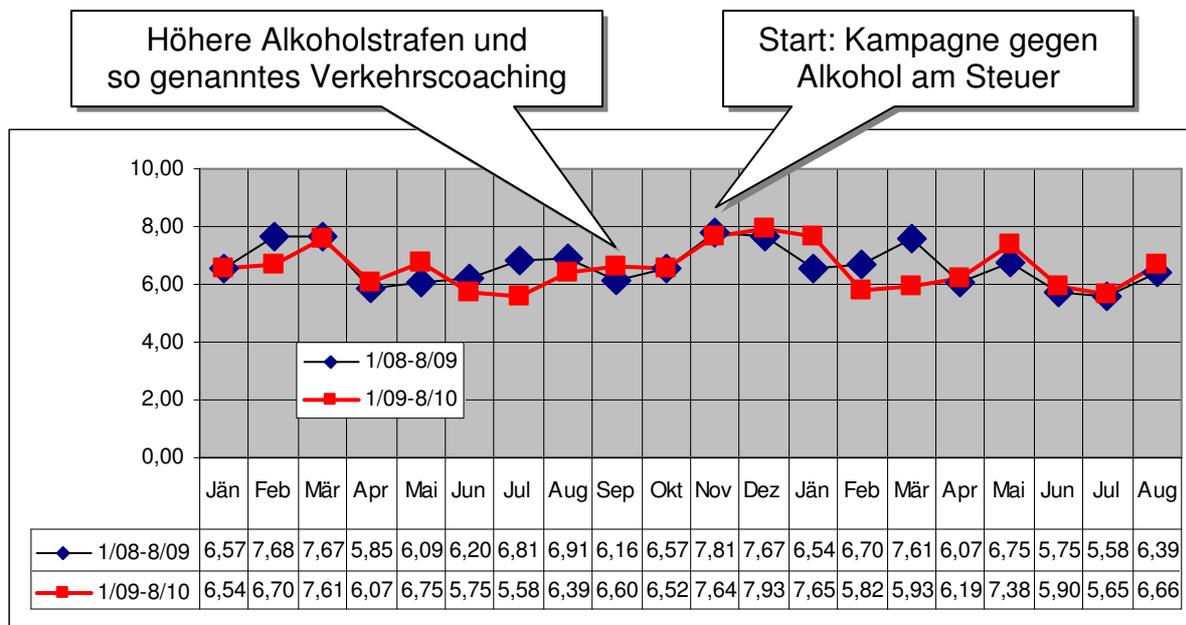
Auch der Zeitraum danach lässt keine etwaigen verzögerten Effekte erkennen. In den Folgemonaten schwankten die Prozentanteile weiterhin in einem als zufällig zu interpretierendem Ausmaß. Im Frühling / Sommer 2010 lagen die Prozentwerte der Alkoholunfälle gleichauf mit jenen aus dem Frühjahr 2009.

Bei Gesamtbetrachtung des Zeitraumes Jänner 2009 bis August 2010 zeigen sich im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum Jänner 2008 bis August 2009 keine überzufälligen Veränderungen. Es sind insgesamt keine Effekte der Alkohol-Kampagne samt verschärften Sanktionen für Alkolenker ab Sep. 2009 interpretierbar. Die Detailergebnisse, welche als die üblichen Zufallsschwankungen mit einer leichten Steigerung zur Weihnachtszeit zu interpretieren sind, können aus tiefer stehender Grafik ersehen werden:

Prozentueller Anteil der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen

(jeweils Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich)

Zeitraum Jänner 2008 bis August 2009 gegenüber dem Zeitraum Jänner 2009 bis August 2010



Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: alles-fuehrerschein.at

Ergebnisse Absolutzahlen der Unfallstatistik:

Bei Betrachtung der Absolutzahlen findet sich bei der Anzahl der Alkoholunfälle für den fraglichen Zeitraum Sep. 2009 bis Jän. 2010 gegenüber dem Vorjahreszeitraum Sep. 2008 bis Jän. 2009 ein Rückgang um 1,3%. Nicht nur, dass dieser Rückgang dermaßen gering ist, sodass er als Zufallsschwankung anzusehen ist, zeigt sich gleichzeitig auch noch ein augenfällig stärkerer Rückgang bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (alle Unfälle ohne die Alkoholunfälle) um 5,4% im selben Zeitraum. Das heißt, dass im fraglichen Zeitraum alle anderen Unfälle zurückgegangen sind. Gleichzeitig sind die Alkoholunfälle im Wesentlichen unverändert geblieben sind. Die Alkoholunfälle sind demnach sogar prozentuell gestiegen. Hätten die Alkohol-Kampagne und die Strafverschärfung inklusive dem so genannten Verkehrscoaching einen Effekt auf das Alkoholisiko im Straßenverkehr gehabt, hätten erstens die Absolutzahlen stärker als bloß um 1,3% zurückgehen müssen und zweitens hätten die Alkoholunfälle stärker zurückgehen müssen als die Gesamtzahl aller übrigen Unfälle.

Zeitraum	Alle Unfälle ohne Alkoholunfälle	Veränderung aller Unfälle ohne Alk.Unf.	Alkoholunfälle	Veränderung der Alkoholunfälle
Sep.08 – Jän.09	13.892		1.028	
Sep.09 – Jän.10	13.147	-5,4%	1.015	-1,3%

Auch bei Betrachtung eines längeren Zeitraumes finden sich keine Hinweise darauf, dass Alkoholunfälle signifikant stärker rückläufig wären als alle anderen Unfälle: Von September 2009 bis Juni 2010 ereigneten sich zwar um 7,69% weniger Alkoholunfälle als im Vergleichszeitraum des Vorjahres von September 2008 bis Juni 2009. Allerdings gingen alle anderen Unfälle (ohne Alkoholunfälle) im selben Vergleichszeitraum um 8,38% zurück.

Gemäß einer Repräsentativbefragung von 1000 Österreichern durch das GfK Meinungsforschungsinstitut (Quelle: APA/GfK) schränkten sich im ersten Halbjahr 2010 die Österreicher infolge der Wirtschaftskrise in erster Linie beim Ausgehen und bei Lokalbesuchen ein. 50% der Befragten machten diese Angabe. An zweiter Stelle wurde im Kfz-Bereich gespart.

In beiden tiefer stehenden Tabellen sind jene Basiszahlen aufgelistet, die in obigen Grafiken verwendet wurden.

Tabelle: Zeitraum Jän. 2008 bis Juni 2009 jeweils für Österreich, jeweils Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Prozentanteil der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen, Anzahl der Verkehrsunfälle, Anzahl der Verkehrsunfälle mit alkoholisierten Beteiligten:

	% Alkoholunfälle 1/08 - 6/09	Unfälle 1/08-8/09	Alk.unfälle 1/08-8/09
Jän 08	6,57	2556	168
Feb 08	7,68	2448	188
Mär 08	7,67	2661	204
Apr 08	5,85	3211	188
Mai 08	6,09	3909	238
Jun 08	6,20	3934	244
Jul 08	6,81	4037	275
Aug 08	6,91	4067	281
Sep 08	6,16	3634	224
Okt 08	6,57	3331	219
Nov 08	7,81	2828	221
Dez 08	7,67	2557	196
Jän 09	6,54	2570	168
Feb 09	6,70	2178	146
Mär 09	7,61	2286	174
Apr 09	6,07	3442	209
Mai 09	6,75	3702	250
Jun 09	5,75	3615	208
Jul 09	5,58	4070	227
Aug 09	6,39	4162	266

Tabelle: Zeitraum Jän. 2009 bis Juni 2010 jeweils für Österreich, jeweils Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Prozentanteil der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen, Anzahl der Verkehrsunfälle, Anzahl der Verkehrsunfälle mit alkoholisierten Beteiligten:

	% Alkoholunfälle 1/09 - 6/10	Unfälle 1/09-8/10	Alk.unfälle 1/09-8/10
Jän 09	6,54	2570	168
Feb 09	6,70	2178	146
Mär 09	7,61	2286	174
Apr 09	6,07	3442	209
Mai 09	6,75	3702	250
Jun 09	5,75	3615	208
Jul 09	5,58	4070	227
Aug 09	6,39	4162	266
Sep 09	6,60	3696	244
Okt 09	6,52	3205	209
Nov 09	7,64	2604	199
Dez 09	7,93	2395	190
Jän 10	7,65	2262	173
Feb 10	5,82	1993	116
Mär 10	5,93	2631	156
Apr 10	6,19	2859	177
Mai 10	7,38	2899	214
Jun 10	5,93	3068	182
Jul 10	5,65	3294	186
Aug 10	6,66	2986	199

5. Schlussfolgerungen

Aus den Ergebnissen der Unfallstatistiken ist ableitbar, dass die verschärften Strafen für Alkolenker samt dem neuen so genannten Verkehrscoaching ab Sep. 2009 und der medialen Alkohol-Kampagne ab Nov. 2009 keine Auswirkungen auf das Unfallgeschehen im fraglichen Zeitraum hatten. Als fraglicher Zeitraum sind die unmittelbar folgenden Monaten im Vergleich zu den entsprechenden Monaten des Vorjahreszeitraumes anzusehen. Im vorliegenden Fall kann nicht argumentiert werden, dass ein Rückgang der Alkoholunfälle erst nach etwa einem Jahr zu erwarten sei. Denn auch im Jahr 1998, als das gesetzliche Alkohollimit von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt wurde, sanken die Alkoholunfälle unmittelbar in den ersten Monaten, nicht erst Monate später. Die damalige Limit-Senkung wurde von massiver Medienberichterstattung über gesteigerte Polizeikontrollen begleitet. Dies unterstreicht, dass nicht inhaltlich abschreckende Themen, sondern primär die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit im Zuge von Alkoholkontrollen unmittelbar abschreckend wirken dürfte. Dass abschreckende Inhalte nicht die Zielgruppe erreichen, ist eine bekannte Tatsache in der Psychologie. Höhere Strafen und die Inhalte des so genannten Verkehrscoachings sowie der Medien-Kampagne sind eindeutig abschreckender Natur. Es wird empfohlen, dass bei Verwendung von Budgetmitteln (für Kampagnen) und bei neuen gesetzlichen Regelungen wissenschaftliche Ergebnisse beachtet werden.

Das Ausbleiben der unfallreduzierenden Wirkung kann auch durch die Befragungsergebnisse der vorliegenden Studie erklärt werden. Auf die offene Frage, was aus der Sicht der befragten 644 Alkolenker gegen Alkohol im Straßenverkehr helfen würde, nannten nur 5% „Öffentlichkeitsarbeit und Berichte in Medien“. Und das, obwohl gerade im Befragungszeitraum die Alkohol-Kampagne lief. Offenbar erreichte diese Kampagne fast nur jene Lenker, die ohnedies nicht alkoholisiert fahren. In erster Linie wurden mehr Polizeikontrollen gefordert: 17%. Dies ist wiederum in Übereinstimmung mit der oben genannten Promillesenkung im Jahr 1998 und der subjektiv erhöhten Entdeckungswahrscheinlichkeit zu sehen, wodurch damals offensichtlich die Alkoholunfälle unmittelbar zurückgegangen waren.

Die Evaluation der verkehrspsychologischen Nachschulung ergab eine überdurchschnittlich hohe Klientenzufriedenheit. Folgende Fragestellungen wurden von durchschnittlich 90% der Alkolenker auf einer fünfstufigen Schulnotenskala mit „gut“ bis „sehr gut“ beurteilt: Nutzen der Nachschulung, vertieftes Eingehen auf die Teilnehmer, angenehmes Arbeitsklima, Kompetenz des bzw. der Verkehrspsychologen/in, Interesse wecken, verwendete Methoden und Techniken und die Qualität insgesamt. Hierzu ist anzumerken, dass Seminare unmittelbar nach ihrer Durchführung meist positiv bewertet werden. Somit ist aber zumindest der Schluss zu ziehen, dass es keinen akuten Handlungsbedarf aus Klientensicht gibt, um die verkehrspsychologische Nachschulung zu optimieren. Wäre dies der Fall, so wären die Ergebnisse zumindest nur durchschnittlich, nicht aber dermaßen überdurchschnittlich ausgefallen. Dazu ist auch zu ergänzen, dass die verkehrspsychologische Nachschulung selbst bereits hinsichtlich ihrer rückfallreduzierenden Wirkung evaluiert wurde (siehe z.B. Bartl, 2002).

Die aus dieser Studie gewonnen Erkenntnisse über die Charakteristika der Alkolenker-Klientel sowie der Alkoholfahrten unterstreichen den bisherigen Erkenntnisstand. Das Risiko für einen Verkehrsunfall oder auch nur einen Fahrfehler steigt mit der Höhe des Alkoholisierungsgrades. Diese Ergebnisse sind bereits durch zwei road side surveys bekannt (Borkenstein et al., 1974 und Krueger, 1995). Die Übereinstimmung der Ergebnisse aus

vorliegender Studie mit jenen der beiden genannten road side surveys unterstreicht die Güte der erhobenen Daten der vorliegenden Studie.

Literatur:

Bartl, G: EU-Projekt „Andrea“: Analyse von Fahrer-Nachschulungsprogrammen. Zeitschrift für Verkehrsrecht 47.Jg., Heft 3, S. 101-108, 2002.

Bartl, G., Aassailly, J-P; Chatenet, F.; Hatakka, M.; Keskinen, E.; Willmes-Lenz, G.: EU-Project „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes., Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1st Edition 2002, 403 S.

Borkenstein, R.F.; Crowther, R.F.; Shumate, R.P.; Ziel, w.B. & Zylman, R.: The role of Drinking Driver in Traffic Accidents (The Grand Rapids Study). Department of Police Administration, Indiana University, second edition prepared especially for Blutalkohol (re-edited by R.F. Borkenstein). Blutalkohol, Vol. II, 1974.

Krüger, H.-P. (Hrsg.): Das Unfallrisiko unter Alkohol. Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen. Fischer, Stuttgart, 1995.