

KAPITEL 9

FAHREN UNTER ALKOHOL - ZUR INTERPRETATION VON UNTERSCHIEDEN IM OST-WEST-VERGLEICH

Günther Kräupl und Ralf Köbel

Die nachfolgende Interpretation konzentriert sich allein auf die signifikanten Unterschiede im deutschen Ost-West-Vergleich (zwischen Thüringen und Unterfranken) des übergreifenden Deutschen Roadside Surveys (vgl. insbesondere die Kapitel 3 und 7). Erklärungsbedürftige Ergebnisse sind aus unserer Sicht damit hauptsächlich:

- Während in Ost vor 1989 ein geringerer Anteil von alkoholbeeinflussten Verkehrsteilnahmen durch die Fahrerpopulation selbst berichtet wird als in West und generell auch vermutet werden könnte, ist dies nunmehr eher ausgeglichen (selbst berichtet und im Dunkelfeld gemessen).
- Eine fahrergruppenspezifische Analyse ergibt dabei einen etwas höheren Anteil an Alkoholfahrten mit niedriger Blutalkoholkonzentration (BAK) in West, in Ost dagegen mit den „starken Trinkern“ (verschiedenen Alters) und Teilen der „jungen Fahrer“ zwei (gegenwärtig) auffällige Risikogruppen, die auch gegenüber den entsprechenden Vergleichspopulationen in West eine besondere Belastung (hinsichtlich der Anzahl der Verkehrsteilnahmen unter Alkoholeinfluß und der BAK-Höhe) aufweisen.
- Als differentielle Hintergrundfaktoren werden in diesem Kontext weniger Kontrollerlebnisse in Ost berichtet. Hinzu kommt bei ostdeutschen Jugendlichen ein auffällig hoher Anteil nichtalkoholisierter Insassen in Fahrzeugen mit alkoholisierten Fahrern.
- Im weiteren zeigt sich im ostdeutschen Untersuchungsgebiet eine deutlich geringere Toleranz des Fahrens unter Alkoholeinfluß (bzw. eine größere Akzeptanz der Null-Promille-Grenze) - und dies (erstaunlicherweise) in allen, wenn auch weniger signifikant in den auffälligen Fahrergruppen.

Damit ist der Gegenstand der anschließenden Überlegungen nur punktuell vorgegeben. Eine unmittelbare empirische Verallgemeinerung (vor allem mit Blick auf Ansätze der Normwirkungsforschung) ist in den Kapiteln 3, 4 und 7 bereits erfolgt; es wäre wenig fruchtbar, dies nur induktiv und durch Hinzusetzen weiterer und einzelner Daten (die komplexer auch nicht vorhanden sind) ausbauen zu wollen. Insofern wurde für die nachfolgende Darstellung ein anderer Ausgangspunkt gewählt: die für das Thema relevant erscheinenden historischen Voraussetzungen in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) der 80er Jahre und die anschließenden Prozesse gesellschaftlicher Transformation. Von ihnen aus sollen eher deduktive Näherungen versucht werden. Dabei aufscheinende Kontexte bleiben (wie allgemein in soziologischer und kriminologischer Transformationsforschung inzwischen und wohl bleibend erfahren werden mußte) sehr fragmentarisch. Es erweisen sich schließlich auf mittlerer Ebene (als Vermittlung des Gesamtzusammenhangs) Sozialisationsvorgänge als am griffigsten, von denen aus zu gesellschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen aufgestiegen sowie zur personalen und weiter auch handlungssituativen Ebene herabgestiegen werden kann. Im Ergebnis lassen diese Skizzen vor dem allgemeinen (also nicht nur auf generalpräventive Mechanismen und Effekte zielenden) Hintergrund der entsprechenden Situation in der DDR der 80er Jahre und den nachfolgenden Umbruchprozessen in Ostdeutschland immerhin Erklärungen erkennen, die zu einer Abstützung künftiger Konsequenzen beitragen können.

Bereits hier kann als generelles Ergebnis, das die Darstellungsweise leitet, vorweggenommen werden: Allein quantitative Aussagen, wonach bestimmte Sachverhalte im Osten mehr oder weniger auftreten, offenbaren ihre Grenzen bereits bei der empirischen Zusammenschau, die oft nicht schlüssig gelingt und im ersten Ansatz „Sowohl-als-auch-Interpretationen“ zuläßt. Es stellt sich schließlich und vielmehr heraus, daß eine differenzierende Vertiefung nötig ist, weil sich hinter Unterschieden oder gar Polarisierungen im eigentlichen sehr differenzierte Widerspruchslagen verbergen, die jedoch die weiteren Entwicklungen und empfehlenswerten Interventionen eher bestimmen sollten als das vordergründig erscheint.

Insgesamt erweisen sich, wie die moderne Normwirkungsforschung bestätigt, die abstrakteren Erwartungen an generalpräventive Wirkungen aus Unterschieden in der Normierung und Sanktionierung, aus dem Wissen der Betroffenen hierüber und aus Kontrollvorgängen als weniger belangvoll; wichtiger erscheinen außerrechtliche Normen, sozialisationsbedingte Dispositionen und Gruppenprozesse¹. So zeigt auch das Deutsche Roadside Survey, daß im generellen Kontext rapiden (formellen wie informellen) Normwandels vielmehr allgemeine Verunsicherungen sowie Normsuch- und Normerpobungsprozesse durchschlagen und die Wirkungen des Rechts maßgeblich überformen.

Wenn Untersuchungen zur Genese von Delinquenz und Arbeiten zu Normwirkungen einander sachlogisch zugeordnet sind², weil im sozialen Geschehen die jeweiligen Gegenstände eine untrennbare Gemengelage bilden, liegt der entscheidende Akzent also auf der Informalität und Dynamik des Gesamtvorgangs.

¹ vgl. Karstedt (1993).

² vgl. Kaiser (1970, S. 4).

9.1 Fahren unter Alkohol in der DDR der 80er Jahre

Einleitend wäre zu fragen, inwieweit bestimmte Auffälligkeiten im heutigen ostdeutschen Verkehrsverhalten bereits derart vorher in der DDR-Zeit angelegt waren, daß sie eher von dort als aus Wendeprozessen gedeutet werden sollten. Dabei dürfte auch hier gelten, was allgemein für eine retrospektive Aufarbeitung des Problems „Alkohol in der DDR“ festgestellt wird: Das überkommene Material ist sehr fragmentarisch und verpflichtet zu besonderer Vorsicht, um nicht zu spekulieren³.

9.1.1 Rechtliche Definition und Kontrolle

In der DDR war gemäß § 7 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) das Führen eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr unter Alkoholeinfluß generell untersagt (Null-Promille-Grenze). Bereits dieser Bereich unterlag also unbegrenzt polizeilicher Kontrolle; Verstöße konnten nach § 47 Abs. 1 StVO als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden (wenngleich als untere Beweisgrenze 0.2 Promille galt⁴). Gemäß § 200 Abs. 1 Strafgesetzbuch (StGB/DDR) strafrechtlich relevant war die Verkehrsteilnahme bei erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit, die nach dem Präsidiumsbeschluß des Obersten Gerichts der DDR (OG) vom 15.03.1978 ab einer BAK von 1.0 Promille angenommen wurde, darunter nur bei entsprechender Beweiserhebung⁵.

Die weiter erforderlichen, infolge des Alkoholkonsums kausal herbeizuführenden Gefahrezusammenhänge meinten eine reale Möglichkeit von Personenschäden in der konkreten Verkehrssituation, was von der Rechtsprechung z.B. in dichtem Verkehrsaufkommen, riskantem Überholen oder überhöhter Geschwindigkeit für möglich gehalten wurde⁶. In diesem Sinne mußte eine „allgemeine Gefahr“ nachgewiesen sein, also mehr als nur eine „abstrakte Gefahr“ nach heutigem Verständnis des abstrakten Gefährdungsdeliktens „Trunkenheit im Verkehr“ ab einer BAK von 1.1 Promille gemäß § 316 StGB der Bundesrepublik Deutschland (BRD) jedoch weniger als eine „konkrete Gefahr“ (bei gleichem Alkoholgrenzwert gemäß § 315c StGB/BRD „Gefährdung des Straßenverkehrs“). Für eine solche nichtrealisierte (abstrakte) Gefährdung gab es im StGB/DDR keinen Tatbestand; fehlte es trotz erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit an einer weiteren Folge, lag nur eine Ordnungswidrigkeit nach § 47 Abs. 3 StVO vor.

Das eindeutige und insofern berechenbare Verbot gemäß § 7 StVO war in der DDR natürlich bekannt, die weitergehenden diffizilen Unterschiede in der normativ-dogmatischen Konstruktion können jedoch kaum bis ins allgemeine Rechtswissen gedrun-

³ vgl. Brieler, Rühle und Jänisch (1993, S. 204).

⁴ vgl. Ziegler und Scheibe (1990, S. 175).

⁵ vgl. Beschluß des Präsidiums des OG (1978).

⁶ vgl. das zusammenfassende Urteil des Bezirksgerichts Potsdam vom 14.12.1989, Neue Justiz 1990, S. 227f.

gen sein, unabhängig von der eher zu vernachlässigenden generalpräventiven Bedeutsamkeit solcher Kenntnisse⁷.

Da die maximale Strafandrohung sowohl in § 200 StGB/DDR als auch in § 316 StGB/BRD Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr betrug, dürfte auch dies keine unterschiedliche verhaltensbestimmende Wirkung entfaltet haben. Das gilt trotz der etwas restriktiveren Strafzumessungspraxis in der DDR, wonach 1989 5.1 Prozent der nach § 200 StGB/DDR angeklagten Täter eine (unbedingte) Freiheitsstrafe erhielten⁸ gegenüber den 1993 insgesamt 1.9% der nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB/BRD zu unbedingtem Freiheitsentzug Verurteilten in den Alten Ländern (bei 9.9% zusammen mit den Bewährungsstrafen⁹). Abgesehen davon gelangen diese Anteile kaum in allgemeines Wissen, und die perzipierte Strafschwere gilt nur als ein marginal verhaltensbeeinflussender Faktor¹⁰.

Insgesamt dürfte sich für den Normwirkungsmechanismus in der DDR vor 1989 (bewertet man ausschließlich das Potential der formellen Regel) bestätigt haben, daß die kalkulierte Wahrscheinlichkeit einer Sanktion „an sich“ (also die in eine juristische Form gebrachte sozial-moralische Negativbewertung) bedeutsamer ist als das Wissen um die Rechtsnorm und die Sanktions schwere¹¹.

Vor diesem Hintergrund muß davon ausgegangen werden, daß in der DDR polizeiliche Kontrolltätigkeit (jedenfalls fahrleistungsbezogen) intensiver stattfand, wenn das Entdeckungsrisiko auch nach damaliger Einschätzung in sehr geringen Wahrscheinlichkeiten blieb¹² und auch nur unwesentlich größer gewesen sein könnte als es für die frühere Bundesrepublik und die Gegenwart geschätzt wird.

Immerhin aber wird für 1988 berichtet, daß insgesamt 2070475 ordnungsstrafrechtliche Verfahren (darunter und in deren Folge 27069 Entzüge der Fahrerlaubnis wegen Verstoßes gegen die Null-Promille-Regel) erfolgten¹³, was für eine allgemein (alkoholunabhängig) beachtliche Kontrolldichte spricht. Auch die Ergebnisse von Gildemeister (1986, S. 103), wonach von den 1983-85 in Berliner gerichtsmedizinischen Instituten bearbeiteten Anträgen zur BAK-Bestimmung nach Verkehrsdelikten nur 14.4% auf Unfallgeschehen zurückzuführen sind und vom verbleibenden Teil auch nur ein Zehntel auf verkehrsgefährdenden Vorkommnissen, neun Zehntel dagegen auf reiner Kontrolltätigkeit beruhen sollen, weisen zumindest in diesem Raum auf intensive Kontrolltätigkeiten hin.

Weil aber bekanntlich instanzielle Kontrolldichte verzerrt reflektiert wird¹⁴ und auch objektiv regionale Unterschiede zu vermuten sind, muß letztlich offen bleiben, ob und in welchem Umfang dann das von der Fahrerpopulation perzipierte Sanktionsrisiko im Osten

⁷ vgl. für das Alkoholdelikt z.B. Norström (1981) und Berger und Snortum (1986).

⁸ vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1990, S. 439.

⁹ vgl. Statistisches Bundesamt (1996), S. 124 ff.

¹⁰ vgl. dazu exemplarisch für Alkohol im Straßenverkehr Lanza-Kaduce (1988) und Grafl (1995).

¹¹ vgl. zusammenfassend etwa Homel (1988, S. 235 ff.), Karstedt (1993, S. 84 ff.) und letztlich auch die Ergebnisse des Deutschen Roadside Surveys, insbesondere der Fahrerbefragung.

¹² vgl. Müller (1989, S. 43).

¹³ vgl. Rössger, Reitmann und Seidel (1989, S. 9).

¹⁴ vgl. dazu etwa Karstedt (1993, S. 137 ff.).

als ein ursprünglich höheres zu vermuten ist und wie sich das in den damaligen Verhaltensentscheidungen differentiell niedergeschlagen hat.

9.1.2 Kriminalstatistische und ergänzende Daten

9.1.2.1 Quantitative Ausprägung des Alkohols im Straßenverkehr in der DDR

Wenn somit in sehr unbestimmter Form die Kontrollsituation in der DDR umrissen ist, wäre in einem nächsten Schritt das damalige Problem Alkohol im Straßenverkehr quantitativ und qualitativ in den Blick zu nehmen. Auch hier lassen sich freilich Delinquenzausprägungen nur vage skizzieren.

Schon der Ausgangspunkt offenbart Schwierigkeiten. Abgesehen vom grundsätzlichen Erfassungsunterschied, wonach die Kriminalstatistik der DDR keine polizeiliche Fall- bzw. Verdächtigtenstatistik war, sondern eine Verfahrensabschlußstatistik, reduziert auch hier das erhebliche Dunkelfeld die Aussagekraft. Heutige Hochrechnungen nach den Erfassungskriterien der Polizeilichen Kriminalstatistik ergeben, daß vor 1989 die Zahl der bekannt gewordenen Straftaten pro 100000 Einwohner der DDR ein gutes Drittel bis nahezu die Hälfte (und nicht das propagierte Zehntel) der Häufigkeitsziffer in den Alten Bundesländern ausmachte¹⁵. Dazu kommt eine sehr restriktive Publizität, die durch wechselnde Selektion der jeweils gebrauchten Daten das Gesamtbild fragmentarisch hielt. Andererseits ist beachtlich, daß nachrechnende Korrekturen immerhin noch von einer Gesamtaufklärungsquote von etwa 55% ausgehen¹⁶, also von einem höheren Niveau gegenüber heutiger Aufklärung (1994 für die ganze Bundesrepublik 44%, in den Neuen Ländern 36%, in Thüringen 42% - vgl. dazu die Polizeiliche Kriminalstatistik 1994 des Bundeskriminalamtes sowie des Landeskriminalamtes Thüringen).

Da die Aufklärungsquote erheblich vom Charakter der jeweiligen Deliktsgruppe abhängt, darf für das Fahren unter Alkohol als einem eigenhändigen Delikt, dessen Aufdeckung regelmäßig zugleich auch Täterfeststellung (also Aufklärung) bedeutet, eher die einigermassen vollständige Registrierung der offenbar gewordenen Fälle unterstellt werden. Das kann natürlich nicht grundsätzlich korrigieren, was in der BRD wie der DDR galt: Das Dunkelfeld bereits auf Ebene der Entdeckung ist immens, und annähernd verlässliche Daten zur Verkehrsdelinquenz gibt es allein im Bereich der sich zu (schwereren) Unfällen verdichtenden Konflikte¹⁷, wobei selbst hier die Verzerrungen beachtlich sind¹⁸.

¹⁵ vgl. von der Heide und Lautsch (1991) und von der Heide (1993).

¹⁶ vgl. von der Heide und Lautsch (1991, S. 14).

¹⁷ vgl. Kerner et al. (1985, S. 12).

¹⁸ vgl. zusammenfassend zu methodischen Problemen etwa Elander, West und French (1993).

9.1.2.2 Straftaten

Straftaten der „Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit“ gemäß § 200 StGB/DDR wurden in den 80er Jahren zwischen 20 und (in der zweiten Hälfte der 80er Jahre im Trend absinkend) 15 Taten pro 100000 der Bevölkerung registriert¹⁹. Die sinkende Tendenz begann bereits in den 70er Jahren²⁰; nachdem 1970 eine Höchstzahl von annähernd 9000 Delikten ermittelt worden war²¹, waren es 1988 noch 2428 Verurteilungen wegen einer Trunkenheitsfahrt.

Direkte Vergleiche zur damaligen Situation in der BRD (1988: 50.9 Verurteilte nach § 315c I Nr.1a, III StGB und 195 Verurteilte nach § 316 StGB jeweils pro 100000 der Bevölkerung²²) oder späteren Zahlen (1991 in den alten Ländern: 48.7 bzw. 206.9 pro 100000 der Bevölkerung²³) herzustellen, verbietet natürlich die damals ungleich geringere Fahrleistung in der DDR und vor allem die andere Struktur der Tatbestände. Jedoch lassen sich aus dem Zusammenhang mit der bereits umrissenen polizeilichen Verkehrsüberwachung bestimmte Entwicklungen in der DDR entnehmen, worauf noch zurückgekommen wird.

Ein Querschnittsvergleich mit der BRD ist allenfalls wie folgt möglich: Rechnet man die Verurteilungen nach § 200 StGB/DDR und die ca. 27 000 ordnungswidrigkeitsrechtlichen, zum Entzug der Fahrerlaubnis führenden Reaktionen (siehe oben) wegen Verstoßes gegen die Null-Promille-Grenze (also gemäß § 47 Abs. 5 StVO/DDR schwere, insbesondere wiederholte Trunkenheitsfahrten) um auf die Kfz-Dichte der DDR, erhält man 5.1 Sanktionen wegen Alkoholfahrten pro 1000 Kfz²⁴. Die ca. 203000 erfaßten Alkoholdelikte 1990 in den Alten Ländern (§§ 315c I Nr. 1a, 316 StGB, 24a StVG²⁵) hingegen ergeben 5.5 Sanktionen pro 1000 Kfz²⁶.

Akzeptiert man darüber hinaus Argumentationen, wonach die Erfassung von konkreten Gefährdungsdelikten im Straßenverkehr relativ verlässlich tatsächliche Verläufe indiziert, weil deren „konkrete“ Erfolgsabhängigkeit das Dunkelfeld reduziert, wohingegen die folgenlosen abstrakten Gefährnungsdelikte eher Kontrollstrategien widerspiegeln²⁷, deuten sich in den absoluten Zahlen zu § 200 StGB/DDR (als folgenabhängiges Delikt) real abnehmende und vergleichsweise geringere Problemquantitäten an.

Unabhängig von diesen offiziell registrierten Linien folgten aus den punktuell stattfindenden Dunkelfeldstudien zur Trunkenheitsfahrt Hinweise auf einen höheren Delinquenzumfang. Insgesamt 19 Zufallsstichproben aus den Jahren 1966-1973 im Stadtgebiet von Rostock ergaben so ca. 6.5% von Kraftfahrern, die gegen die Null-Promille-Grenze versto-

¹⁹ vgl. Statistische Jahrbuch der DDR (1989, S. 396 f.).

²⁰ vgl. Lekschas, Harrland, Hartmann und Lehmann (1983, S. 187).

²¹ vgl. Freiburg (1981, S. 126).

²² vgl. Schöch (1991, S. 15).

²³ berechnet nach Statistisches Bundesamt (1993, S. 30 f.).

²⁴ berechnet nach Statistisches Jahrbuch der DDR (1990, S. 252).

²⁵ vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (1995, Tabellenband, S. 152).

²⁶ berechnet nach Statistisches Bundesamt (1995, S. 385).

²⁷ vgl. Schöch (1991, S. 16).

ßen hatten, bei einzelnen Kontrollen sogar bis zu 1.7% über 0.8 Promille²⁸. Diese Zahlen wurden später nicht mehr erreicht.

Bei der wohl umfangreichsten Dunkelfelduntersuchung in der DDR zur Alkoholfahrt (mit immerhin 8801 im fließenden Verkehr des Ost-Berliner Stadtgebietes in den Jahren 1982-1985 zufällig getesteten Personen) wurden 3.4% der Verkehrsteilnehmer mit einer BAK über 0.1 Promille und hiervon ca. ein Drittel über 1.0 Promille nachgewiesen²⁹. Die Fortschreibung dieser Feldstudie bestätigte diese Ergebnisse auch Ende der 80er Jahre (mit einem Anteil von 3% rechtlich relevanter BAK bei Fahrzeugführern und einer durchschnittlichen BAK von 0.8 Promille bei dieser Personengruppe³⁰).

Im wesentlichen wiedergegeben sind damit auch für das Dunkelfeld ermittelte Werte, die ganz erheblich z.B. niederländische Messungen³¹ unterschreiten, etwas unter denen westdeutscher Dunkelfeldschätzungen³² liegen und grundsätzlich auch unter den Angaben im Deutschen Roadside Survey für die Gegenwart bleiben.

Nach der Unfallstatistik lag der Anteil alkoholverursachter Verkehrsunfälle Anfang und Mitte der 80er Jahre und längere Zeit gleichbleibend bei 9.5%³³, ab 1985 bei abnehmender Tendenz bei 9.0% bis 8.7%³⁴, also insgesamt auf dem Niveau der Alten Bundesländer (1990 = 8.9% aller Unfälle mit Personenschaden³⁵), wobei natürlich die Anteile mit der Schwere der Unfälle zunehmen³⁶.

Gerichtsmedizinische Verallgemeinerungen zu Verkehrsunfällen in der Mitte der 80er Jahre ergaben in diesem Sinne zum Beispiel im Bezirk Gera 10.3%, im Bezirk Schwerin 10.7%, im Bezirk Rostock 15.3%³⁷ bzw. für das Greifswalder Gebiet 14%³⁸ alkoholbeeinflusste Unfallverursacher insgesamt, jedoch bei Unfällen mit mortalem Ausgang folgerichtig noch deutlich höhere Anteile³⁹. Gildemeister (1986) konnte in seiner Auswertung von Blutproben Berliner gerichtsmedizinischer Einrichtungen zwar nur eine Belastung mit alkoholbeeinflussten Personen von 7.9% aller Unfallbeteiligten feststellen, wies aber gleichzeitig nach, daß sich dies mit der ausfallenden polizeilichen Entdeckung niedriger BAK auch bei Verkehrsunfällen erklären läßt.

²⁸ vgl. Käding und Tiess (1976, S. 128 ff.).

²⁹ vgl. Gildemeister (1986, S. 84 ff.).

³⁰ vgl. Gildemeister und Stelzer (1990, S. 175).

³¹ vgl. Verschuur und Noordzij (1988) mit bis zu 25% der Kraftfahrer bei Wochenendfahrten mit über 0.2 Promille.

³² vgl. die Nachweise bei Karstedt (1993, S. 114 f.).

³³ vgl. Mally (1981, S. 6).

³⁴ vgl. Mally (1987, S. 57) und Plöntzke (1991, S. 53).

³⁵ vgl. Kerner (1993, S. 8).

³⁶ vgl. für die Alten Länder Kerner et al. (1985, S. 47) und für die DDR Gildemeister (1986, S.7).

³⁷ vgl. jeweils Bastian (1989, S. 48).

³⁸ vgl. Ziegler und Scheibe (1990, S. 182).

³⁹ vgl. Eulitz (1990, S. 178), wonach bei 37% der selbstverschuldeten und 12% der fremdverschuldeten Verkehrsunfälle im Raum Dresden Alkoholeinfluß festzustellen war, sowie Bartels et al. (1990, S. 181), die für den Raum Magdeburg 43% der Unfallverursacher als alkoholisiert angaben.

Ähnliche Abweichungen zwischen den undifferenzierten offiziellen Registrierungen und dem selektierten gerichtsmedizinischen Untersuchungsgut wurden wiederholt auch in vergleichbaren westlichen Arbeiten festgestellt⁴⁰.

Eine Zusammenschau dieser Daten läßt - weitgehend bestätigt von Ergebnissen des Deutschen Roadside Surveys (insbesondere in der Fahrerbefragung) - folgende Aussagen zu: Das registrierte und angesichts der Kontrolldichte auch das latente Fahren unter Alkohol in der DDR der 80er Jahre dürfte auf einem problematischen, aber keinem höheren Niveau als in den Alten Bundesländern und als in der Gegenwart stattgefunden haben. Offen bleiben muß, ob auch das subjektive Entdeckungs- und Sanktionsrisiko beachtlich höher lag als in der BRD und welche Zusammenhänge hier zum geringeren Ausmaß delinquenten Fahrverhaltens hergestellt werden dürfen.

9.1.2.3 Qualitative Entwicklung

In dieser quantitativen Entwicklung waren in der DDR also noch keine Steigerungen verzeichnet, wohl aber wurden qualitative Veränderungen bemerkt. So stellte der Stellvertreter des Generalstaatsanwalts der DDR 1988 in einem nicht veröffentlichten Vortrag fest, daß Aggressivität und Brutalität nicht nur in der allgemeinen Gewaltkriminalität zugenommen hätten, sondern auch in der Verkehrskriminalität. Damit korrespondierte auch ein Anstieg rücksichtslosen Fahrens unter Alkohol mit bis dahin ungewohnt hohen Blutalkoholkonzentrationen sowie eine Häufung von verkehrspfeessioneller Tätigkeit unter Alkoholeinfluß. Dies reflektierten auch empirische Arbeiten, wie gerichtsmedizinische Auswertungen der Zeit Mitte der 70er bis Mitte der 80er Jahre, die zwar kein Zunehmen der alkoholverursachten Unfälle, jedoch bereits einen Trend zu höheren BAK-Werten offenbarten⁴¹. Auch für Thüringen wurde eine entsprechende (diese Tendenz bestätigende) Analyse mit Daten ab Mitte der 80er Jahre vorgelegt⁴².

Zugleich fiel unter gerichtsmedizinischen BAK-Bestimmungen eine Überrepräsentanz von LKW- und Omnibus-Fahrern auf⁴³. Bei einer Untersuchung zu Trinkgewohnheiten von Kraftfahrern in Verkehrsbetrieben des Gebietes um Schwerin wurden 19.1% „Alkoholmißbräucher“ und 8% „Alkoholabhängige“ nachgewiesen; ein Drittel davon war jünger als 29 Jahre⁴⁴.

Solche zusammenfallenden Vorgänge wurden schließlich in die strafpolitischen Orientierungen des Obersten Gerichtes aufgenommen, wonach „Personen, die Verkehrsstraftaten durch besonders verantwortungsloses, aggressives und rowdyhaftes Verhalten verursachen, ... nachhaltig zur Verantwortung zu ziehen“ und „streng jene zu bestrafen“ seien, „die infolge Alkoholgenusses schwere Verkehrsunfälle oder Gefährdungen verursachen“⁴⁵.

⁴⁰ vgl. die Aufstellung bei Schultz (1975, S. 506 f.).

⁴¹ vgl. Müller (1989, S. 43) und Ziegler und Scheibe (1990, S. 182).

⁴² vgl. Kapitel 7.

⁴³ vgl. für den Raum Greifswald Ziegler und Scheibe (1990, S. 176).

⁴⁴ vgl. Eggers (1981).

⁴⁵ Schröder (1985), S. 491.

Bei Untersuchungen zur Rückfalldelinquenz in einem Zeitraum von fünf Jahren (1980 bis 85) wurde bei der rückfällig gewordenen Fahrergruppe für das Wiederholungsdelikt eine deutlich höhere BAK gemessen als beim Erstdelikt, freilich ohne daß auf eine stärkere Alkoholgewöhnung dieser Teilpopulation geschlossen werden konnte⁴⁶.

In der BRD war im gleichen Zeitraum mit neuem empirischen Material die Personen- gruppe mit problematischen Trinkgewohnheiten („Problemtrinker“) als unter den Alkohol- fahrern überrepräsentiert festgestellt worden⁴⁷, die jedenfalls in längeren Zeiträumen (weil erst damit die kurzfristigen Einflüsse der Fahrerlaubnisentziehung ausgleichend) auch ein extrem hohes Rückfallrisiko aufweisen⁴⁸. Vergleichbare Arbeiten aus der DDR liegen nicht vor. Immerhin aber indizieren auch die bislang hier wiedergegebenen Resultate den Ent- wicklungstrend zu sich deutlicher konturierenden Gruppen von Alkohol- und Risikofah- rern; zum anderen stellen sie (jedenfalls für diese Personen) die Wirksamkeit der Null- Promille-Grenze wie auch der vorrangig administrativ-repressiven Erstverfolgung in Frage.

9.1.2.4 Junge Alkoholfahrer

Offenkundig wurde auch in der DDR die unterschiedliche Auffälligkeit der Fahrer ver- schiedenen Alters. Bei Verkehrsdelikten generell erwiesen sich junge Fahrer als überdurch- schnittlich betroffen⁴⁹; Anfang der 80er Jahre verursachten sie etwa 30% aller Verkehrsde- likte bei einem Anteil an der Gesamtbevölkerung von nur 18%⁵⁰.

Während die Feldstudie von Gildemeister (1986, S. 99) eine sehr niedrige Belastung der Jugendlichen unter den Trunkenheitsfahrern (nur 5.4%) feststellt, ist dies die am mei- sten auffällige Gruppe bei den entdeckten (d.h. zu einer Blutprobe führenden) Fällen des Fahrens unter Alkohol, wie Auswertungen gerichtsmedizinischen Materials⁵¹ - auch in der Rückfälligen-Gruppe⁵² - zeigen. Schließlich ermittelte man bei den 1985 offiziell registrier- ten PKW-Unfällen mit der Hauptunfallursache Alkoholeinfluß eine Altersverteilung, nach der die unter 24jährigen mit einem Anteil von 38% die auffälligste Fahrergruppe waren⁵³. Bei der Höhe der Blutalkoholkonzentration wiesen in Thüringen aber die jungen Fahrer niedrigere Werte als der Durchschnitt auf⁵⁴.

Wiedergegeben ist damit insofern ein eigentümlicher Befund verminderter Verkeh- ranpassung, als er Verkehrsteilnehmer bis zum Alter von 25 Jahren (ohne hier Homogeni-

⁴⁶ vgl. Käding et al. (1990, S. 182) für den Raum Rostock.

⁴⁷ vgl. Kretschmer-Bäumel und Karstedt-Henke (1986, S. 368 ff), Müller und Weiler (1987, S. 109) und Stephan (1988, S. 201).

⁴⁸ vgl. dazu neustens die Analysen des Verkehrszentralregisters bei Biehl und Aufsattler (1994) und Bun- desanstalt für Straßenwesen (1995, S. 57 ff.).

⁴⁹ vgl. Freiburg (1981, S. 257) und Bastian (1989, S. 47).

⁵⁰ vgl. Gruner (1982, S. 35) und Gruner (1984, S. 49).

⁵¹ vgl. Gildemeister (1986, S. 63 ff) und Ziegler und Scheibe (1990, S. 176).

⁵² vgl. Käding et al. (1990, S. 182).

⁵³ vgl. Rehberg (1987, S. 78).

⁵⁴ vgl. Kapitel 7.

tät der gesamten Altersgruppe behaupten zu wollen) im weltweiten Vergleich im selben Maße trifft⁵⁵, wengleich abgeschwächer beim Fahren unter Alkohol gegenüber der Verkehrsdelinquenz allgemein⁵⁶.

Für den direkten West-Ost-Bezug aber ergab eine Replikation der Gießener Delinquenzbefragung von Studienanfängern (darunter auch der Universität Jena) für das Jahr 1990, daß die jungen Männer in den Neuen Ländern trotz verfügbaren Kraftfahrzeugs etwa zur Hälfte weniger im Vergleich zu Studenten in den Alten Ländern (dort 41%) angaben, in den letzten 12 Monaten vor der Befragung angetrunken ein Kraftfahrzeug geführt zu haben⁵⁷.

Die jüngeren Verkehrsteilnehmer in der DDR dürften also (jedenfalls quantitativ auch beim Trunkenheitsdelikt) auffälliger gewesen sein als andere Fahrergruppen im ostdeutschen Straßenverkehr. Im internationalen Vergleich aber sind Abweichungen von der normalen Altersverteilung nicht erkennbar. Vor diesem Hintergrund ist es dann bemerkenswert, was das Deutsche Roadside Survey nachweist: Nach 1989 steigt bei den ostdeutschen jugendlichen Fahrern die Belastung mit Alkoholfahrten überdurchschnittlich und am dramatischsten, um in den Folgejahren aber auch wieder am deutlichsten abzusinken. Das ist wesentlich für eine Erklärung.

Mit Blick auf die Überrepräsentation junger Fahrer beim Alkoholdelikt wird auch auf die Möglichkeit des verzerrenden Eingreifens selektiver Kontrollmechanismen hingewiesen⁵⁸. Wenn damit auch die im Dunkelfeld abgesicherte Belastungsverteilung nicht grundsätzlich in Frage gestellt sein soll, wirken derartige Prozesse ausweislich der Ergebnisse der Fahrerbefragung (jedenfalls in Unterfranken) tatsächlich. Darüber hinaus müßte die überdurchschnittliche Belastung auch noch ins Verhältnis gesetzt werden zur allgemeinen Delinquenzrate in der Altersverteilung. Das könnte durchaus ergeben, daß der Anteil des Verkehrsdeliktsbereichs gegenüber der gesamten (Nichtverkehrs-)Delinquenz bei der älteren Fahrerpopulation (relativ) größer ist als bei den Jüngeren⁵⁹.

9.1.3 Hintergrund: Alkoholkonsum bei Straffälligen sowie in der Gesamtbevölkerung

Wenn im Konflikt „Alkohol und Fahren“ (gerade durch die Verkehrspsychologie) Personengruppen mit problematischen Trinkgewohnheiten als besonders auffällig ermittelt wurden, mußte folgerichtig auch in der Normwirkungsforschung zu diesem Regelbereich der

⁵⁵ vgl. dazu nur Evans (1991, S. 41): „... it is almost like a law of nature.“.

⁵⁶ vgl. Schöch (1991, S. 12), Bundesanstalt für Straßenwesen (1995, S. 40) und die Ergebnisse der Würzburger Studie.

⁵⁷ vgl. Kreuzer (1993, S. 210). Von der Besonderheit dieser Klientel und im subjektiven Erleben der Befragungssituation sei abgesehen.

⁵⁸ vgl. Homel (1988, S. 19) und zum Kontrolleffekt beim Fahren unter Alkohol allgemein Klingemann (1989).

⁵⁹ vgl. die entsprechende Zusammenstellung von westlichen Untersuchungsergebnissen bei Schultz (1975, S. 506).

allgemeine Alkoholkonsum als relevante Hintergrundvariable hinzugenommen werden⁶⁰. Allgemeiner Alkoholkonsum ist in diesem Sinne soziokulturelle Rahmenbedingung, die sowohl formelle Kontrolldichte⁶¹ als auch und insbesondere informelle Mechanismen (individuelle Normbindungen, soziale Reaktionen auf Alkoholfahrten) mit beeinflusst. Für die DDR deuteten sich hier bereits vor 1989 steigende Problemtendenzen an.

9.1.3.1 Alkoholtäter

Unveröffentlichte Materialien des Generalstaatsanwalts der DDR, die für die Jahre 1980 bis 1985 zur Verfügung stehen, weisen einen regelmäßigen jährlichen Anstieg der Prozentanteile von Alkoholtätern an der Gesamtzahl aller Straffälligen aus, von 31% bis schließlich 36%. Verglichen mit niedrigeren und etwa gleichbleibenden Werten aus den 60er Jahren (z.B. 1963 = 30.5, 1965 = 30.6, 1966 = 31.8, 1967 = 31.0, 1969 = 30.6⁶²) und im Kontext von Vermutungen, wonach 20% dieser Alkoholtäter krankheitswertiges Mißbrauchsverhalten aufwiesen⁶³, könnte diese Tendenz eine Veränderung indizieren, die in den Risikopopulationen zugleich mit der quantitativen Ausbreitung auch eine Intensivierung des Alkoholmißbrauchs vermuten läßt. Folgerichtig schien in den 80er Jahren Alkoholdelinquenz gruppenspezifisch zuzunehmen.

Solche Annahmen werden abgestützt durch den langfristigen Anstieg des Alkoholkonsums in der Bevölkerung von etwa 4 l reinen Alkohols Jahresverbrauch pro Kopf Ende der 50er Jahre über etwa 7 l Anfang der 70er Jahre auf 10 bis 11 l in den 80er Jahren (1989 = 10.2 l⁶⁴). Ein Versuch Ende der 60er Jahre, mit einer massiven Preiserhöhung entgegenzusteuern, führte nur zu einem zeitweiligen Konsumrückgang. Schwerpunktmäßig einer kleineren alkoholgefährdeten Gruppe zugeschrieben⁶⁵ war die Entwicklung jedoch wenige Jahre später wieder in die ursprüngliche Wachstumstendenz zurückgefallen (diese Erfahrung bestätigt einen Mechanismus, der in vergleichbarer Weise bei einer Fixierung des BAK-Grenzwertes auf einem strikteren Niveau für die eigentliche Risikogruppe der Vieltrinker zu erwarten wäre).

Eine spezielle Akzeptanz von Alkoholgenuß in Grauzonen zu mißbräuchlichem Verhalten illustrieren Konsumformen insbesondere in kollektiven Runden, worin sich zugleich eine größere wechselseitige Toleranz ausdrückte⁶⁶.

⁶⁰ vgl. etwa die Arbeiten von Norström (1981), Kretschmer-Bäumel und Karstedt-Henke (1986) und Lanza-Kaduce (1988).

⁶¹ vgl. Klingemann (1989, S. 273 ff.).

⁶² vgl. Lekschas et al. (1983, S. 182) und Freiburg (1981, S. 250).

⁶³ vgl. Windischmann (1989, S. 61).

⁶⁴ vgl. Statistische Jahrbücher der DDR (1989, 1990).

⁶⁵ vgl. Eggers (1981, S. 2).

⁶⁶ Vgl. exemplarisch die Schilderung der früheren gemeinsamen Konsumgelegenheiten bei Windischmann (1989): kollektives Kulturerleben, sogenannte Berg- und Abschlußfeste bei Lehrgängen und prophylaktischen Kuren, Jugendweihfeiern, Ehrentage der Berufsgruppen, Gründungstage, der sogenannte Ein- und Ausstand, Brigadefeiern, Verleihung einer Prämie usw., ein also „beinahe unerschöpfliches Angebot von Trinkanlässen mit Tendenz zur Ritualisierung“ (Windischmann 1989, S. 17) und die bereits damals ausgelö-

Wenn dies einerseits einen breit verteilten Konsum beschreibt, weist es zugleich auf die Herausbildung von Problemgruppen hin: In Befragungen, die Ende der 70er Jahre veröffentlicht wurden, geben „3.2% der Männer und 0.2% der Frauen ... an, vom Alkohol nicht wieder losgekommen zu sein“ (Mück, 1979, S. 510 f.).

Der skizzierte Weg führte in der DDR zwar erst an das in den Alten Ländern bereits über Jahrzehnte gehaltene Verbrauchsniveau von durchschnittlich 11 bis 12 l heran, bot aber in seiner Dynamik das eigentliche Potential, das dann zweifellos in den späteren Wendeprozessen einen zusätzlichen Schub erfuhr, wie stets in der Geschichte sozialer Umbrüche solcher Dimension. Bekenntnisse aus der Zeit gegen Ende der DDR, wonach Alkoholismus „zu einem sozialpolitischen Problem höchsten Ausmaßes geworden“ (Windischmann, 1989, S. 9) sei, bestätigen schließlich die Konstituierung stabiler Bevölkerungsgruppen mit mißbräuchlichem Konsumverhalten weit vor 1989. Der heute (auch im Deutschen Roadside Survey) vorgefundene überdurchschnittliche Anteil starker Trinker im ostdeutschen Straßenverkehr dürfte daraus erwachsen sein - mit bereits weit vor der Wende beginnenden Karrieren, weiterer Dramatisierung in der Zeit danach und mit damals wie heute in den Straßenverkehr hineingetragenen Alkoholproblemen.

9.1.3.2 Junge Alkoholtäter

Alkoholkonsum und vor allem die Zusammenhänge mit allgemeiner Kriminalität bei ostdeutschen Jugendlichen waren bereits seit Anfang der 70er Jahre auch wissenschaftlich reflektierte Probleme⁶⁷, wenn auch der konflikthafte Umgang dieser Altersgruppe mit Alkohol die entsprechenden Potentiale im Westen nicht übertroffen haben dürfte. So entsprach unter jungen Leuten im Osten der Alkoholgenuß um die Wende-Zeit etwa dem ihrer Altersgenossen im Westen⁶⁸. Im Zusammenhang mit der international keineswegs besonderen Belastung mit Trunkenheitsfahrten (vgl. oben Kapitel 9.1.2.4) legt dies nahe, bei dieser Fahrergruppe hinsichtlich ihrer (nach den Ergebnissen des Deutschen Roadside Surveys) deutlichen Auffälligkeit um die Jahre 1990-92 eher wendeoriginäre Veränderungen zu vermuten; in der Zeit davor und danach ist jene Teilpopulation eben über das gewöhnliche „Jugendlichkeitsrisiko“ (etwa in den Alten Ländern) hinausgehend nicht betroffen. Dem ist noch nachzugehen.

ste breite Diskussion der künstlerischen Reflexion des Problems im Gemälde „Brigadefeier“ von Gille auf der VII. Kunstausstellung der DDR.

⁶⁷ vgl. die Nachweise bei Mück (1979) und Freiburg (1981, S. 252 ff.).

⁶⁸ vgl. Nolteernsting, Lindner und Melzer (1992, S. 119 f.).

9.2 Tangierende Veränderungen und Erklärungsansätze in den allgemeinen Prozessen gesellschaftlicher Transformation seit 1990

In einem weiteren Schritt wären die hauptsächlich durch Grundprozesse des gesellschaftlichen Umbruchs ausgelöst oder zumindest erheblich geförderten Vorgänge zu verfolgen. Da stringente Theorien gesellschaftlicher Transformation nicht zur Verfügung stehen, wie heute allgemein anerkannt ist und beklagt wird, können lediglich einige relevant erscheinende Vorgänge selektiv aufgenommen werden. Ein Gesamtbild wird nicht versucht.

9.2.1 Veränderungen in Alkoholkonsum und -mißbrauch

In einer Thüringer Bevölkerungsbefragung zu Kriminalität, Opferwerdung und Sanktionserwartungen im Wandel kommunaler Lebenslagen um den Jahreswechsel 1991/92⁶⁹ war auch gefragt worden, ob und wie sich der Alkoholkonsum im Bekanntenkreis gewandelt hat. Die Veränderungen waren geringer als vermutet. Während 7% der Befragten sogar angaben, daß der Alkoholverbrauch abgenommen habe, vermerkten 10% einen Anstieg, allerdings im besonderen bei Frauen und bei Jüngeren (18- bis 24jährigen).

Dieses Ergebnis korrespondiert durchaus mit historisch-kriminologischen Erkenntnissen, wonach in Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche die Delinquenzbelastung gerade dieser beiden Gruppen überdurchschnittlich zunimmt. Es findet sich die bereits angedeutete Konsequenz gestützt, die hohe Belastung mit jungen Trunkenheitsfahrern im Osten eher als Umbruchserscheinung denn als Lebenswegresultat aus der vorangegangenen DDR-Sozialisation zu erklären. Ausgenommen hiervon bliebe allenfalls innerhalb dieser Population die Sub-Gruppe junger Vieltrinker mit langfristiger angelegten Problemen, deren Lebensweise offenbar anderer Interventionen bedarf als generalpräventive Erwartungen sie enthalten.

Die wesentliche qualitative Veränderung im ostdeutschen Straßenverkehr dürfte nach dem Deutschen Roadside Survey darin liegen, daß beim „Fahren unter Alkohol“ der Anteil höherer BAK-Werte zugenommen hat⁷⁰. Das wirkt sich entsprechend auch in der häufigeren und höheren Alkoholisierung von Unfallverursachern aus (nach der amtlichen Unfallursachenstatistik entfielen in den Neuen Ländern seit 1991 10 bis 11% der gesamten durch fahrerisches Fehlverhalten verursachten Unfälle auf Alkoholeinfluß gegenüber nur ca. 6.5% im Alten Bundesgebiet⁷¹).

Zu fragen wäre, inwieweit dies (zeitlich nach oder sachlich etwas anders als in den obigen Reflexionen in der Bevölkerungsbefragung) eine allgemeine Intensivierung von Alkoholkonsum ausdrückt. Vor dem Hintergrund eines überdurchschnittlichen Wachstums

⁶⁹ vgl. Kräupl und Ludwig (1993).

⁷⁰ vgl. ergänzend auch für gerichtsmedizinisches Untersuchungsgut Giebe und Klein (1995) für den Thüringer Raum und den dortigen Verweis auf Studien aus der Magdeburger Region sowie ausführlicher das Kapitel 6; einen bundesweit gleichen Trend registrieren offenbar auch die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen - vgl. Rosarius (1995).

⁷¹ vgl. Leipzig (1995, S. 38).

des Pro-Kopf-Verbrauches in den Neuen Ländern auf etwa 13 Liter pro Jahr, was bereits Anfang 1994 zur Überflügelung des Niveaus der Alten Bundesländer um etwa 1 Liter geführt hatte⁷², muß dies bejaht werden.

Diese Situation hat zwei Seiten: Zum einen, und in der Tendenz bereits in der Vergangenheit angelegt (vgl. oben), äußert sich darin die bereits länger vorhandene Akzeptanz des Alkoholgenusses, und zum zweiten setzt sich in dieser Entwicklung die besondere Dynamik durch, die in Umbruchsprozessen beschleunigt wird, aber auch ihre Reduzierung finden kann, jedenfalls auch für den Konflikt „Alkohol und Fahren“ bedeutsam sein muß. Mit der individuellen Bewältigung dieser Situation aber erwiesen sich nach den Würzburger Ergebnissen im Straßenverkehr eher nur bestimmte Fahrergruppen überfordert.

9.2.2 Erklärungsversuche

Als unmittelbare Erklärungsansätze für ansteigende Delinquenzraten in vielen Bereichen (auch dem Straßenverkehr) boten sich ursprünglich massiv erwartete Verluste in den Beziehungen und Normen der unmittelbaren Lebensgruppen, insbesondere in den Familien, an (also Sozialisations- und Kontrollkonzepte) sowie für den makrosozialen Rahmen ein allgemeiner Werteverlust angesichts einer fundamentalen Umstrukturierung der Gesellschaft (also Anomiekonzepte). Beide Prozesse setzten nicht so gravierend ein wie ursprünglich vermutet.

9.2.2.1 Wertewandel

Zunächst griff der gesellschaftliche Wertewandel nicht so rapide durch wie erwartet. Noch 1992 bestätigten unterschiedliche Untersuchungen, daß die junge Generation in den Neuen Ländern sozial-kommunikative Lebensziele stärker im Vordergrund sah⁷³. Insofern blieben durchaus Werte bestimmend, die gegen Rücksichtslosigkeit und Entfremdung auch im Straßenverkehr gerichtet sind. Allerdings wurde allgemein ein spürbarer Beziehungsverlust wahrgenommen, gemessen am Zusammengehörigkeitsgefühl in der Nachbarschaft sowie an Indikatoren für Anomie⁷⁴, was immer zugleich Verluste in der Wahrnehmung potentieller Opfer bzw. ihre Verfremdung und Instrumentalisierung bedeutet - Vorgänge in allgemeinen Bezügen, die zugleich typisch sind für die Handlungssituation im Straßenverkehr (dazu unten).

⁷² vgl. Ostthüringer Zeitung v. 21.04.1994 nach einer Meldung des Bundesgesundheitsamtes.

⁷³ vgl. Kräupl und Ludwig (1993, S. 68), Kreuzer und Schneider (1992) und Zinnecker und Fischer (1992, S. 235).

⁷⁴ vgl. Kräupl und Ludwig (1993, S. 62 f. u. 71 f.).

9.2.2.2 Soziale und familiäre Beziehungen

Aber auch soziale, gerade familiäre Bindungen blieben überraschend stark; sie differenzierten sich lediglich in einer eigenartig widersprüchlichen Weise: Während sich die innere Bindung zur gegenseitigen Hilfe bei der Bewältigung der ungewohnten und konflikthaften Neugestaltung beinahe aller Lebensverhältnisse in den Familien erhielt oder sogar stärker betont wurde, verlor die Normorientierung und -erprobung durch diese Lebensgruppe an Kraft, da selbst und gerade die Eltern sich neuen Anforderungen und Wertsetzungen bei gleichzeitiger Neubewertung ihrer Biographie zu stellen hatten, also gleichsam in einer noch komplizierteren Lernsituation verfangen waren⁷⁵. Das betraf uneingeschränkt auch den Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr.

Auf dieser Seite des (durch die Ergebnisse des Deutschen Roadside Surveys über ein Auseinanderfallen von Alkoholverhalten und Normeinstellungen konstituierten) ostdeutschen Widerspruchs wurden für die junge Generation die Gruppen Gleichaltriger besonders bedeutsam für Normfindung und Grenzerprobung. Unter anderem auch hierdurch erklärt sich der unvereinbar erscheinende Dualismus: zum einen die aus dem Rückzug in die Gruppe kommende wechselseitige Akzeptanz und Realisierung des Fahrens unter Alkohol (worauf noch zurückzukommen sein wird), zum anderen die gegensätzliche, aus dem allgemeinen Anomieerleben kommende Erwartung eindeutiger Normvorgaben, wie einer Null-Promille-Grenze und strikter Kontrolle. Schließlich und zum dritten wird dieser letzte Pol zusätzlich aufgeweicht durch ein verzerrtes Erleben in der konkreten Betroffenheitssituation.

Wenn damit bestimmte Widersprüche als ostspezifische Befunde der Würzburger Studie quasi in drei Begründungslinien aufgearbeitet werden sollen, wäre zunächst aber noch eine Vermutung zu formulieren: Das Auseinanderfallen von alkoholbeeinflusster Verkehrsteilnahme und gleichzeitigen restriktiven Normerwartungen ist nicht übergreifend und ubiquitär in allen Personengruppen anzutreffen, sondern verteilt sich im beträchtlichen Maße auf die verschiedenen Teilpopulationen. Erhöhte Akzeptanz alkoholisierter Fahrer seitens der nüchternen Beifahrer dürfte nicht schlechthin allgemein sein, sondern sich (wie die erhöhte Auffälligkeit) auf jugendliche peer group-Bindungen konzentrieren und eher wendeoriginär bilden, weil generell durchaus eine recht strikte Ablehnung von Trunkenheitsfahrten herrscht. Die Erwartung einer Null-Promille-Grenze wird sich dann vor allem auf die Teilpopulationen der älteren und jungen Fahrer konzentrieren, die zwar mit einer BAK unter 0.8 Promille festgestellt wurden, jedoch nicht oder nur selten alkoholisiert fahren.

9.2.3 Erklärung aus allgemeinem Problemverhalten

Fahren unter Alkohol wird hier verstanden als einzelne Facette umfangreicheren Problemverhaltens (vgl. auch Kapitel 5). Moderne kriminologische Ansätze gehen davon aus, Delinquenz nicht anhand der jeweiligen einzelnen Erscheinungsform erklären zu können,

⁷⁵ vgl. Kräupl und Lewandowski (1995, S. 95).

sondern stellen in umfassender Sicht ab auf Risikoverhaltensstile, die sich realisieren durch vielfältige Auffälligkeiten in einzelnen oder verschiedenen Sozialbereichen. Zwar bleibt der Blick dann gerichtet auf die konkrete Abweichung, die aber begriffen wird als Manifestation weitergehender Konfliktsyndrome⁷⁶. Auch von neueren verkehrspsychologischen Ansätzen⁷⁷ wird verkehrsdelinquentes Verhalten gerade junger Fahrer eingeordnet in ein breiter gefächertes Spektrum von Risikoverhalten.

Vor diesem Hintergrund scheint auch die Auffälligkeit bei Trunkenheitsfahrten durch bestimmte, insbesondere jugendliche Problemgruppen im Osten eingebettet zu sein in ein Verkehrsverhalten, das gekennzeichnet ist durch eine besondere expressive Wertigkeit des Kraftfahrzeuges (Bestätigung des Selbstwertgefühles⁷⁸), eine übermäßige qualitative Risikoexposition (Nacht- und Überlandfahrten⁷⁹) und die überproportionale Belastung mit Unfällen und anderen Regelbrüchen⁸⁰. Außerhalb des Straßenverkehrs wäre der Risikoverhaltensstil betreffender Gruppen etwa gekennzeichnet durch intensiveren Tabak- und Alkoholkonsum, Einbindung in deviante Gruppenstrukturen oder teilweise auch (insbesondere bagatellarische) Kriminalität aus dem klassischen Bereich.

Ein derartiger Ansatz wird nahegelegt durch verschiedene Untersuchungen (in den Alten Ländern), wonach etwa die Auswertung von Gerichtsakten zu jungen Trunkenheitsfahrern nicht nur unterdurchschnittliche soziale Einbindungen, sondern zugleich eine höhere Belastung mit Vorstrafen (einschlägig und wegen allgemeiner Kriminalität) als bei der Vergleichsgruppe ergab⁸¹. Auch eine jüngst vorgenommene Analyse der Jugendgerichtshilfestatistik konnte beachtliche Belastungen der jugendlichen Verkehrstäter mit klassischer Delinquenz nachweisen (wenngleich sowohl zusammenfallende Auffälligkeiten als auch soziale Problemsymptome etwa bei Gewalt- oder Eigentumsdeliktstätern deutlicher ausgeformt waren⁸²). Um es klar festzustellen: Nicht behauptet wird, daß alle oder auch nur die meisten verschiedenen Manifestationen von Riskoverhaltensstilen bei den einzelnen Personen der Problemgruppen zusammenfallen. Es erfolgt dies nur häufiger als in Vergleichspopulationen, und auch die einzelnen Auffälligkeiten sind zahlreicher.

Diese ursprünglich eher auf dem Plausibilitätsniveau gestützte These wird nun unmittelbar gesichert durch die Ergebnisse des Deutschen Roadside Surveys zum sozialen Umfeld der auffälligen jugendlichen Fahrer in Ost und West. Gegenüber der Vergleichsgruppe deuten sich dort mit umfangreicherem Konsum von Alkohol, Zigaretten und Drogen, deutlicherer Verkehrsdeliktsbelastung, höherer Fahrleistung und ausgeprägter Erlebnisorientierung Elemente an, über die sich Problemverhaltensstile definieren.

Gewonnen ist damit zunächst ein mehr deskriptiver Ausgangspunkt, für den dann zur Erklärung ein Konzept hilfreich sein könnte, das diesen Vorgang auf das Spannungsfeld

⁷⁶ vgl. Gottfredson und Hirschi (1990); ähnlich Hurrelmann (1991).

⁷⁷ vgl. etwa Biecheler-Fretel und Danech-Pajouh (1988) und zusammenfassend Elander, West und French (1993, S. 290) und OECD (1994, 27 ff.).

⁷⁸ vgl. zu diesen Prozessen Schlag (1994, S. 135 ff.).

⁷⁹ vgl. zum allgemeinen Nachweis Weißbrodt (1989, S. 5 ff.).

⁸⁰ vgl. zusammenfassend Evans (1991, S. 41).

⁸¹ vgl. Legat (1987).

⁸² vgl. Lux (1993, S. 51 ff.).

von individueller Aktivität, Sozialität und Identität projiziert. Danach dürfte sich Fahren unter hohen BAK-Werten (als Bestandteil intensiven Risikoverhaltens) ebenfalls erklären aus einer längerwährenden Nichtbewältigung von (auch alltäglichen) Konflikten infolge beschränkter Möglichkeiten zu eigenaktiver Ausbildung von sozialer Kompetenz. Das meint ein Dilemma von fehlenden Aktivierungsanforderungen, daraus resultierenden Befähigungsdefiziten und schließlich entsprechendem Überforderungserleben ohne kompensierende soziale Einbindung.

Sich solchermaßen formende Identitätsverluste drängen zu illusionärer Ersatzbewältigung unter Alkohol in Gleichaltrigengruppen ähnlichen Lebensgefühls, weil Hilfen zur Konfliktbewältigung und normbegründende Beziehungen in anderen Lebensgruppen nicht zur Verfügung stehen. Das Kraftgefühl und Beherrschbarkeit vorspiegelnde Automobil und die Flüchtigkeit der Verkehrssituation bieten sich zuerst und vor allem für junge Menschen als solcherart Selbstdarstellungsraum an.

Widersprüchlich differenzierte Sozialisationsvorgänge innerhalb gesellschaftlicher Transformationsprozesse schaffen den sozialen Rahmen für (insbesondere bei Jugendlichen) dynamisch zunehmende Kompensationsmechanismen der beschriebenen Art. In diesem Sinne war der ostdeutsche Straßenverkehr bevorzugtes Feld geworden, sich offenbarend in ungleich höheren Unfallzahlen⁸³ oder in den Trunkenheitsfahrten im Deutschen Roadside Survey.

9.2.4 Reflexion der Verluste an Aktivität, Sozialität und Identität in Kriminalitätsfurcht, insbesondere in der Furcht vor Opferrisiken des Straßenverkehrs

Zu den überraschenden Entwicklungen im Transformationsprozeß gehören einerseits die unerwartet verzögerte Zunahme der Kriminalität und andererseits der nicht so gravierend erwartete Anstieg an Kriminalitätsfurcht, insbesondere in den Neuen Ländern, in denen es schließlich bis etwa 1994 zu einer ungewöhnlichen Schere gekommen war zwischen registrierter Kriminalität (die hier 1992 noch um etwa ein Viertel bis ein Drittel niedriger lag als in den alten Ländern) und Kriminalitätsängsten (die gleichzeitig etwa ein Viertel bis ein Drittel höher waren als in den alten Ländern). Nach Thüringer Untersuchungen rangierte an der Spitze abgefragter Vermutungen zum zukünftigen Opferwerdungsrisiko noch deutlich vor dem Risiko einer Viktimisierung durch Körperverletzung und Sachbeschädigung die Wahrscheinlichkeit, Opfer eines rücksichtslos und normwidrig verursachten Verkehrsunfalls zu werden (82.2% der Befragten); das Auto wurde zudem als häufigstes Ziel deliktischen Verhaltens angegeben (insbesondere für Diebstahl und Sachbeschädigung)⁸⁴.

In diesen Opferbefürchtungen verdichten sich jedoch über das reale Risiko des Straßenverkehrs hinaus allgemeinere Verunsicherungen und Lebensrisiken, wohl mit dem Lebensalter zunehmend, wie das Untersuchungsergebnis des Deutschen Roadside Surveys

⁸³ vgl. etwa für 1994 den 20prozentigen Anteil der Neuen Länder an der gesamtdeutschen Belastung an Unfällen mit Personenschaden bei nur 14.9% der bundesweiten Gesamtfahrleistung - berechnet nach Statistisches Bundesamt (1995, S. 6 ff., 36 f.).

⁸⁴ vgl. zum Ganzen Kräupl und Ludwig (1993, S. 36 ff.).

erkennen läßt, wonach insgesamt die Lebenszufriedenheit im Osten geringer ist und mit dem Alter noch abnimmt. Umgekehrt: Diese Unsicherheiten werden (neben und noch vor Kriminalitätsfurcht) gleichsam in die faßliche Risikosituation des Straßenverkehrs mit verortet. Beides läßt sich wechselwirkend auf, wobei das Verkehrsrisiko besonders konkret, greifbar und für eine Negativbesetzung am zugänglichsten, zugleich aber auch durch striktere Normsetzung und Kontrolle recht schnell und sichtlich positiv veränderbar erscheint.

Solche faktisch kumulativen und verflochtenen Risikoreflexionen (hinsichtlich der allgemeinen Lebenswelt und des Straßenverkehrs) lassen sich mehreren Arbeiten entnehmen. Werden die entsprechenden Befragungen nicht kriminalitätszentriert formuliert, etwa als Frage nach allgemeinen Lebensrisiken, so treten existentiellere und unmittelbarere Ängste in den Vordergrund, wie in Thüringen der Anstieg der Lebenshaltungskosten sowie Pflege im Alter und schwere Erkrankung, bevor dann in einer Rangfolge von 14 Risikofaktoren bereits der Verkehrsunfall folgt, während die allgemeinere Angst, Opfer einer Straftat zu werden, erst an siebenter Stelle erscheint⁸⁵.

Überhaupt kann heute als recht stabiles und abgesichertes Ergebnis gelten, daß Opferwerdungsängste, bezogen auf den Straßenverkehr und allgemeine Kriminalität, immer sehr eingebunden in allgemeinere Ängste (Umweltverschmutzung u.ä.) artikuliert werden, daß bei den konkreten Einstufungen Verkehrsrisiken einen eher vorderen Rang einnehmen gegenüber etwa Gewalt- und Eigentumsdelinquenz und daß die jeweiligen Werte im Osten deutlich höher und mehr hin zum Straßenverkehr verschoben sind als in den Alten Ländern⁸⁶.

Aus dieser Einordnung in sowie Auffüllung mit allgemeinen Unsicherheiten ist zu entnehmen, daß der Straßenverkehr zu einer sehr unübersichtlichen, die allgemeinen Verluste an Lebensordnung und Beherrschbarkeit der unmittelbaren Lebensumstände illustrierenden Sphäre geworden ist, eine Realität, die sich weithin der eigenen Kontrollmöglichkeit entzogen hat. Daraus fließen zwei polarisierende Reaktionsvarianten: zum einen ein Verhalten, das in dieser Realität das eigene Risikoverhalten forciert (dazu oben), und zum zweiten ein striktes Kontrollverlangen, etwa in Form einer Null-Promille-Grenze im Deutschen Roadside Survey oder auch in der Jenaer Kriminalitätsbefragung, wo innerhalb von 12 vorgegebenen Erwartungen an die Polizei bereits nach der Strafverfolgung und dem Schutz vor Gewalt auf dem Drei-Viertel-Zustimmungsniveau die Sicherung des Straßenverkehrs folgte⁸⁷. In beiden Seiten äußert sich eine allgemeine, hauptsächlich nur sozial zurücknehmbare Verunsicherung.

Dies findet in zwischenzeitlichen Feststellungen eine Stütze, nach denen seit 1994 eine Beruhigung der allgemeinen Kriminalitätsfurcht-Entwicklung zu vermerken ist⁸⁸, wie auch im Deutschen Roadside Survey, wonach sich im Ergebnis der Wiederholungsbefragung eine sehr vorsichtige Angleichung der Alkoholfahrsituation andeutet. Schließlich paßt hier-

⁸⁵ so das Ergebnis einer Studie des R+V-Infocenter (R+V-Versicherung, 1995) für Sicherheit und Vorsorge Wiesbaden über die Ängste der Deutschen.

⁸⁶ vgl. dazu etwa die Befragungsergebnisse bei Kury et al. (1992, 252 ff.), Emnid (1993, zitiert nach Murck 1995, S. 330 f.), Pfafferott (1993, S. 83 ff.), Allensbach (1994) oder Paschke und Pfafferott (1994, S. 10 ff.).

⁸⁷ vgl. Kräupl und Ludwig (1993, S. 88).

⁸⁸ vgl. Boers (1994).

zu auch das Resultat von jüngst (zur Faschingszeit im Februar 1996) landesweit in Thüringen durchgeführten polizeilichen Kontrollen von 12865 Kraftfahrern, von denen „nur“ 1.9% unter Alkoholeinfluß standen⁸⁹.

9.3 Handlungssituative Momente

In neuerer kriminologischer Forschung wird prononciert die Einbeziehung von Faktoren des unmittelbaren Handlungsrahmens in theoretische Erklärungsversuche gefordert⁹⁰, und durch die verkehrsbezogenen Ansätze ist die Risikoexposition als Opportunitätsstruktur nahezu selbstverständlich in den Mittelpunkt gestellt⁹¹. In diesem Sinne bedürfen auch die bisherigen Erklärungsdimensionen umgelegt zu werden auf die vorherrschende Situation im Straßenverkehr, weil situative Umstände auch beim Trunkenheitsdelikt gravierend durchgreifen, allerdings eben wiederum beachtenswert unterschiedlich.

Für „Tatgelegenheitsstrukturen“ sind insbesondere relevant in der Objektdimension die (technische) Beherrschbarkeit des Fahrzeuges (tatsächlich und scheinbar), in der Subjektdimension die Wahrnehmung von Wahrscheinlichkeiten einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und schließlich in der Kontrolldimension das Verfolgungsrisiko (einer Aufdeckung und Sanktionierung).

9.3.1 (Technische) Beherrschbarkeit der Fahraufgabe

Ganz allgemein weiß die Verkehrsforschung von beträchtlich verzerrter Erfahrungsbildung im Straßenverkehr: Normverletzendes Fahren wird als wenig sicherheitsrelevant erlebt, Fahrer überschätzen tendenziell ihre Fähigkeiten, und sie unterschätzen situative Risiken⁹². Vor diesem Hintergrund muß angenommen werden, daß sowohl der plötzliche Zugang zu technisch perfektionierten Autos als auch der gravierende Vergleich mit der vorher nur zur Verfügung stehenden Autotechnik zu einer Faszination gerade junger Menschen führte, in der sich tatsächliche Ungeübtheit des Umgangs, irrationales Sicherheitsvertrauen und Erprobungsversuche gefährlich bündelten. Wenn sich dies einerseits als einer von vielen Faktoren in einem sehr schnellen Anstieg der Unfallzahlen niederschlug, ist zum anderen eine deutlich verzerrte Gefahrenbewertung als mitursächlich auch für besondere Bereitschaften zur Alkoholfahrt anzunehmen. Die Verkehrsforschung hat auf recht stabile Zusammenhänge zwischen der Risikoeinschätzung von Fahren unter Alkohol und der Bereitschaft zur Begehung dieses Deliktes hingewiesen⁹³, so daß fehlerhafte Risikokognitionen nicht nur im Kontext von Risikoverhalten, sondern auch der Alkoholdelinquenz bedeutsam erscheinen.

⁸⁹ vgl. Ostthüringer Zeitung v. 23.02.1996.

⁹⁰ vgl. Fattah (1993).

⁹¹ vgl. Kaiser (1970, 24 ff.).

⁹² vgl. Sömen (1987, S. 30 ff.).

⁹³ vgl. Kretschmer-Bäumel und Karstedt-Henke (1986, S. 303 f.).

Offen ist, ob sich seit 1994/95 bereits eine Beruhigung und insgesamt eine Abklärung der Verkehrsatmosphäre, also auch der einzuhaltenden Normen (insbesondere aus informellen Erfordernissen und Erfahrungen), andeuten. Darin könnte auch die Haltung zum Risiko beim Fahren unter Alkohol eingeschlossen sein und sich positiver formieren. Das kann allerdings über Risikoaufklärung allein nur sehr beschränkt gefördert werden.

9.3.2 Reflexion von Gefährdungswahrscheinlichkeiten anderer

Interaktion im Straßenverkehr ist durch situative Flüchtigkeit, Konstruktion und Schnelligkeit der Fahrzeuge sowie Massenhaftigkeit der Begegnungen erschwert⁹⁴, Sozialkontakte zwischen den Fahrern leiden häufig unter Entfremdung, die Gefährdung anderer ist nur eingeschränkt reflektierbar. In diesem Sinne wird eine allgemeine Abkühlung menschlicher Wahrnehmung des Fremden im Hinblick auf andere Verkehrsteilnehmer zusätzlich gefördert durch die technische Distanz und gegenseitige Sicherheitsillusion. Diese generelle Kommunikationsperspektive muß erschwerend („enthemmend“) auch auf die Bereitschaft zur Alkoholfahrt durchgreifen.

Hier scheinen erst verdichtete Erfahrungen, genauer: (selbst-)wertende Auseinandersetzungen zu wirken, um Gefährdungsmuster bis zur Normkraft bewußt werden zu lassen. Ein massiveres und deutlicher bewertendes Offenbarmachen der erforderlichen Kommunikationsbeziehungen wie auch der Gefährdungen anderer (in ihren bisher ungewohnten Quantitäten und Qualitäten) dürfte die entscheidenden „inneren“ Normierungen bewirken. Die dramatischen Erfahrungen aus Verkehrsunfällen, alkoholverursachte eingeschlossen, beginnen sich scheinbar in einem Rückgang tödlicher und verletzender Unfälle auszuwirken.

9.3.3 Kontrollsituation

Wenn Normfaktoren überhaupt anschlagen, dann (wie oben angeführt) über das (perzipierte) Kontrollrisiko. Nun verschieben die insgesamt weithin ausfallenden informellen Mechanismen im Straßenverkehr Kontrollschwerpunkte einseitig auf die verrechtlichte Überwachungsichte, die wiederum starke Ausfallprozesse nicht verhindern kann⁹⁵, nach den Befragungsergebnissen des Deutschen Roadside Surveys im Osten (auch 1993) noch weniger als in den Alten Ländern. Das durch die ostdeutschen Fahrer berichtete (seltener) Kontrollerleben gibt dabei Objektives wieder.

Der (vorübergehende) Kontrollwegfall im ostdeutschen Straßenverkehr nach 1989 läßt sich mit den institutionellen Datensammlungen nachweisen: Im Regelfall kann man davon ausgehen, daß die Polizei einen gleichbleibenden (und großen) Anteil der von ihr im Straßenverkehr registrierten Unfälle mit Personenschaden (VKU/P) zur Anzeige bringt, so daß die Zahlen zu den Unfällen und den Verkehrsvergehensanzeigen (VVA) innerhalb eines

⁹⁴ vgl. nur Kaiser (1970, S. 24 ff.).

⁹⁵ vgl. Karstedt (1993, S. 137 ff.).

Verkehrsraumes in einem stabilen Verhältnis stehen müssen. Die in Tabelle 1 enthaltenen Angaben für den Freistaat Sachsen zeigen jedoch, daß der Bestand an Anzeigen, der auf polizeilich erfaßte Unfälle mit Personenschaden zurückgeführt werden kann (VKU/Anz.), ab 1991 deutlich abnimmt, sowohl bei allen (undifferenzierten) Verkehrsvergehen insgesamt als auch bei den alkoholbezogenen (der Übersichtlichkeit wegen geht die Berechnung des Anteiles unfallbedingter Anzeigen davon aus, daß sämtliche Unfälle zu einer Anzeige geführt haben).

Tabelle 1: Anteile kontrollunabhängiger Verkehrsvergehensanzeigen im Freistaat Sachsen⁹⁶. Dabei sind „VVA“ Verkehrsvergehensanzeigen, „VKU/P“ Unfälle mit Personenschaden und „VKU/Anz.“ zur Anzeige gebrachte Unfälle.

	1991	1992	1993	1994	1995
VVA insgesamt	20 180	38 766	51 706	56 768	59 099
VKU/P insgesamt	16 390	17 616	18 174	20 303	20 478
VKU/Anz. insgesamt in %	81	45	35	36	35
VVA wegen Trunkenheit	6 102	9 063	11 541	13 384	14 093
VKU/P wegen Trunkenheit	1 871	2 289	2 803	2 972	2 839
VKU/Anz. wegen Trunkenheit in%	31	25	24	22	20

Die Tabelle 1 läßt erkennen, wie sich erst 1992/93 die durch Unfallaufnahme der Polizei zu erklärenden Verkehrsvergehensanzeigen auf ein stabiles Niveau einpegeln, während in den Vorjahren ein überdurchschnittlicher Anteil auf kontrollunabhängigen Unfallfolgen beruht. Man wird daher davon ausgehen müssen, daß zwischen 1990 und 1992 vergleichsweise wenig allgemeine Verkehrsbeobachtungen durchgeführt wurden und die Polizei mit der Verwaltung der Schadensfälle weithin ausgelastet war. Allenfalls ab 1992/93 war sie in der Lage, Verkehrsdelikte auch unabhängig vom Unfallgeschehen zu erfassen und zu verfolgen.

In der ersten Zeit nach der Wende herrschte also im Neuen Bundesgebiet (soweit Sachsen hierfür repräsentativ ist) ein weitgehendes, beinahe uneingeschränktes Kontrollvakuum, das (auch auf Fahren unter Alkohol bezogen) nur überraschend zurückhaltend mißbraucht wurde. Wie den objektiven Prozessen zu entnehmen ist, kann diese anfängliche Zurückhaltung nicht zuerst und entscheidend auf Kontroll- bzw. Sanktionserfahrungen zurückführbar sein, sondern eher auf verinnerlichte Verhaltensmuster, auf die dann jedoch die völlig ungewohnte und nicht sofort nachvollziehbare Regelung nach neuem Recht (0,8-Promille-Grenze) stieß. Im marginalen Bereich mag freilich auch die differentielle Kontrolldichte die verschiedene Belastung von Ost- und Westdeutschland mit Problemgruppen miterklären.

Der 0,8-Promille-Wert setzte weniger eine Grenze als er entgrenzte. Die Vermutung, man habe weithin erst einmal die Gesetzesänderung „abgewartet“, wäre zu einfach rational und (wegen der geringen Kontrolldichte) praktisch überhaupt nicht nötig gewesen. So erweist sich der Norminhalt vielmehr als weithin unerheblich für die Problemausprägung. Es

⁹⁶ berechnet nach Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (1991; 1993; 1995) und unveröffentlichte Verkehrsvergehensstatistik des Innenministeriums des Freistaates Sachsen.

kann zwar nach dem Deutschen Roadside Survey davon ausgegangen werden, daß insgesamt, also in allen Populationen (einschließlich der Nüchternfahrer), in höherem Maße „Alkoholfahrten“ stattfanden, das aber dürfte insbesondere auf junge Fahrer und eher wendeoriginär als Normerprobungsverhalten (und kaum als „Reaktion“ auf Regelmodifizierungen) zutreffen. Weniger deutlich scheint schon der (mit der Gesetzesänderung jedenfalls zeitlich zusammenfallende) Effekt bei den Vieltrinkern, die aus vorheriger Karriere bereits fixiert waren. Die Nüchternfahrer pendeln sich zuerst auf die heutige Normalität ein, was sich bereits in einer Beruhigung der Gesamtsituation niederschlägt, ohne jedoch die Vorstellung vom Vorzug der Null-Promille-Grenze aufzugeben angesichts der verbleibenden allgemeinen Riskanz (zumindest und sogar zunehmend bis 1994, wie das Deutsche Roadside Survey ergab).

Die heutigen Grenzwerte sind mit Hilfe von Alltagswissen kaum beherrschbar, sondern vergewissern sich in erheblichen Toleranzen bestenfalls durch längere Erprobung. Es wäre bei jeder Grenzsetzung ähnlicher Art zu überlegen, wie sich solche Fixierungen begrifflich, also begreifbar für die Alltagserfahrung übersetzen lassen, um ihre Berechenbarkeit zu erhöhen. Die neue Kontrollererfahrung ist offenbar erst seit Mitte der 90er Jahre zu sammeln. Sie wird gerade von den Problemgruppen kaum präventiv erlebt, sondern bestenfalls rational-kalkulierend. Die künftig verbleibende eigentliche Risikopopulation der Vieltrinker ist durch Veränderungen der Grenzwerte kaum und dann nur temporär erreichbar⁹⁷.

9.3.4 Fazit: Normerwartung und Reflexion des Handlungsrahmens

Die so widersprüchlich erscheinende Polarisierung - zum einen der Rückzug auf die berechenbare Null-Promille-Grenze (nicht zuletzt auch bei jungen Menschen) und zum anderen die ausufernde Normerprobung - wurde bislang gesehen im Dualismus von Kontrollererwartungen (infolge anomischer Verunsicherung) und kompensatorischem Risikoverhalten. Beides erweist sich nicht zuletzt forciert durch gesellschaftliche Transformationsprozesse. Dies wäre schließlich noch zu ergänzen um Aspekte des Handlungsrahmens im Straßenverkehr.

Die im Deutschen Roadside Survey beschriebene Widersprüchlichkeit hängt offenbar mit einem Phänomen zusammen, das auch beim Messen von Kriminalitätsfurcht auftritt: Die Antworten kommen aus zwei unterschiedlichen Erfahrungsschichten, einmal aus der rationalen Stellungnahme zur abstrakten Gesamterscheinung, zu der dann striktere Meinungen und Kontrollererwartungen vorgebracht werden, und zum zweiten aus der persönlichen Erfahrungsebene, in die auch situative Erwägungen eingreifen und das Verhaltensspektrum großzügiger zulassen. Damit begünstigt eine Wahrnehmungsperspektive, in der eigene und fremde Gefährdungen sehr weitgehend herausgefiltert werden, von der allgemeineren Einstellungsebene abweichende konkrete Verhaltensmuster, so daß es vordergründig wäre, mit Reaktionen nur auf dieser ersten (abstrakten und nur rational reflektierten) Schicht anzusetzen. Wie eigene Opferererfahrung die Übersteigerungen aus abstrakter

⁹⁷ vgl. auch Stephan (1988).

Kriminalitätsfurcht und Sanktionserwartung zurücknimmt⁹⁸, weil der Konflikt lebensnäher, durchschaubarer und greifbarer wird, für eigenaktive Bewältigung zugänglich erscheint, wäre auch hier die unmittelbare eigene Erfahrungsebene im Verkehr geeigneter, wirksame Einsichten auszulösen.

Ansonsten bliebe es bei Entwicklungen, die sich in der Jenaer Kriminalitätsbefragung folgendermaßen offenbarten: Bei der Zuordnung von 21 verschiedenen Delikten zu einer der Reaktionsebenen von strafloser Prävention oder Wiedergutmachung oder Strafe ohne oder mit Freiheitsentzug wurde das „Fahren unter Alkohol“ auf dem Vier-Fünftel-Zustimmungsniveau mit Straferwartungen besetzt, davon wiederum beinahe zur Hälfte sogar mit unbedingter Freiheitsstrafe⁹⁹. Diese stark punitive Erwartung erklärt sich offenbar aus der unterschiedlichen Betroffenheitsperspektive, zum einen des „Opfer-werden-Könnens“ und zum anderen des „Täter-sein-Könnens“. Umgekehrt sollten dann Aufklärung und Gruppentraining durch Perspektivenwechsel eine selbstkritische Verhaltenssteuerung fördern und Verzerrungen in der unmittelbaren Erlebensebene bewußt machen.

9.4 Zusammenfassung

Die im Deutschen Roadside Survey eingefangenen Prozesse vollziehen sich zwar mitunter in zeitlicher Parallelität zu gesetzlichen Änderungen, tatsächlich aber weitgehend unabhängig hiervon und maßgeblich beeinflusst durch die Dynamik des informalen Geschehens in der Folge gesamtgesellschaftlicher Transformation.

Die besondere Belastung junger ostdeutscher Fahrer läßt sich so verstehen als Manifestation umfassenderer Risikoverhaltensstile, die in dieser Personengruppe wahrscheinlich sind; diese Verhaltensmuster wiederum wären als kompensatorische Strategien zur Bewältigung von Identitätsbeschädigungen infolge verminderter Konfliktbewältigungskompetenzen zu begreifen. Die Gruppe der Problemtrinker setzte in ähnlichem Sinn mit verkehrsdelinquenten Karrieren bereits vor 1989 ein, was sich in der Wendezeit verstärkte.

Dem zugrundeliegende unüberschaubare Gesellschaftsstrukturen bedingen einerseits sicherheitsorientierte, scheinbar stabilisierende Normerwartungen (bezogen und verlagert gerade auf den Straßenverkehr) und zugleich tatsächlich auch abweichende Verhaltensweisen, die in einem scheinbaren Widerspruch dazu stehen. Die Handlungssituation - mit ihren die Gefahrenwahrnehmungen verzerrenden Reflexionsebenen - verschärft diese Normeinstellungs- und Normverhaltensdifferenzen.

Soweit auch (sekundär wirkende) Normfaktoren eingreifen, kann davon ausgegangen werden, daß sich gegenwärtig die polizeiliche Kontrolle wieder auf einem Mindestniveau etabliert hat und trotz verbleibenden geringen Entdeckungsrisikos durch selektive Normbekräftigung einigermaßen das leistet, was möglich ist. Die Gesamtsituation läßt sich durch eine erhebliche Ausdehnung solcher Kontrolle nur unangemessen wenig bewegen. Wirkbarer wäre ein differentielles Kontrollsystem, das sich ausdrücklich auf die Risikogruppen

⁹⁸ vgl. Kräupl und Ludwig (1993, S. 84 f.).

⁹⁹ vgl. Kräupl und Ludwig (1993, S. 81).

konzentrieren kann (also auf die von diesen Gruppen bevorzugte Fahrsituation abstellt) und stärker nicht nur in der Form der Sanktion wertet, sondern mit verhaltens- und folgenhinterfragenden Auseinandersetzungen besetzt wird, zuerst in den Gruppen der Betroffenen und deren Lebenswelten, aber auch überindividuell begleitet von anspruchsvoller Mediendarstellung und öffentlichem Wertedisput. Damit könnten zugleich durchaus repressive Reaktionen zurückgenommen werden, deren Wirkung an und für sich geringer ist als erwartet, die vielmehr nur rational in die Entscheidungskalkulation je nach Situation eingeordnet werden, also nicht auf das „Ob“ (präventiv) wirken, sondern nur auf das kalkulierende „Wann, Wo und Wie“.

9.5 Literatur

- Allensbach (1994). Die Sorgen und Ängste der Deutschen. *Das Rathaus*, 7, 394.
- Bartels, H., Krause, D., Klingbeil, H., Schumann, W. & Müller, U. (1990). Zur Arzneimittelbeeinflussung von Verursachern und Nichtverursachern tödlicher Verkehrsunfälle. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 75/76, 180-181.
- Bastian, D. (1989). Zur nationalen und internationalen Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr und den rechtlichen Konsequenzen aus der Sicht der Unfallepidemiologie. In Rat des Bezirkes Leipzig (Hrsg.), *Verkehr und sozialistisches Recht* (S. 45-49). Leipzig: Eigenverlag
- Berger, D. & Snortum, J. (1986). A structural model of drinking and driving: Alcohol consumption, social norms, and moral commitments. *Criminology*, 1, 139-153.
- Beschluß des Präsidiums des Obersten Gerichts zu einigen Fragen der gerichtlichen Tätigkeit in Verkehrsstrafsachen vom 15. März 1978 (1978). *Neue Justiz*, 5, 229-231.
- Biecheler-Fretel, M.-B. & Danech-Pajouh, M. (1988). Alcohol, mobility and basic driving behaviour. In T. Rothengatter & R. de Bruin (Hrsg.), *Road User Behaviour: Theory and Research* (pp. 368-374). Assen/Maastricht: Van Gorcum.
- Biehl, B. & Aufsattler, W. (1994). Verkehrsdelikte, Sanktionen und Verkehrsverhalten. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 10, 250-255.
- Boers, K. (1994). Kriminalitätseinstellungen und Opfererfahrungen. In G. Kaiser & J.-M. Jehle (Hrsg.), *Das Verbrechenopfer in Geschichte und Gegenwart* (S. 37-47). Heidelberg: Kriminalistik-Verlag.
- Brieler, P., Rühle, R. & Jänisch, C. (1993). Das Problem Alkohol in der früheren DDR - Anregung zu einer notwendigen Diskussion. *Blutalkohol*, 30, 189-205.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (1995). *Entwicklung einer nutzerorientierten Grundstatistik zum Verkehrszentralregister. Forschungsprojekt 2.9360*. Flensburg: Eigenverlag.
- Bundeskriminalamt (1994). *Polizeiliche Kriminalstatistik der Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden: Eigenverlag.
- Eggers, D. (1981). *Untersuchungen zu Trinkgewohnheiten männlicher Kraftfahrer in Verkehrsbetrieben des Bezirkes Schwerin unter besonderer Berücksichtigung der Prävalenz von Alkoholmißbrauch und Alkoholabhängigkeit*. Unveröffentlichte Dissertation. Berlin: Humboldt-Universität.
- 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*, 2, 279-294.
- Eulitz, J. (1990). Der Alkohol im Sektionsgut. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 75/76, 177-178.
- Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Fattah, E. (1993). The rational choice/opportunity perspectives as a vehicle for integrating criminological and victimological theories. In R.V. Clarke (Ed.), *Routine activity and rational choice* (pp. 225-258). New Brunswick: Transaction Publishers.
- Freiburg, A. (1981). *Kriminalität in der DDR: Zur Phänomenologie des abweichenden Verhaltens im sozialistischen deutschen Staat*. Opladen: Westdeutscher Verlag.

- Giebe, W. & Klein, A. (1995). Erste Erfahrungen mit der „0,8-Promille“-Regelung in Thüringen. *Blutalkohol*, 5, 279-284.
- Gildemeister, H. (1986). *Zu aktuellen Problemen des Alkoholmißbrauchs im Straßenverkehr der DDR*. Unveröffentlichte Habilitationsschrift. Berlin: Humboldt-Universität.
- Gildemeister, H. & Stelzer, H. (1990). Zur Ermittlung der Häufigkeit alkoholbeeinflusster Fahrzeugführer im fließenden Straßenverkehr. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 75/76, 175-176.
- Gottfredson, M.R. & Hirschi, T. (1990). *A general theory of crime*. Stanford: Stanford University Press.
- Grafl, C. (1995). Zur präventiven Wirkung strenger Strafen bei Verkehrsdelikten aus empirischer Sicht. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 1, 23-29.
- Gruner, E.-M. (1982). Zur Bestimmung der Wirksamkeit der Verkehrsbildung und -erziehung. *Forschungshefte zur Verkehrssicherheit*, 11/12, 25-35.
- Gruner, E.-M. (1984). Zum Einfluß von Verkehrsbildungs- und -erziehungsmaßnahmen auf das Verkehrsverhalten jugendlicher Zweiradfahrer. *Forschungshefte zur Verkehrssicherheit*, 15, 49-65.
- Heide, F. von der (1993). Zur Kriminalstatistik 1991 für die neuen Bundesländer. *Neue Justiz*, 1, 19-21.
- Heide, F. von der & Lautsch, E. (1991). Entwicklung der Straftaten und Aufklärungsquote in der DDR von 1985 bis 1989. *Neue Justiz*, 1, 11-15.
- Homel, R. (1988). *Policing and punishing the drinking driver. A study of general and specific deterrence*. New York: Springer.
- Hurrelmann, K. (1991). Gesundheitswissenschaftliche Ansätze in der Sozialisationsforschung. In K. Hurrelmann & D. Ulich (Hrsg.), *Neues Handbuch der Sozialisationsforschung* (S. 189-213). Weinheim und Basel: Beltz.
- Käding, U. & Tiess, D. (1976). Studien zur Ermittlung der Häufigkeit alkoholbeeinflusster Fahrzeugführer im Straßenverkehr. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 26, 127-130.
- Käding, U., Wegener, R., Kunzmann, B. & Kunzmann, D. (1990). Zur Rückfalldelinquenz bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 75/76, 182.
- Kaiser, G. (1970). *Verkehrsdelinquenz und Generalprävention*. Tübingen: J.C.B. Mohr.
- Karstedt, S. (1993). *Normbindung und Sanktionsdrohung*. Frankfurt: P. Lang.
- Kerner, H.-J. (1993). Alkohol und Kriminalität. In G. Kaiser, H.-J. Kerner, F. Sack & H. Schellhoss (Hrsg.), *Kleines Kriminologisches Wörterbuch* (S. 5-9). Heidelberg: C.F. Müller.
- Kerner, H.-J., Dornick, H., Feltes, T., Philipp, E. & Triebler, S. (1985). *Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren", Band 11: Gesetzgebung, polizeiliche Überwachung und Strafgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland*. Bergisch Gladbach: Eigenverlag der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Klingemann, H. (1989). Alkoholbedingte Verkehrsunfälle in der Schweiz. Problemraten und Konsumtrend: Ein ungelöstes Problem? *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform*, 4, 264-277.
- Kräupl, G. & Lewandowski, I. (1995). Kriminologische und strafrechtliche Einsichten in extremistisch erscheinende Gruppengewalt Jugendlicher. In H. Sydow, U. Schlegel & A. Helmke (Hrsg.), *Chancen und Risiken im Lebenslauf: Beiträge zum gesellschaftlichen Wandel in Ostdeutschland* (S. 89-107). Berlin: Akademie-Verlag.
- Kräupl, G. & Ludwig, H. (1993). Wandel kommunaler Lebenslagen, Kriminalität und Sanktionserwartungen. Bevölkerungsbefragung in einer städtischen Region Thüringens 1991/92 (Jenaer Kriminalitätsbefragung). Freiburg i.Br.: Eigenverlag des Max-Planck-Institutes für ausländisches und internationales Strafrecht.
- Kretschmer-Bäumel, E. & Karstedt-Henke, S. (1986). *Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren", Band 13: Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer*. Bergisch-Gladbach: Eigenverlag der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Kreutzer, A. (1993). Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs. Tatsächliche Verbreitung drogenbeeinflussten Fahrens, polizeiliches Verdachtsbild und justizielle Kontrolle. *Neue Zeitschrift für Strafrecht*, 5, 209-213.
- Kreutzer, A. & Schneider, H. (1992). Dunkelfeldforschung in Jena, Potsdam und Gießen. Ziele, Erfahrungen, erste Befunde aus einem Forschungsprojekt. In H. Kury (Hrsg.), *Gesellschaftliche Umwälzung. Kriminalitätserfahrungen, Straffälligkeit und soziale Kontrolle* (S. 605-620). Freiburg i.Br.: Eigenverlag des Max-Planck-Institutes für ausländisches und internationales Strafrecht.

- Kury, H., Dörmann, U., Richter, H. & Würger, M. (1992). *Opfererfahrungen und Meinungen zur Inneren Sicherheit in Deutschland*. Wiesbaden: Eigenverlag Bundeskriminalamt.
- Landeskriminalamt Thüringen (1995). *Polizeiliche Kriminalstatistik 1994*. Erfurt: Eigenverlag.
- Lanza-Kaduce, L. (1988). Perceptual deterrence and drinking and driving among college students. *Criminology*, 2, 321-341.
- Legat, S. (1987). Trunkenheitsfahrer von 21 bis 25 Jahren: Daten zu ihrer Charakteristik. *Blutalkohol*, 5, 229-251.
- Leipnitz, C. (1995). Straßenverkehrsunfälle in den neuen Bundesländern - ein Überblick. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 1, 35-38.
- Lekschas, J., Harrland, H., Hartmann, R. & Lehmann, G. (1983). *Kriminologie. Theoretische Grundlagen und Analysen*. Berlin: Staatsverlag der DDR.
- Lux, E. (1993). *Jugendgerichtshilfestatistik. Methoden - Analysen - Perspektiven*. Neuwied/Kriftel: Luchterhand.
- Mally, H. (1981). Bilanz 1980 - Ausblick 1981. *Der Deutsche Straßenverkehr*, 4, 6.
- Mally, H. (1987). Zu einigen Aspekten der Sicherheit im Straßenverkehr im Straßensicherheitsdemokratischen Republik. *Forschungshefte zur Verkehrssicherheit*, 20, 50-57.
- Mück, H. (1979). Alkoholismus in der DDR. *Deutsches Ärzteblatt*, 8, 509-512.
- Müller, A. & Weiler, C. (1987). Ergebnisse einer Untersuchung über Alkoholiker als Kraftfahrer. Zugleich ein Beitrag zum Problem der Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten. *Blutalkohol*, 2, 109-125.
- Müller, K. (1989). Zur Blut- und Alkoholbestimmung. In Rat des Bezirkes Leipzig (Hrsg.), *Verkehr und sozialistisches Recht* (S. 43-44). Leipzig: Eigenverlag.
- Murck, M. (1995). Gesellschaftliche Veränderungen und ihre Einflüsse auf die Verkehrssicherheit. In H.-G. Hilse & W. Schneider (Hrsg.), *Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten* (S. 324-342). Stuttgart: Richard Boorberg.
- Nolteernsting, E., Lindner, B. & Melzer, W. (1992). Getrennte Vergangenheit - gemeinsame Kultur? Jugendkulturen im Prozeß der deutschen Vereinigung. In G. Neubauer, W. Melzer & K. Hurrelmann (Hrsg.), *Jugend im deutsch-deutschen Vergleich. Die Lebenslage der jungen Generation im Jahr der Vereinigung* (S. 93-140). Neuwied/Kriftel/Berlin: Luchterhand.
- Norström, T. (1981). Drunken driving: A causal model. In L. Goldberg (Ed.), *Alcohol, drugs and traffic safety, Vol. III* (pp.1215-1239). Stockholm: University Press.
- OECD (1994). *Improving road safety by attitude modification*. Paris: Eigenverlag OECD.
- Paschke, S. & Pfafferott, I. (1994). *Meinungen und Einstellungen deutscher Autofahrer/innen im europäischen Vergleich*. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.
- Pfafferott, I. (1993). Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland aus Sicht von Verkehrsteilnehmern. In G. Kroj, W. Winkler & H. Utzelmann (Hrsg.), *Psychologische Innovationen für die Verkehrssicherheit* (S. 73-88). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.
- Plöntzke, E. (1991). Fakten unerwünscht. Alkohol am Steuer - wie war das eigentlich in der Ex-DDR? *SuchtReport*, 2, 50-53.
- Rehberg, H. (1987). Die Verkehrsteilnahme älterer Kraftfahrzeugführer sicherer gestalten - ein Anliegen von Forschung und Praxis. *Forschungshefte zur Verkehrssicherheit*, 20, 70-78.
- Rössger, W., Reitmann, H. & Seidel, D. (1989). Aufgaben des sozialistischen Rechts bei der weiteren Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. In Rat des Bezirkes Leipzig (Hrsg.), *Verkehr und sozialistisches Recht* (S. 7-21). Leipzig: Eigenverlag.
- Rosarius, H. (1995). Ergebnisse der 1994 durchgeführten medizinisch-psychologischen Untersuchungen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 41, 186-187.
- R+V-Versicherung (Hrsg.) (1995). Studie „Die Ängste der Deutschen 1995“ (Kurzfassung). Frankfurt a.M.: R+V-Infocenter für Sicherheit und Vorsorge.
- Schlag, B. (1994). Risikoverhalten im Straßenverkehr. In A. Flade (Hrsg.), *Mobilitätsverhalten* (S. 131 - 138). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schöch, H. (1991). Kriminologische und sanktionsrechtliche Aspekte der Alkoholdelinquenz im Verkehr. *Neue Zeitschrift für Strafrecht*, 1, 11-17.

- Schröder, R. (1985). Strafrechtsprechung auf dem Gebiet des Verkehrs- und Transportwesens. *Neue Justiz*, 12, 489-492.
- Schultz, H. (1975). Verkehrsdelikte. In: R. Sieverts & H.-J. Schneider (Hrsg.), *Handwörterbuch der Kriminologie, Band III* (S. 488-515). Berlin/New York: de Gruyter.
- Sömen, H.-D. (1987). Risikokognition und -verhalten als Aspekt der Verkehrssicherheit. H. Häcker (Hrsg.), *Fortschritte der Verkehrspsychologie* (S. 25-55). Köln: Verlag TÜV Rheinland.
- Statistisches Bundesamt (1993). Strafverfolgung 1991. Wiesbaden: Eigenverlag.
- Statistisches Bundesamt (1995). Verkehrsunfälle 1994. Wiesbaden: Metzler-Poeschel.
- Statistisches Bundesamt (1996). Strafverfolgung 1993. Wiesbaden: Eigenverlag.
- Statistisches Jahrbuch der DDR (1989, sowie andere Jahrgänge). Berlin: Staatsverlag der DDR.
- Statistisches Jahrbuch der DDR (1990). Berlin: Rudolf Haufe Verlag.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (1991). *Statistische Berichte Straßenverkehrsunfälle*. Kames: Eigenverlag.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (1993). *Statistische Berichte Straßenverkehrsunfälle*. Kames: Eigenverlag.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (1995). *Statistische Berichte Straßenverkehrsunfälle*. Kames: Eigenverlag.
- Stephan, E. (1988). Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmißbrauch. *Blutalkohol*, 4, 201-227.
- Verschuur, W. & Noordzij, P. (1988). Random Breath Testing on a small scale. In T. Rothengatter & R. de Bruin (Hrsg.), *Road User Behaviour: Theory and Research* (pp. 396-402). Assen/Maastricht: Van Gorcum.
- Weißbrodt, G. (1978). *Fahranfänger im Straßenverkehr*. Bergisch-Gladbach: Eigenverlag der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Windischmann, H. (1989). *Ein Gläschen in Ehren* Berlin: Verlag Volk und Gesundheit.
- Ziegler, M. & Scheibe, E. (1990). Verkehrsunfälle mit Getöteten - Bilanzuntersuchungen ab 1974 an Hand von Anträgen zur Blutalkoholbestimmung. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 75/76, 181-182.
- Ziegler, M., Kolb, M., Gibb, B. & Scheibe, E. (1990). Blutalkoholkonzentrationen von 0.2 mg/g im Untersuchungsgut des Greifswalder Gerichtsmedizinischen Instituts - eine statistische Analyse. *Kriminalistik und forensische Wissenschaften*, 75/76, 175 - 176.
- Zinnecker, J. & Fischer, A. (1992). Jugendstudie '92. Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick. In Jugendwerk der Deutschen Shell (Hrsg.), *Jugend '92. Lebenslagen, Orientierungen und Entwicklungsperspektiven im vereinigten Deutschland, Band 1* (S. 213-306). Opladen: Leske + Budrich.