



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

Überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr wird als Kavaliersdelikt betrachtet

Verfasserin

Julia Leichtfried

angestrebter akademischer Grad

**Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
(Mag.rer.soc.oec.)**

Wien, November 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	A121
Studienrichtung lt. Studienblatt:	Soziologie, rechts-, sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Studienrichtung
Betreuer:	Doz. Dr. Ralf Risser

Vorwort

In dieser Arbeit geht es um die Wahrnehmung überhöhter Geschwindigkeit als Kavaliersdelikt. Das Thema ist nicht meinem grundsätzlichen Interesse entsprungen, es wurde an mich herangetragen. Besonders in meiner Jugendzeit hatte der Reiz der Geschwindigkeit auf mich eine große Wirkung. Mit 16 Jahren war ich selbst noch eine unbeschwerte Mopedlenkerin und ab dem 18. Lebensjahr eine leidenschaftliche Autofahrerin. Dabei bin ich häufig mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Es war mir sehr oft nicht bewusst, in welchem Ausmaß ich dadurch mein Leben aber auch das Leben und die Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen in Gefahr gebracht habe.

Autos, Mopeds und Motorräder gehören heute ganz selbstverständlich zum Lebensalltag westlicher Kulturen. „Freie Mobilität für alle“ ist ein Kind der Postmoderne. Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen sind dem täglichen Dilemma ausgesetzt, einerseits über eine immer „schnellere“ Technik zu verfügen, andererseits das Geschwindigkeitspotential nicht „entsprechend“ nützen zu dürfen.

Die Auseinandersetzung mit dem Thema der vorliegenden Arbeit hat mir die Augen geöffnet bezüglich der Mechanismen, Denkstrukturen und vor allem Wahrnehmungstäuschungen, die sich hinter dem gefährlichen Spiel auf der Straße verbergen. Die Faszination der sich ständig weiterentwickelnden Technologien will den Blick der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen auf die Gewalt, die sich durch die Geschwindigkeit der in Bewegung gesetzten Vehikel entwickelt, nicht freigeben. Viele Menschen werden zum Opfer von überhöhter Geschwindigkeit auf der Straße. Mir wurde beim Verfassen dieser Arbeit klar, dass die hohe Anzahl der auf der Straße Verunglückten kein Schicksal ist, dem es sich zu beugen gilt. Die Höhe der Geschwindigkeit entscheidet in unvorhergesehenen Momenten über den Ausgang einer gefährlichen Situation.

„Die Felder der Geschwindigkeitsexzesse sind von Opfern dieser Gefechte übersät!“

Paul Virilio

Ich möchte mit dieser Arbeit einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen sowie Verantwortungsträger diverser Institutionen, in Politik und Wirtschaft leisten, und hoffe, damit zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beitragen zu können. Vor allem hoffe ich, die Sinnhaftigkeit präventiver Maßnahmen zum Schutz jugendlicher Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen aufzeigen zu können.

An dieser Stelle möchte ich mich sehr herzlich bei all jenen Personen bedanken, die mir im Laufe des Studiums und beim Verfassen der Diplomarbeit tatkräftig zur Seite gestanden sind, bei allen meinen Lieben um mich, bei meiner Familie, meinen mich unterstützenden Studienkolleginnen und Studienkollegen. Mein Dank gilt vor allem Doz. Dr. Ralf Risser, der mich mit wertvollen Tipps, Literaturvorschlägen und fachlichem Rat bei der Erstellung der Diplomarbeit begleitet hat und Ao. Univ. Prof. Dr. Reinhold Knoll, der mir bedeutende Literaturhinweise gab und immer wieder für Diskussionen zur Verfügung stand. Weiters möchte ich mich bei allen Teilnehmern und Teilnehmerinnen der Befragungen herzlich für ihre Mitarbeit bedanken.

Ich möchte diese Arbeit F. L. widmen, ein großes Vorbild und ein liebevoller Freund, seine Inspirationen haben mir viele Tore geöffnet.

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst habe. Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt.

Ich habe die Arbeit bzw. Teile davon weder im In- noch im Ausland einer Beurteilerin / einem Beurteiler zur Begutachtung als Prüfungsarbeit vorgelegt.

Wien, November 2008, Julia Leichtfried

ABSTRACT

Deutsch:

Auf Österreichs Straßen sterben im Schnitt täglich zwei Personen aufgrund eines Verkehrsunfalls, und täglich werden weitere 140 Personen in Folge eines Verkehrsunfalls verletzt. Als Hauptunfallursache gilt überhöhte Geschwindigkeit. Die meisten Unfälle mit Personenschaden werden auf Landstraßen verzeichnet, demnach wäre eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen zur Unfallvermeidung eine logische präventive Maßnahme. Dahingehenden Interventionsvorschlägen wird allerdings sowohl auf politischer als auch auf gesellschaftlicher Ebene heftig ablehnend begegnet.

Diese Arbeit setzt sich mit der Frage auseinander, warum es so schwierig ist, temporeduzierende Maßnahmen durchzusetzen. Welche Rolle spielt die Geschwindigkeit im motorisierten Straßenverkehr? Einer umfassenden theoretischen Analyse zu den multiplen Funktionen der Kraftfahrzeugverwendung, zum individuellen, gesellschaftlichen und politischen Umgang mit Geschwindigkeit und zur Bedeutung von Geschwindigkeit folgt eine empirische Erhebung mit einer Stichprobengröße von 468 Befragten. Der Analyse zufolge erfüllen Kraftfahrzeuge nicht nur die Funktion des Transportes. Die multiplen Funktionserfüllungen differieren geschlechts-, alters- und bildungsspezifisch und weisen einen deutlichen Zusammenhang zum Geschwindigkeitsverhalten auf. Die Bedeutung der Geschwindigkeit liegt weniger im raschen Vorwärtkommen im Sinne eines raschen Transportes, als viel mehr im Bedürfnis, sich selbst als unabhängig, kraftvoll und dynamisch zu erleben und darzustellen. Geschwindigkeit wird zudem von den Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen subjektiv nicht als das Gefahrenpotential wahrgenommen, das es tatsächlich darstellt. Bewusstseinsbildung bzgl. der Gefahr von Geschwindigkeit wird, neben konsequenteren Kontrollen und neben einem entsprechenden Sicherheitsrahmen in Form verringerter Tempolimits auf Landstraßen, eine bedeutsame zukünftige Herausforderung darstellen.

English:

The number of fatalities on Austrians roads averages two per day, 140 more people get injured every day as a result of accidents. The main reason for accidents is inappropriate speed. Most accidents with injured persons are on state roads. Consequently, reduced speed limits on such roads should solve the problem. But society as well as politics, decision makers or traffic and transport lobbies reject critical advice from traffic experts. This report deals with the problem how to achieve acceptance of reduced speed limits. At the beginning of this work stands a theoretical analysis of the multiple functions a motorised vehicle has to fulfil, as well as of the dealing of individuals, society and politicians with speed. Second is an empirical study with a sample of 468 persons, which gives insight into the relevance of speed and acceptance of general speed limits.

The results can be described as follows: Motorised vehicles do not only have the function of transport for people. There are other functions that correlate with age, sex and education of the interviewed person. The meaning of speed is not so much associated with accelerated transport but rather corresponds to the requirement of the individual for power and dynamics. The risk potential of high speed is ignored. Some strategies were found how to reduce the described problems: Raising awareness of the risks of speed, systematic and contingent traffic control and reduction of Speed limits.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort

Abstract

Einleitung	1
1. Statistische Daten zum Unfallgeschehen	5
1.1. Unfallstatistik Österreich	5
1.2. Jugendliche Unfallopfer	7
1.3. Überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache von Verkehrs-unfällen	8
2. Überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr wird als ein Kavaliersdelikt betrachtet.....	19
2.1. Komponenten gesellschaftlicher Akzeptanz von überhöhter Geschwindigkeit .	24
2.1.1. Die Akzeptanz überhöhter Geschwindigkeit auf privater Ebene.....	25
2.1.1.1. Funktionen des Kraftfahrzeuges	25
2.1.1.1.1. Funktion der Bewegungsfreiheit	26
2.1.1.1.2. Funktion der Stärkung des eigenen ICH.....	28
2.1.1.1.3. Funktion der sozialen Positionierung	30
2.1.1.2. Akzeptanz von Langsamfahrern	32
2.1.1.3. Akzeptanz von allgemeinen Geschwindigkeitsreduktionen.....	36
2.1.1.4. Akzeptanz von Geschwindigkeitskontrollen.....	37
2.1.1.5. Anreize zur Beschleunigung	38
2.1.1.6. Mit hohen Geschwindigkeiten prahlen	39
2.1.1.7. Sicherheitsausstattung versus Sicherheitsorientierung.....	41
2.1.1.8. Risikobewusstsein.....	42
2.1.2. Die Akzeptanz überhöhter Geschwindigkeit auf öffentlicher institutionalisierter Ebene.....	45
2.1.2.1. Handlungsoptionen politischer Vertretungsorgane	45
2.1.2.2. Strafrechtliche Konsequenzen	51
2.1.2.3. Die Österreichische Parteienlandschaft in Bezug zu Geschwindigkeitslimits	53
2.1.2.4. Autofahrerklubs	55
2.1.2.5. Medien	61
2.1.2.6. Werbung	61
2.1.2.7. Institutionen der Verkehrssicherheit	62
2.1.2.8. Automobilindustrie	64
2.2. Woher kommt das Bedürfnis nach Geschwindigkeit?	65
2.2.1. Bewegung als biologische Grundlage des Menschen.....	65
2.2.2. Der Reiz der Geschwindigkeit.....	67
2.2.3. Geschwindigkeit als Mittel zum Erfolg.....	69

2.2.4.	Das persönliche Tempo	70
2.2.5.	Zeitdruck	72
2.2.6.	Die Täuschung der Wahrnehmung im/durch das Kraftfahrzeug	72
2.2.7.	Geschwindigkeit und Macht.....	77
2.2.7.1.	Machtverhältnisse zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen	82
2.2.7.2.	Macht bestimmt, was Realität ist.....	84
2.2.7.3.	Macht bestimmt, welches Wissen wissenswert ist.....	85
2.2.8.	Erotik des Fahrzeuges	86
2.2.9.	Potenzgewinn	87
2.3.	Jugendliche als besondere Risikogruppe im Straßenverkehr bezüglich überhöhter Geschwindigkeit.....	89
2.3.1.	Zum Begriff Jugendalter	89
2.3.1.1.	Jugendalter soziologisch betrachtet	89
2.3.1.2.	Jugendalter entwicklungspsychologisch betrachtet	91
2.3.2.	Geschlechtsspezifische Betrachtung Jugendlicher bezüglich Geschwindigkeit.....	93
2.3.3.	Jugendliche als besonders gefährdete Risikogruppe im Straßenverkehr	93
2.3.3.1.	Faktor 1: Erfahrungsdefizit	94
2.3.3.2.	Faktor 2: Jugendlichkeit.....	95
2.3.3.2.1.	Selbstüberschätzung	96
2.3.3.2.2.	Risikobereitschaft.....	97
2.3.3.2.3.	Freiheitsdrang.....	98
2.3.3.2.4.	Soziale Positionierung.....	98
2.3.3.2.5.	Jugendliche im Prozess der Identifizierung und gesellschaftlichen Internalisierung.....	99
2.3.3.2.6.	Spaß und Action	101
2.3.3.2.7.	Wahrnehmung der eigenen Unsterblichkeit	101
3.	Forschungsdesign	103
3.1.	Themeneinstieg.....	103
3.2.	Die Wahl der empirischen Erhebungsmethode	103
3.3.	Der Fragebogen	103
3.4.	Auswahl der Stichprobe und Ablauf der Erhebung.....	105
3.5.	Häufigkeiten zur schriftlichen Fragebogenerhebung	107
3.6.	Häufigkeiten zur Online-Befragung	108
3.7.	Methode der statistischen Auswertung.....	110
4.	Ergebnisse	117
4.1.	Funktionen der Kraftfahrzeuge.....	117
4.1.1.	Differenzierte Bedeutung der Kraftfahrzeuge	117
4.1.2.	Analyse zur Funktion des Autos.....	120
4.1.2.1.	Bedeutung der Funktionen.....	127

4.1.2.2.	Soziografische Analyse.....	128
4.1.2.2.1.	Geschlechtsspezifische Analyse	128
4.1.2.2.2.	Altersspezifische Analyse	129
4.1.2.2.3.	Bildungsspezifische Analyse	132
4.1.3.	Analyse zur Funktion des Motorrades.....	137
4.1.3.1.	Bedeutung der Funktionen des Motorrades	142
4.1.3.2.	Soziographische Analyse	143
4.1.3.2.1.	Führerscheinbesitz	143
4.1.3.2.2.	Altersspezifische Analyse	144
4.1.4.	Analyse zur Funktion des Mopeds	147
4.1.4.1.	Bedeutung der Funktionen des Mopeds.....	151
4.1.4.2.	Soziographische Analyse	152
4.1.4.2.1.	Altersspezifische Analyse	152
4.1.4.2.2.	Geschlechtsspezifische Analyse	154
4.1.4.2.3.	Bildungsspezifische Analyse	154
4.1.5.	Gruppierungen auf Basis der Funktionserfüllung.....	158
4.1.5.1.	„Risikobereitschaft“	160
4.1.5.2.	„Unabhängigkeit“	163
4.1.5.3.	„Selbstdarstellung“	165
4.1.5.4.	„Reisefreudigkeit“	168
4.1.5.5.	„Transportmittel“	168
4.1.5.6.	Zusammenfassung zu den Funktionen des Kraftfahrzeuges	170
4.2.	Wahrnehmung von Gefahr	172
4.3.	Bedürfnis nach Geschwindigkeit und Fahrverhalten in Bezug auf Geschwindigkeit	178
4.4.	Einstellung zu Tempolimits.....	185
4.5.	Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen	193
4.6.	Faktor Jugendlichkeit	197
5.	Conclusio	203

Literaturhinweis

Tabellenverzeichnis

Darstellungsverzeichnis

Anhang

Summary

Einleitung

Österreichs Straßen weisen laut Verkehrsstatistik eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hohe Unfallrate auf. Die Todesrate in Folge von Verkehrsunfällen liegt ebenfalls über dem europäischen Durchschnitt und wird in erster Linie nur von Ländern des ehemaligen Ostblocks übertroffen.¹ Im Jahr 2006 haben 730 Menschen² aufgrund eines Verkehrsunfalls auf Österreichs Straßen ihr Leben gelassen. Das bedeutet, dass durchschnittlich täglich zwei Menschen der Straße zum Opfer gefallen sind. Rund 52.000 Menschen wurden im Jahr 2006 aufgrund eines Verkehrsunfalls verletzt. Fast ein Viertel aller Unfalltoten und ein Drittel aller Verletzten sind Jugendliche im Alter zwischen 15 und 24 Jahren. Von all den oben genannten Schicksalen sind nicht nur die Verunfallten selbst betroffen, sondern auch jeweils die angehörigen Familien.

Die meisten Todesopfer sind auf Landstraßen zu beklagen.³ Überhöhte Geschwindigkeit erweist sich dabei als Risikofaktor Nr. 1.⁴ Genau betrachtet sind mehr als 70% aller Unfälle mit Todesfolge, in letzter Konsequenz, auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Österreich ist einer von lediglich nur noch drei Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (die anderen beiden sind Deutschland und Finnland), dessen gesetzliches Tempolimit auf Landstraßen noch 100km/h beträgt.⁵ In allen restlichen Mitgliedsländern wurden die Tempolimits auf Landstraßen bereits präventiv gesenkt. In Österreich stoßen Anregungen von Verkehrssicherheitsexperten und –expertinnen, welche sich für eine Senkung der Tempolimits auf Landstraßen aussprechen, sowohl auf gesellschaftlicher Ebene, als auch auf politischer Ebene auf heftige Abwehr.⁶ Im Laufe der letzten Jahrzehnte ist zwar durch laufend geführte Aufklärungskampagnen das Bewusstsein in der Bevölkerung gestiegen, dass beispielsweise verpflichtende präventive Maßnahmen,

¹ Siehe Anhang I; Statistisches Bundesamt 2006, Wiesbaden, Unfallgeschehen der EU-Staaten S.9

² Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Wien, Verkehrsunfallstatistik 2006, S. 5

³ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006, S. 27: Der Anteil der im Freiland verstorbenen Verkehrsteilnehmer beträgt 72,6%. S. 20: Wobei auf Autobahnen und Schnellstraßen eine abfallende Tendenz an Unfalltoten und –verletzten zu verzeichnen ist, an Landstraßen allerdings eine ansteigende Tendenz.

⁴ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006, S. 72

⁵ Siehe Anhang II; oder: <http://www.autoundverkehr.de/inhalt/europa-reisen/geschwindigkeit-eu.html>

⁶ Vgl. Zit. Sachs 1984, S. 9: „Die Treue zum Automobil (Anmerk.: und vor allem der Geschwindigkeit) bleibt unangefochten, ... trotz Unfalltod, Stickoxyden, Waldsterben, Lungenkrebs ... das Problem Auto (Anmerk.: und vor allem das Problem Geschwindigkeit) ist für die Anhängerschaft des Automobils kein Problem! Liebe, so scheint es auch hier, gehorcht selten der Vernunft.“

wie das Anlegen von Gurten, im Falle eines Unfalls, Leben retten können und dass Alkohol und andere Drogen am Steuer das Unfallrisiko signifikant erhöhen. Auffällig ist nach wie vor das fehlende gesellschaftliche Problembewusstsein bezüglich des Hauptrisikos für folgenschwere Unfälle, der zu hohen Geschwindigkeit. Die durchschnittlich gemessenen Fahrgeschwindigkeiten liegen zum Teil erheblich über den gesetzlich erlaubten Tempolimits.⁷ Das bedeutet, dass ein hoher Prozentsatz an Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen die gesetzlichen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen überschreitet und damit Gesetze ignoriert. Warum wird sogar auf höchster politischer Ebene einem Herabsenken der Geschwindigkeitshöchstgrenzen auf Landstraßen so stark emotional abwehrend begegnet, obwohl die meisten Verkehrstoten auf Landstraßen zu verzeichnen sind?

Als Hypothese dieser Arbeit gilt: Überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr wird als ein Kavaliersdelikt betrachtet. Sowohl auf gesellschaftlicher als auch auf politischer Ebene wird Geschwindigkeit nicht als der Risikofaktor gesehen, der er tatsächlich ist.

In dieser Arbeit wird aufgezeigt, in welchen Aspekten des privaten und öffentlichen Alltags sich die relative Ignoranz des Risikofaktors Geschwindigkeit im Straßenverkehr wieder findet. Es soll weiters untersucht werden, welche Faktoren sich hinter dieser Ignoranz verbergen. Warum ist es so schwierig, bezüglich des enormen Risikofaktors Geschwindigkeit, ein reales gesellschaftliches Gefahrenbewusstsein zu schaffen und Verhaltensänderungen bzw. Gesetzesänderungen zu erwirken?⁸ Wie ist die Einstellung von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen zu gesetzlichen Tempolimits? Halten sich Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen nach ihren eigenen Angaben an gesetzliche Tempolimits? Wird die Gefahr der überhöhten Geschwindigkeit den realen Ausmaßen gemäß erkannt? Warum spielen Fakten der Verkehrsunfallstatistik und wissenschaftliche Erkenntnisse bezüglich des Risikos von überhöhter Geschwindigkeit im Straßenverkehr auch für Experten und Politiker kaum eine Rolle? Welche Bedeutung hat Geschwindigkeit für die Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen? Gibt es Subgruppen unter

⁷ Osrael 2007 S. 20, Broschüre zur Preisverleihung der FSV-2007: Beispiel: Geschwindigkeitsmessung auf der A22 Donauuferautobahn: 70% der Kraftfahrzeuglenker bzw. –lenkerinnen wählen eine Geschwindigkeit über dem Limit.

⁸ Zit. Sachs 1984 (S. 9): „Die Treue zum Automobil bleibt unangefochten,auf dem Spiel stehen unsere Bedürfnisse und Vorlieben, diese zeigen sich erstaunlich resistent gegen die Argumentations- und Redenkunststücke der Auto-(und Geschwindigkeits-)Kritiker.“

den Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen, welche besonders geschwindigkeitsanfällig sind? Sollte jugendlichen Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen als der größten Risikogruppe im Straßenverkehr präventiv mit besonderen rechtlichen Konsequenzen begegnet werden?

Um den Fakten auf den Grund zu gehen, widmet sich das erste Kapitel den statistischen Daten des Unfallsaufkommens mit Todesfolge bzw. Verletzungsfolge auf dem österreichischen Straßennetz im Jahr 2006. Dabei wird Bezug genommen auf die Unfallursachen, im speziellen der Ursache „überhöhte Geschwindigkeit“, das alters- und geschlechtsspezifische Unfallgeschehen und die Veränderungen im Unfallgeschehen durch politische Maßnahmen. Jugendliche Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen als größte Risikogruppe werden speziell hervorgehoben.

Das zweite Kapitel setzt sich mit den multiplen Funktionen des Kraftfahrzeuges für Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen auseinander und stellt Annahmen eines möglichen Zusammenhangs zum Geschwindigkeitsverhalten auf. Weiters wird zur Hypothese, dass überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr gesellschaftlich als ein Kavaliersdelikt betrachtet wird, ein soziologisch als auch sozialpsychologisch theoretischer Diskurs durchgeführt. Es wird untersucht, auf welche Weise sich das Phänomen der „Geschwindigkeit“ als unantastbare „Heilige Kuh“ privat, gesellschaftlich und sogar in Institutionen, in deren Aufgaben- und Verantwortungsbereich Verkehrssicherheit liegt, widerspiegelt⁹. Im zweiten Teil wird der Frage nachgegangen, warum die Geschwindigkeit im Straßenverkehr auf Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen einen derartigen Reiz ausübt, so dass das Unfallrisiko im realen Ausmaß überhaupt nicht wahrgenommen werden will. Im dritten Teil wird dem besonderen Risikoverhalten Jugendlicher auf die Spur gegangen. Auch hier macht eine Verknüpfung soziologischer Phänomene und sozialpsychologischer Aspekte Sinn.

Das dritte Kapitel geht auf die Wahl der empirischen Erhebungsmethode ein und beschreibt das Erhebungsinstrument, die Auswahl der Stichprobe und ihre Häufigkeiten. Als Erhebungsinstrument wurde ein standardisierter Fragebogen erstellt. Ein Teil der Fragebogenerhebung wurde in schriftlicher Form in vier unterschiedlichen Schulen

⁹ zB. Verantwortliche Politiker, KfV, Verkehrsclubs, Medien

durchgeführt, der gleiche Fragebogen wurde zur allgemeinen Verfügung Online gestellt. Insgesamt haben sich 470 Personen unterschiedlichen Geschlechts und Alters an der Fragebogenaktion beteiligt. Die Itembatterien des Fragebogens haben sich inhaltlich aus den Antworten qualitativer Interviews mit elf Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen, darunter acht Jugendlichen, zusammengestellt.

Das vierte Kapitel untersucht auf Basis der Daten des Fragebogens¹⁰ die Einstellung, Wahrnehmung und Bewusstseinsbildung von Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen und ihr Fahrverhalten im Hinblick auf Geschwindigkeit. Es wird analysiert: Welche multiplen Funktionen erhalten und erfüllen Kraftfahrzeuge? Sind die multiplen Funktionen spezifischen Gruppen zuordenbar? Welche Faktoren fördern die Geschwindigkeitsbereitschaft? Wie steht es um die Bewusstseinsbildung bzgl. der Gefahr durch überhöhte Geschwindigkeit? Finden gesetzlich verordnete Tempolimits und Verkehrssicherheitskontrollen Akzeptanz? Wird zu hohe Geschwindigkeit tatsächlich als ein Kavaliersdelikt betrachtet? Wie weit spiegeln sich gesamtgesellschaftliche Bewusstseinsprozesse in der Sichtweise und dem Risikobewusstsein Jugendlicher wider und welche Verhaltensweisen sind im Speziellen Jugendlichen zuzuordnen?

Der fünfte Abschnitt gibt einen zusammenfassenden Überblick über die Ergebnisse der empirischen Untersuchung und widmet sich Empfehlungen an fachbezogene politisch Verantwortliche und an Institutionen und Einrichtungen, welche sich mit Verkehrssicherheit beschäftigen.

Im Anhang befinden sich Statistiken, der Leitfaden zum qualitativen Interview und der standardisierte Fragebogen.

¹⁰ Schriftlicher Fragebogen und Onlinefragebogen

1. Statistische Daten zum Unfallgeschehen

Folgende statistische Daten sind der Verkehrsunfallstatistik 2006 (Verkehr in Österreich) des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV), im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres, entnommen. Die Daten sollen Aufschluss über das österreichische Unfallgeschehen mit Personenschaden im Jahr 2006 geben. In einem ersten Querschnittsüberblick wird das Unfallgeschehen 2006 nach Art der Verkehrsteilnahme, differenziert nach Alter und Geschlecht betrachtet. Der zweite Teil betrachtet unter dem Aspekt der Fahrgeschwindigkeit die Entwicklung von Verkehrsunfällen hinsichtlich verkehrssicherheitspolitischer Maßnahmen und nimmt Geschwindigkeit als Unfallursache unter die Lupe.

1.1. Unfallstatistik Österreich

Trotz positivem Abwärtstrend seit dem Höchststand an Verkehrsunfällen mit Todesfolge des Jahres 1972 waren im Jahr 2006 immer noch 730 Todesfälle auf Österreichs Straßen zu beklagen. Es gab 51.930 Verletzte auf Grund von Verkehrsunfällen, 6.774 Menschen davon waren schwer verletzt.¹¹ Hinter jedem dieser Unfallopfer steht eine Familie, die das erlittene Schicksal mitzutragen hat.

Tabelle 1: Getötete Personen nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Einspur. Kfz	Pkw	sonstige
2006	730	110	48	134	384	54

Quelle: KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 12)

Unter den 730 Todesopfern auf Österreichs Straßen waren (Tabelle 1) 110 Personen Fußgänger, 48 Personen waren Radfahrer, 134 Personen waren auf einem einspurigen Fahrzeug unterwegs, 384 Personen waren in einem Pkw unterwegs und 54 Unfallopfer mit sonstigen Verkehrsmitteln.

¹¹ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 8)

Tabelle 2: Verletzte Personen nach Art der Verkehrsteilnahme

Jahr	gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Einspur. Kfz	Pkw	sonstige
2006	51.930	4.003	5.335	8.895	30.909	2.758

Quelle: KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 12)

Von den 51.930 auf Österreichs Straßen verletzten Verkehrsteilnehmern und -teilnehmerinnen waren (Tabelle 2) 4.003 Personen Fußgänger, 5.335 Personen Radfahrer, 8.895 Personen waren mit einem einspurigen Kraftfahrzeug unterwegs, 30.909 Personen mit einem Pkw und 2.758 Personen waren Unfallopfer in Form sonstiger Verkehrsteilnahme.

Tabelle 3 gibt Einblick in die alters- und geschlechtsspezifische Zuordnung aller verunglückten Personen im österreichischen Straßenverkehr.

Tabelle 3: Getötete und Verletzte nach Altersgruppen und Geschlecht

Alter	getötet männlich	getötet weiblich	getötet gesamt		verletzt männlich	verletzt weiblich	verletzt gesamt
0-4	6	3	9		325	282	607
5 - 9	1	1	2		638	477	1.115
10 - 14	7	5	12		1.044	802	1.846
15 – 19	62	14	76		5.327	3.836	9.163
20 - 24	72	16	88		3.711	2.966	6.677
25 – 29	35	16	51		2.789	2.197	4.986
30 – 34	35	6	41		2.364	1.765	4.129
35 – 39	42	11	53		2.476	1.965	4.441
40 - 44	49	16	65		2.473	1.785	4.258
45 - 49	37	10	47		2.024	1.505	3.529
50 - 54	41	12	53		1.548	1.133	2.681
55 - 59	33	8	41		1.257	1.021	2.278
60 - 64	23	13	36		883	828	1.711
65 - 69	25	10	35		850	747	1.597
70 - 74	19	10	29		527	544	1.071
> 74	53	39	92		813	992	1.805
Summe	540	190	730		29.073	22.854	51.930

Quelle: KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 56,57)

Bei der Betrachtung von Tabelle 3 fällt besonders auf, dass nur 26% aller getöteten Verkehrsteilnehmer Frauen sind. Es starben im Jahr 2006 also dreimal mehr Männer auf Österreichs Straßen als Frauen. Unter den 15–19jährigen Verkehrsteilnehmern sinkt der Anteil der weiblichen Getöteten auf 18,4%. Und unter den 20-24jährigen Verkehrsteilnehmern sinkt der Anteil der weiblich Getöteten sogar auf 18,2%. Unter den 25-29jährigen Verkehrsteilnehmern steigt der Anteil der Frauen auf 31,4% und sinkt im Alter von 30-34 Jahren sogar wieder auf 14,6% hinab. Erst ab dem 60. Lebensjahr steigt der Anteil an weiblichen Verkehrstoten auf 35,5%.

Die größte Risikogruppe an allen Verunglückten sind männliche Verkehrsteilnehmer zwischen dem 15. und 25. Lebensjahr. Ihr Anteil an allen männlichen Unfalltoten liegt bei 25%, und ihr Anteil an allen männlichen verletzten Unfallopfern liegt sogar bei 31,1%.

1.2. Jugendliche Unfallopfer

Eine besonders hohe Unfall- und Todesrate ist bei motorisierten Verkehrsteilnehmern zwischen dem 15. und 24. Lebensjahr zu verzeichnen. Und zwar sind in dieser Altersklasse hauptsächlich männliche Jugendliche von einem Unfall (mit Todesfolge) betroffen.

Die Zahl der an Unfällen beteiligten Jugendlichen ist seit 2003 rückläufig (Tabelle 4). Diese Tatsache ist nach der Einführung des Mehrphasenführerscheins im Jahr 2003 sehr erfreulich, und wird von politischer Seite her auch darauf zurückgeführt.

Tabelle 4: Unfallzahlen mit Jugendlichen 2002 - 2006

	2002	2003	2004	2005	2006
Unfälle mit Jugendlichen ¹²	19.031	19.234	18.946	17.590	17.052
Verletzte Jugendliche	17.566	17.645	17.434	16.215	15.841
Getötete Jugendliche	215	215	206	188	164

Quellen: Kuratorium für Verkehrssicherheit; Verkehrsunfallstatistik 2004, S.17; Verkehrsunfallstatistik 2006, S. 18

Im Jahr 2003 (Tabelle 4) waren 19.234 Jugendliche an Verkehrsunfällen beteiligt, im Jahr 2004 konnte die Zahl der Unfälle mit Beteiligung Jugendlicher auf 18.946 gesenkt werden, im Jahr 2005 auf 17.590 Unfälle und im Jahr 2006 „nur“ noch auf 17.052 Unfälle. Ebenso verringert hat sich die Zahl der verletzten Jugendlichen. Im Jahr 2003 gab

¹² Jugendliche: 15 – 24 Jahre

es 17.645 verletzte Jugendliche aufgrund eines Verkehrsunfalls, im Jahr 2004 verringerte sich die Zahl der verletzten Jugendlichen auf 17.434, im Jahr 2005 auf 16.215, und im Jahr 2006 verringerte sich die Zahl der verletzten Jugendlichen noch einmal auf 15.841. Getötet wurden im Jahr 2003 im Straßenverkehr 215 Jugendliche, im Jahr 2004 206 Jugendliche, im Jahr 2005 188 Jugendliche und im Jahr 2006 starben 164 Jugendliche auf Österreichs Straßen. Die sinkenden Zahlen nach der Einführung des Mehrphasenführerscheins am 1.1.2003 sind grundsätzlich erfreulich. Dennoch ist der Anteil der verunglückten und getöteten Jugendlichen an allen Verunglückten erschreckend hoch.

Ein Problem, das sich in den letzten Jahren neu entwickelt hat, ist die hohe Rate an verunglückten 15-jährigen Mopedbenützern. 15-jährige Mopedlenker haben im Jahr 2006 mittlerweile einen Anteil von 29% unter den verletzten und getöteten Mopedlenkern erreicht¹³. Das KfV schreibt dazu: „Die motorisierte Freiheit beginnt für viele österreichische Jugendliche mit dem Mopedaussweis, der mit 15 Jahren erworben werden kann. Einige gesetzliche Lockerungen haben aber dazu geführt, dass die Zahl der verletzten 15-jährigen Mopedlenker von 122 im Jahr 2002 auf 1.311 im Jahr 2006 in die Höhe geschossen ist.“¹⁴ 75% aller verletzten und 35,9% aller getöteten Moped- und Kleinmotorradbenutzer waren im Jahr 2006 im Alter zwischen 15 und 19 Jahren.

1.3. Überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache von Verkehrsunfällen

„Hauptunfallursache (Anmerk.: von Verkehrsunfällen) ist zu schnelles Fahren!“¹⁵ Dieses Zitat von Bundesminister Platter findet in jeder statistischen Analyse ihre Bestätigung. Nach Angaben des KfV wird bei 33% aller Unfälle (Tabelle 5) Geschwindigkeit als die Hauptunfallursache gesehen. Geschwindigkeit ist aber auch bei anderen Hauptunfallursachen in Betracht zu ziehen. So ist z.B. im Akt des Überholens Geschwindigkeit bereits inbegriffen. Kollisionen jeglicher Art könnten, in letzter Konsequenz, bei niedrigeren Geschwindigkeiten möglicherweise vermieden werden, zumindest aber weniger fatal enden.¹⁶

¹³ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 38)

¹⁴ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 43)

¹⁵ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 3): Zit. BM Platter

¹⁶ Zit. Risser 2001, S. 10: „Vor allem fehlerhafte Geschwindigkeit ... wird mit dem Auftreten von Unfällen in Verbindung gebracht. Diskrete Fehler, wie z.B. das Einschätzen einer Situation, können wahrscheinlich damit erklärt werden, dass die Zeit nicht zur Verfügung stand, eine richtige Entscheidung zu

Tabelle 5: Hauptunfallursachen für Straßenverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang 2006

Vermutliche Hauptunfallursachen	Anzahl der Unfälle 2006 absolut	Anteil der Unfälle in %
Technische Defekte	3	0,5%
Sicherheitsabstand	4	0,6%
Herz-/Kreislaufversagen	16	2,4%
Übermüdung	40	6,0%
Alkohol	42	6,3%
Fehlverhalten von Fußgängern	52	7,8%
Unachtsamkeit, Ablenkung	71	10,7%
Überholen	67	10,1%
Vorrangverletzung	94	14,2%
Geschwindigkeit	219	33,0%
Sonstige Unbekannte	56	8,4%
Insgesamt:	664	100%

Quelle: Bundesministerium für Inneres, Abteilung II / 2 / d

Zu hinterfragen ist in Tabelle 5 die Bezeichnung „Fehlverhalten von Fußgängern“. Ein Fußgänger wird der Beschreibung zufolge offenbar durch eigene Unachtsamkeit von einem Kraftfahrzeug niedergestoßen und getötet. Allerdings würde möglicherweise der beteiligte Kraftfahrzeuglenker bei niedrigerer Geschwindigkeit noch bremsen können. Die Geschwindigkeit liegt immer in der Verantwortung des Kraftfahrzeuglenkers, bzw. der Kraftfahrzeuglenkerin. Die Fahrzeuglenker sind diejenigen, welche durch das Kraftfahrzeug vernichtende Kräfte in Bewegung setzen und sie sind demnach die eigentlich Verantwortlichen, dennoch wird den Fußgängern sozusagen „Selbstverschulden“ vorgeworfen.

Die gewählte Fahrgeschwindigkeit beeinflusst die Art des Unfallgeschehens. Mit zunehmender Geschwindigkeit verlängert sich der Bremsweg um ein Vielfaches und es vervielfacht sich die Wucht des Aufpralles. So waren im Freiland im Jahr 2006 14,8%¹⁷ aller Unfälle Alleinunfälle. Der Großteil von Alleinunfällen wird durch Geschwindigkeit verursacht. Im Ortsgebiet waren nur 7% aller Unfälle Alleinunfälle. Daraus folgt, dass die Häufigkeit von Alleinunfällen mit zunehmender Geschwindigkeit steigt. Zu-

treffen. Selbst bei wachem Verstand, und ohne durch Alkohol, Drogen oder Müdigkeit beeinträchtigt zu sein, gibt man sich selber nicht die dazu nötige Zeit, richtig zu reagieren, wenn man zu schnell unterwegs ist.“

¹⁷ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 70)

dem steigt der Schweregrad der Unfallfolgen. 29,9% aller getöteten Verkehrsoffer starben im Freiland aufgrund eines Alleinunfalles. Im Gegensatz dazu starben im Ortsgebiet bei Alleinunfällen nur 7,2% aller Verkehrsoffer.

Auch im folgenden Beispiel lässt sich wiederum zeigen: mit zunehmender Geschwindigkeit häufen sich die Unfälle, und der Schweregrad der Unfallfolgen steigt, während bei niedrigen Geschwindigkeiten (bei Konstanzhaltung aller anderen Faktoren) die Unfallzahlen sinken und die Unfallfolgen weniger dramatisch ausfallen.

Im Aufeinanderprallen einander sich zubewegender Fahrzeuge wirken sich die enormen Kräfte hoher Geschwindigkeiten verheerend aufeinander aus. Nur 5,1% aller Unfälle im Jahr 2006 waren Kollisionen mit dem Begegnungsverkehr auf Freilandstraßen. Dabei starben allerdings 24% aller verunglückten Verkehrsteilnehmer. Dieser gewaltige Kontrast am relativ niedrigen Anteil der Unfallursache an den Gesamtunfällen und dem daraus zu beklagenden hohen Anteil an Verkehrstoten ist eine eindeutige Folge zu hoher Geschwindigkeiten. Die Unfallfolgen sind ungleich hoch.¹⁸ Im Vergleich dazu waren im Begegnungsverkehr im Ortsgebiet nur 3,5% aller Unfälle mit einem Anteil von nur 2,3% an der Gesamtzahl der Verkehrstoten zu verzeichnen.

Bei 9,7% aller Unfälle im Ortsgebiet sind Fußgänger beteiligt: ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind selbst bei niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten im Ortsgebiet mit einem Anteil von 8,9% an der Gesamtzahl der Unfalldoten schwer gefährdet.¹⁹

Letztendlich ist bei allen Unfallursachen Geschwindigkeit zumindest „Mitverursacher“. In vielen Fällen wäre, in genau derselben Situation bzw. Konstellation von Verkehrsteilnehmern ein Unfall bei geringeren Geschwindigkeiten zu vermeiden, bzw. im Ausmaß des Aufpralles und somit in der Auswirkung der Unfallfolgen gemildert.

¹⁸ Vgl. Risser 2001, S. 12: Die Tötungswahrscheinlichkeit bei Frontalzusammenstößen ist im Vergleich zu rechtwinkligen Zusammenstößen etwas niedriger (siehe Risser, Darstellung 2). Diese Tatsache hat einerseits damit zu tun, dass bei Frontalzusammenstößen die Kraftfahrzeuginsassen durch die Knautschzone des Motorraumes etwas geschützt sind. Diese Tatsache hat weiters auch damit zu tun, dass die menschliche Wirbelsäule (laut einiger Instruktoren von Fahrsicherheitstrainings) auf seitliche Krafteinwirkungen wesentlich sensibler reagiert, als bei Krafteinwirkungen von vorne oder hinten.

¹⁹ Vgl. Risser 2001, S. 12: Das Risiko, als Fußgänger bei einem Unfall bei 30km/h getötet zu werden, liegt bei 10%. Bei einem Unfall hingegen bei 50km/h liegt die Wahrscheinlichkeit, als Fußgänger getötet zu werden, bereits zwischen 40-80%.

Die Auswirkung der Durchschnittsgeschwindigkeiten auf die Anzahl der Unfälle und den Schweregrad der Unfallfolgeschäden findet Bestätigung in einem Berechnungsmodell des schwedischen Straßenverkehrssicherheitsexperten Göran Nilsson²⁰. Dieser hat aufgrund empirischer Untersuchungen das sogenannte „Exponentialmodell“ entwickelt.

Darstellung 1: Exponentialmodell von G. Nilsson

$(v1 / v2) \rightarrow$ Anzahl der Unfälle

$(v1 / v2)^2 \rightarrow$ Anzahl Verletzte

$(v1 / v2)^3 \rightarrow$ Anzahl Schwerverletzte

$(v1 / v2)^4 \rightarrow$ Anzahl Getöteter²¹:

v2 = Geschwindigkeitslimit vorher (100%)

v1 = Geschwindigkeitslimit nachher (in % zum Limit davor)

Das Modell sagt aus, dass es regelmäßige Beziehungen zwischen den Veränderungen der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten und den Änderungen bei den Unfallzahlen, den Verletzten und den Getöteten gibt. „Unfallzahlen ändern sich linear mit der Veränderung der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit. Die Verletztetenzahl verändert sich mit der relativen Veränderung der Geschwindigkeit im Quadrat. Die Zahl der Getöteten steigt mit steigender Geschwindigkeit noch mehr.“ Dieses Modell (Darstellung 1) hat sich, nach Risser²², bei unterschiedlichen Analysen zu Verkehrssicherheitseffekten bei veränderten Geschwindigkeiten in unterschiedlichen Ländern (Dänemark, USA, Australien, Holland) praktisch bestätigt.

Eine weitere Faktendarstellung zur zunehmenden Verletzungsgefahr bei ansteigender Geschwindigkeit zeigen die Resultate einer groß angelegten australischen Studie.²³ Diese gibt zum einen gemessene Risikoveränderungen bei unterschiedlichen Grundgeschwindigkeiten wieder, zum anderen Risikoveränderungen im Zusammenhang mit dem Grad der Alkoholisierung. Tabelle 6 zeigt ganz eindeutig, dass bereits mit der Zunahme weniger km/h ein Vielfaches der Verletzungsgefahr gegeben ist.

²⁰ Vgl. Risser 2001, S. 10f: „Die empirischen Daten holte sich Nilsson im Rahmen der Auswertung der unterschiedlichen Veränderungen der Tempolimits in Schweden seit den 70er-Jahren.“

²¹ Demnach resultiert z.B. aus einer Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 3% eine Verminderung der Getöteten um 11,5% auf 88,5%.

²² vgl. Risser 2001, S. 11

²³ vgl. Risser 2001, S. 13

Tabelle 6: Relatives Risiko, in einen Unfall mit Verletzten verwickelt zu werden, in Abhängigkeit von Geschwindigkeit (in km/h) und Alkoholisierung (ausgedrückt in Promille)

Speed (km/h)	Speed Rel. Risk	Alcohol (g/100ml)	Alcohol Rel. Risk
60 km/h²⁴	1.0	Zero²⁵	1.0
65 km/h	2.0	0.05	1.8
70 km/h	4.2	0.08	3.2
75 km/h	10.6	0.12	7.1
80 km/h	31.8	0.21	30.4

Aus: TRAVELLING SPEED AND THE RISK OF CRASH INVOLVMENT, Volume1: Findings. Kloeden CN, McLean AJ, Moore VM, Ponte G, NHMRC Road Accident Research Unit, The University of Adelaide

So ist das Risiko, bei einem Unfall mit 65 km/h verletzt zu werden, 2-mal höher als im Vergleich zu 60km/h. Bei 70 km/h vervierfacht sich das Risiko im Vergleich zu 60 km/h bereits. Mit 80km/h ist das Verletzungsrisiko sogar um mehr als dreißig Mal höher als bei der Vergleichsgeschwindigkeit. Interessant ist auch der Vergleich zu den Risiken, die im Zusammenhang mit Alkoholwerten gemessen wurden. Der Faktor Geschwindigkeit ist demnach in einem hohen Ausmaß für eine Verletzungsgefahr verantwortlich. Bei einer Steigerung von nur 20 km/h ist nach dieser Studie das Verletzungsrisiko 30 mal so hoch. Aufklärungskampagnen und verkehrsrechtliche Kontrollmaßnahmen haben in den vergangenen zwei Jahrzehnten sehr wesentlich dazu beigetragen, dass Alkohol am Steuer gesellschaftlich als strafwürdiges Delikt anerkannt wird. Das noch größere Gefährdungsausmaß, das bereits durch eine geringfügig höhere Geschwindigkeit entsteht, wird gesellschaftlich nicht wahrgenommen. Teilweise will das Gefahrenausmaß durch überhöhte Geschwindigkeit gesellschaftlich überhaupt nicht wahrgenommen werden. Das zügige Vorankommen mit dem Kraftfahrzeug und / oder der Rausch an Geschwindigkeit selbst ist ein kostbares gesellschaftliches „Gut“ geworden, das sich kaum ein Kraftfahrzeuglenker nehmen lassen möchte. Durch den Erwerb eines Kraftfahrzeuges und der steuerlichen Abgaben an den Staat als Straßenerrichter und Straßenerhalter wird sozusagen, im subjektiven Empfinden der Kraftfahrzeuglenker, das Recht an der Teilhabe an Geschwindigkeit erkaufte.

²⁴ 60 km/h wird in dieser Darstellung als die ausgehende Grundgeschwindigkeit zur Risikobemessung verwendet. (Risiko ist in diesem Fall bei 60 km/h: 1)

²⁵ Null Promille wird hier als ausgehender Vergleichswert angenommen.

Die Verkehrsunfallstatistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 2006 zeigt in der Tabelle bezüglich Unfällen, Verletzten und Getöteten von 1961 – 2006 ganz deutlich, dass in der Folge temporeduzierender Verkehrsmaßnahmen sowohl die Zahl der Unfälle, der Verletzungsschweregrad, als auch die Zahl der Verletzten und Getöteten rückgängig waren.

Sämtliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen haben seit dem Jahr 1973 zu einer Verringerung der Verkehrsunfälle mit Todesfolge geführt. So konnten aufgrund von gesetzlichen temporeduzierenden Maßnahmen²⁶ im Jahr 1976 immerhin 8,4% weniger Unfälle als im Vorjahr, 8% weniger Verletzte und 13,6% weniger Unfalltote verzeichnet werden. Im Vergleich dazu konnte in der Folge der Gurtenanlegepflicht²⁷ die Zahl der Unfalltoten 1985 um 17,2% gegenüber dem Vorjahr reduziert werden. Gurtenanlegepflicht und Helmpflicht tragen somit einen wesentlichen Teil zur Vermeidung von Unfalltoten im Straßenverkehr bei. Die Zahl der Verletzten hat sich im selben Zeitraum in einem weit geringeren Ausmaß reduziert. So lag die Reduktion der Unfälle im Jahr 1985 gegenüber dem Vorjahr bei minus 3,9%, die Zahl der Verletzten im selben Zeitraum bei minus 3,8%. Im Jahr 1983 wurde zusätzlich bei schweren Verkehrsunfällen mit dem Einsatz von Rettungshubschraubern begonnen. Daraus kann geschlossen werden, dass Sicherheitseinrichtungen und beschleunigte Rettungsmaßnahmen wesentlich dazu beitragen, dass die Zahl der Unfalltoten signifikant reduziert werden kann. Das Unfallrisiko wird dadurch aber nicht wesentlich gesenkt. Hier ist allerdings auch anzumerken, dass die Unfallzahlen nicht unbedingt vergleichbar sind, da sich in den letzten Jahrzehnten das Verkehrsvolumen stetig verdichtet hat.

Die Unfallzahlen dürfen nicht nur in ihrer Absolutheit angesehen werden²⁸, sondern auch in der Höhe der Unfallrate. Von Bedeutung ist zusätzlich die Beobachtung der Verletzungsschweregrade der Unfallopfer. Im dichten städtischen Bereich ereignen sich z.B. viel mehr Unfälle als außerhalb des Ortsgebietes. So wurden in Österreich im Jahr 2006 im Ortsgebiet²⁹ 62,9% aller Unfälle mit Personenschaden registriert, im Freiland hingegen nur 37,1%. Diese Tatsache hat mit dem hohen Verkehrsaufkommen und der

²⁶ Am 25.11.1973 trat Tempo 100km/h auf Landstraßen in Kraft, und am 1.5.1974 Tempo 130km/h auf Autobahnen. (KfV Unfallstatistik 2005 S. 9)

²⁷ Am 1.7.1984 wurde die Gurtenpflicht mit Strafandrohung eingeführt und am 1.1.1985 die Helmpflicht für Motorradfahrer.

²⁸ Zit. Elvik&Vaa 2004, S. „A road safety problem can be described in terms of a high number of accidents, a high accident rate or a high proportion of serious injuries!“

²⁹ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 20): Die statistische Erfassung von Unfällen mit reinen Sachschäden wurde 1995 eingestellt. Es handelt sich bei den genannten Unfallzahlen um Unfälle mit Personenschaden.

Dichte des Verkehrsvolumens zu tun. Das Verhältnis von Unfällen mit Personenschäden zur Anzahl der Verletzten ist im Ortsgebiet mit etwas weniger als 1:1,2 anzugeben.³⁰ Im Freiland ist der Anteil der Verletzten pro Unfall, mit 1:1,3 etwas höher³¹. Im Freiland sind pro Unfall bei höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten mehr Personenschäden zu verzeichnen als das im Ortsgebiet mit einer niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit der Fall ist. 26,5% aller Verletzten im Ortsgebiet sind Fußgänger oder Radfahrer, es handelt sich also bei einem Viertel der Unfallopfer um nichtmotorisierte ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Diese sind, so ist anzunehmen, größtenteils Opfer der stärkeren Verkehrspartner, den motorisierten Kraftfahrzeugen. Anders verhält sich diese Situation im Freiland. Hier sind insgesamt nur 6,18% aller Verletzten Fußgänger oder Radfahrer. Nicht unterscheiden zwischen Ortsgebiet und Freiland lässt sich (anhand der Angaben des KfV) der unterschiedliche Schweregrad der Verletzungen. Es ist anzunehmen, dass sich der Schweregrad der Verletzungen im Freiland bei motorisierten Kraftfahrzeuglenkern bzw. Insassen im Vergleich zum Ortsgebiet erheblich differenziert. Diese Vermutung findet Bestätigung in der Betrachtung der Unfälle mit Todesfolge in Verbindung mit dem Ort des Unfallgeschehens.³² Im Jahr 2006 wurden 27,4% aller Unfälle mit Todesfolge im Ortsgebiet registriert, 45,5% davon sind Fußgänger und Radfahrer. Der Anteil der im Freiland verstorbenen Verkehrsteilnehmer beträgt dagegen 72,6%, davon sind, anders als im Ortsgebiet, „nur“ 9,19% nichtmotorisierte Kraftfahrzeuglenker. Das bedeutet, dass mit zunehmender Geschwindigkeit das Ausmaß der Unfallfolgen erheblich dramatischer ausfällt. Rund drei Viertel aller Getöteten sind somit in den vergangenen Jahren im Freiland zu beklagen, und zwar mit wachsender Tendenz auf Landstraßen. Auf den Autobahnen und Schnellstraßen hingegen, wo in den letzten Jahrzehnten präventiv sehr viel für Verkehrssicherheit geleistet wurde, ist eine rückläufige Tendenz zu beobachten. Zu bedenken ist allerdings, dass aufgrund der hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnen das Risiko, bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden, um ein vielfaches höher ist, als auf Straßen mit niedrigeren Geschwindigkeiten. Die Hauptursache der Unfälle mit Todesfolge ist eindeutig hohe beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeit.

³⁰ Bei vielen Unfällen im Ortsgebiet ist kein Personenschaden zu verzeichnen.

³¹ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 20)

³² KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 21)

Vergleicht man die Zahl der Getöteten und Verletzten nach der Art der Verkehrsteilnahme, lässt sich folgendes feststellen: Die Zahl der Verletzten hat sich auf Österreichs Straßen zwischen den Jahren 2003 und 2006 um 8,7% verringert. Die Zahl der Getöteten hat sich im gleichen Zeitraum um 21,6% verringert. In den Medien wird hauptsächlich vom Erfolg bzw. Nichterfolg bei der Verringerung an Todesopfern berichtet. Die Zahl der verunfallten Verletzten wird kaum erwähnt. Diese Zahl hat sich in den letzten Jahren vergleichsweise nicht so stark verändert. Betrachtet man die Zahlen nach der Art der Verkehrsteilnahme, ist folgende Tendenz bemerkbar: Während sich die Zahl der Verletzten sowohl bei Fußgängern (um 5,2%), als auch bei Radfahrern (um 8,1%), als auch bei Pkw Insassen (um 13,5%) verringert hat, nahm die Zahl der verletzten Lenker/Lenkerinnen bzw. Mitfahrenden einspuriger Kraftfahrzeuge um 4,45% zu.

Vergleicht man die Zahl der Getöteten nach Art der Verkehrsteilnahme im Zeitraum zwischen 2003 und 2006³³, so ist grundsätzlich festzustellen, dass 2004, aber vor allem 2005 eine deutliche Reduktion an Unfällen mit Getöteten zu verzeichnen ist. Auffällig ist, dass sich die Zahl der Pkw-Unfälle mit Todesfolge um 26,7% verringert hat, die Zahl der Motorradunfälle mit Todesfolge hingegen nur um 14,1%. Das kann nun darauf zurückgeführt werden, dass Motorradfahrer im Fall eines Unfalles weniger geschützt sind. Nach den statistischen Ergebnissen des KfV weisen „Easy Rider“ neben Radfahrern und Fußgängern³⁴ die höchste Verletzungsschwere auf. Der Grund für die geringere anteilige Verbesserung der Todesrate bei einspurigen Kraftfahrzeugen kann aber auch darin liegen, dass Motorradfahrer durchschnittlich noch mehr dazu tendieren, an hoher Geschwindigkeit interessiert zu sein als Pkw-Fahrer. Insgesamt ist festzustellen, dass mit zunehmender Motorleistung der einspurigen Fahrzeuge die Zahl der getöteten und schwer verletzten Unfallopfer zunimmt. Motorradfahren wird zunehmend zum exklusiven Hobby, das ein großes Gefahrenpotential in sich birgt. „Vor allem Männer mittleren Alters schwingen sich gerne auf ‚heiße Öfen‘.“ Das spiegelt sich auch in der Unfallstatistik wider. Insgesamt starben 2006 bei Unfällen 85 männliche Lenker und Mitfahrer.³⁵

³³ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 12)

³⁴ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2005 (S. 24): Jeder vierte Fußgänger und jeder fünfte Radfahrer werden bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug entweder getötet oder schwer verletzt.

³⁵ Zit. Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 41)

Bezüglich der Leistungskraft der verunglückten³⁶ Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ist geschlechtsspezifisch betrachtet interessant, dass sich (im Jahr 2006) der Anteil an verunglückten männlichen und weiblichen Fußgängern in etwa deckt. Frauen sind hier sogar mit 51,9%³⁷ in der Überzahl. Unter den bereits etwas schnelleren Verkehrsteilnehmern, den verunglückten Fahrradfahrern, beträgt der männliche Anteil bereits 61,6%³⁸. Bei den Benutzern der wiederum stärkeren einspurigen Kraftfahrzeuge, den Benutzern von Mopeds und Kleinmotorrädern, steigt der männliche Anteil aller Verunglückten auf 67,2%³⁹. 21,8% aller verunglückten weiblichen Benutzerinnen von Mopeds und Kleinmotorrädern waren Mitfahrerinnen. Bei den Benutzern von Leichtmotorrädern und Motorrädern liegt der männliche Anteil aller Verunglückten sogar bei 84,5%⁴⁰. Zusätzlich ist hier beachtlich, dass 47,5% aller auf Leichtmotorrädern und Motorrädern verunglückten Frauen Mitfahrende waren. Unter den verunglückten PKW-Insassen decken sich die Anteile der weiblichen und männlichen Verunglückten wiederum, der Anteil der Frauen beträgt hier 49,8%⁴¹. Differenziert man allerdings zwischen Lenkern und Mitfahrenden, so zeigt sich hier, geschlechtsspezifisch betrachtet, ein ganz anderes Bild. 37,2% aller verletzten und 39% aller getöteten Pkw-Insassinnen waren Mitfahrende.

Der Anteil der verletzten weiblichen Verkehrsteilnehmer unter allen verletzten Unfallopfern liegt bei 44%. Auffallend ist, dass der weibliche Anteil unter den verletzten Verkehrsteilnehmern altersspezifisch betrachtet, in etwa konstant bleibt. Unter den getöteten weiblichen Verkehrsteilnehmern fluktuiert der altersspezifische Anteil im Vergleich relativ stark.

Wenn nun die Höhe der Geschwindigkeit mit dem Schweregrad an Unfallfolgen in Zusammenhang gebracht wird, kann das ein Hinweis darauf sein, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der Frauen unter der von Männern liegt.

Betrachtet man die Entwicklungskurve⁴² der Unfallzahlen seit den statistischen Aufzeichnungen 1961, so war die Einführung von Höchstgeschwindigkeitslimits auf Landstraßen im Jahr 1973 auf 100km/h und auf Autobahnen im Jahr 1974 auf 130km/h von

³⁶ KfV: Verunglückt bedeutet: verletzt oder getötet worden zu sein!

³⁷ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 30/31)

³⁸ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 36/37)

³⁹ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 42/43)

⁴⁰ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 40/41)

⁴¹ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 48/49)

⁴² KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 10)

dem größten Erfolg gekrönt. Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ist unmittelbar drastisch gesunken, ebenfalls signifikant verringert hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle.⁴³

Verstärkte Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und schärferer Konsequenzen in der Umsetzung von Strafandrohungen führen in allen drei Bereichen, Unfallhäufigkeit, Verletzte und Getötete zu rückläufige Tendenzen.⁴⁴

Folgende Verkehrssicherheitsmaßnahmen haben sich ebenfalls positiv auf die Unfallzahlen ausgewirkt. So z.B. die jährliche Kontrolle der Kraftfahrzeuge auf Verkehrstauglichkeit, die Sicherheitsausstattungen in den Kraftfahrzeugen, die Festlegung von 0,1 Promille für Moped, Bus und LKW, der Stufenführerschein und Mopedausweis, die Einführung des Pkw-Führerscheins auf Probe, Beginn des Lasereinsatzes bei der Geschwindigkeitsmessung, die Einführung der Mehrphasenausbildung und die Einführung des Vormerksystems. Dennoch gilt als Unfallursache Nummer 1 die Fahrgeschwindigkeit. In diesem Bereich wurde seit den Einführungen der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen in den 70er Jahren keine weitere konkrete Gegenmaßnahme mehr gesetzt. Eine konkrete Gegenmaßnahme wäre eine weitere allgemeine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen. Vor allem dort, wo die derzeit meisten Unfälle mit Personenschaden auftreten: nämlich auf den Landstraßen. Weiters sind konsequente Kontrollmaßnahmen notwendig, um die Einhaltung der gesetzlichen Tempolimits zu gewährleisten.

⁴³ Vgl. KfV: Verkehrsunfallstatistik 2005 (S. 9)

⁴⁴ Beispiel: Section Control Kaisermühlentunnel

2. Überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr wird als ein Kavaliersdelikt betrachtet

Geschwindigkeit im Straßenverkehr wird in dieser Arbeit vordergründig dann als überhöht angesehen, wenn sie die rechtmäßige Geschwindigkeitslimitierung der Straßenverkehrsordnung überschreitet. Geschwindigkeit kann natürlich auch dann überhöht sein, wenn sie innerhalb des gesetzlich erlaubten Geschwindigkeitsrahmens nicht der unmittelbaren Situation⁴⁵ angemessen ist.

Von einem Kavaliersdelikt wird dann gesprochen, wenn es sich um ein rechtlich strafbares Vergehen handelt, das aber auf moralischer Ebene von vielen Menschen nicht als sonderlich verwerflich betrachtet wird.⁴⁶ Es geht um verbotene Taten, die immer wieder von vielen Menschen begangen werden. Oft werden Kavaliersdelikte mit Bagateltaten gleichgesetzt, welche scheinbar nur geringfügig schädigende Auswirkungen auf die Allgemeinheit verursachen. Dabei wird aber übersehen, dass auch ein scheinbar kleiner Verstoß für den Verursacher selber, aber auch für andere Menschen schwerwiegende Folgen hervorrufen kann. Eine massenhafte Missachtung einer gesetzlichen Regelung kann in der Summe verheerende Schäden verursachen.

Überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr ist rechtmäßig verboten und daher strafbar. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, einen Kompromiss zwischen dem privaten Interesse der Bürger und dem gesellschaftlichen Interesse zu finden. Dem privaten Interesse von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen entspricht ein zügiges sicheres Vorwärtskommen. Dem gesellschaftlichen Interesse im Straßenverkehr entspricht eine gewährleistete Sicherheit. Es geht dabei um das Vertrauen, dass andere Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen sich ebenfalls an die Regeln halten. Der gesetzliche Rahmen soll einerseits private Rechte schützen und andererseits den Interessen der Gesell-

⁴⁵ Zu unmittelbaren Situationen zählen: Witterungsverhältnisse, Straßenverhältnisse, Hindernisse, Verkehrsaufkommen, eigene Fahrsicherheit, Lenkerfahrung und Befinden des Kraftfahrzeuglenkers bzw. der Kraftfahrzeuglenkerin, etc.

⁴⁶ Vgl. Scholze-Stubenrecht 1999, S. 2086 Unter Kavaliersdelikt verstand man früher Vergehen von Adligen (ital. Cavaliere = Ritter), für die Gesetze nicht galten.

schaft als ein Agglomerat entsprechen. Das stetig steigende Verkehrsaufkommen verlangt, um Sicherheit gewährleisten zu können, nach entsprechenden Regelungen und einer entsprechenden Kontrolle, dass diese auch eingehalten werden.⁴⁷

Auf moralischer Ebene wird (überhöhte) Geschwindigkeit im Straßenverkehr gesellschaftlich häufig als privates Interesse interpretiert.⁴⁸ Eine gezielte Bewusstseinsbildung macht allerdings deutlich, dass überhöhte Geschwindigkeit auch gesellschaftlich als kriminelle Handlung empfunden werden muss. Statistisch betrachtet stellt, laut Bundesministerium für Inneres, überhöhte Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache bei Unfällen im Straßenverkehr mit Todesfolge dar.⁴⁹

Geschwindigkeitsüberschreitungen im Straßenverkehr werden, so lange sie ein bestimmtes Ausmaß nicht überschreiten, gesellschaftlich kaum kriminalisiert.⁵⁰ Polizeiliche Kontrollen werden von gesellschaftlicher Seite häufig als Schikanen erlebt und kaum als notwendige Sicherheitsvorkehrung verstanden.

Die gesellschaftliche „Wertidee“ Sicherheit ist gesellschafts-historisch ideologiefähig. Politische Maßnahmen zur nationalen „Inneren Sicherheit“ werden aus gesellschaftlicher Sicht hauptsächlich dem Schutz der Bevölkerung vor Verbrechen und äußerer Bedrohung (z.B. Terror) zugeordnet. Im Vergleich ist die Wahrscheinlichkeit, auf Österreichs Straßen einem Unfall zum Opfer zu fallen, um ein Vielfaches höher. Auch der Begriff „Verbrechen“ ist gesellschafts-historisch ideologiefähig. Vorsätzliche Gewalt beispielsweise gegen andere Personen wird mit hohen Strafen belangt und gilt gesellschaftlich als hochgradig unmoralisch. Wird eine Person im Zuge eines Verkehrsunfalls verletzt oder getötet, wird diese Tatsache gesellschaftlich häufig als „schwerer Schicksalsschlag“ empfunden. Wobei den Unfall verursachende Kraftfahrzeuglenker und -

⁴⁷ Zit. Kubitzki 2002 (S. 6): „Unter Fliegern herrscht unstrittig und auch allgemein akzeptiert ein hoher Sittenkodex in der Einhaltung von Verhaltensmaßregeln, um Sicherheit zu gewährleisten. Flugausbildung und Praxis werden ernst genommen. Im Straßenwesen sieht das anders aus. Das Erfordernis (Anm.: nach zügigem Vorankommen) ... einer ganzen Bevölkerung ... wird als Vorwand missbraucht, die Messlatte weit niedriger zu hängen.“

⁴⁸ Zit. Kubitzki 2002 (S. 6): „... Der Anspruch, selbst zu entscheiden, welches Fahrverhalten in welcher Situation angemessen ist, ..., ist nicht selten anzutreffen. ... vieles (anm.: gefährliches Fahrverhalten) geschieht nicht aus Zeitdruck, sondern es werden weit niedrigere Gelüste bedient. ... Forscher werden zu Spaßverderbern.“

⁴⁹ Vgl. Punkt 1.3.: Tabelle 5

⁵⁰ Kriminalisiert, bzw. von Rasern gesprochen wird im Schnitt erst dann, wenn die gewählte Geschwindigkeit ca. 40km/h das erlaubte Limit übersteigen. Z.B. Kurier, 13. Februar 2008: nach einem schweren Verkehrsunfall am Währinger Gürtel, der von einem jungen Porschefahrer kurz nach Mitternacht ausgelöst wurde, werden verstärkte Zivilstreifen am Gürtel angekündigt, um „Roadrunnern“ das Handwerk zu legen. Dabei wird von einer bereits erfolgten Schwerpunktaktion gegen „Roadrunner“ berichtet, wo der „schnellste“ Roadrunner mit 111km/h und der „langsamste“ mit 95km/h abgestoppt wurden. Das allgemeine Geschwindigkeitslimit am Gürtel beträgt 50km/h!

lenkerinnen ebenfalls häufig als Opfer betrachtet werden, da sie in der Folge lebenslang mit Schuldgefühlen seelisch schmerzlich belastet sind. Zweifellos handelt es sich im Normalfall bei einem Verkehrsunfall um keine vorsätzliche Körperverletzung bzw. Tötung, dennoch übernimmt jeder Kraftfahrzeuglenker, jede Kraftfahrzeuglenkerin Verantwortung über das Kraftfahrzeug, sobald es in Bewegung gesetzt wird. Die Wahl der Geschwindigkeit und das Ausmaß an Aufmerksamkeit obliegen letztendlich immer der persönlichen Entscheidungs- und Verantwortungsgewalt jedes Kraftfahrzeuglenkers, jeder Kraftfahrzeuglenkerin. Mit jedem zusätzlichen km/h verlängert sich der Bremsweg und verstärkt sich die Wucht des Aufpralles um ein Vielfaches. Das Bewusstsein über die enorm gesteigerte Kraftentwicklung mit jedem zusätzlichen km/h ist unter Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen kaum verbreitet bzw. will diese Tatsache von vielen Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen nicht wahrgenommen werden. Gleichzeitig ist die gesellschaftliche Betroffenheit im Fall eines Verkehrsunfalls besonders groß, vor allem dann, wenn es sich um einen Unfall mit Todesfolge handelt. Ganz besonders dann, wenn es sich bei den Opfern um junge Menschen handelt, oder um bekannte Persönlichkeiten. Ebenso emotional betroffen sind Angehörige, Freunde, Verwandte und Bekannte bei Unfällen mit schwerer Verletzungsfolge. Betroffen macht nahe Angehörige und Freunde ein Unfall selbst dann, wenn es sich um einen „bloßen“ Unfall mit Sachschaden handelt. Zum einen spielt hier das spontane Bewusstsein mit, dass der Unfall noch schlimmere Folgen hätte haben können, zum anderen geht es schlicht um die Beschädigung eines „geliebten“ Kraftfahrzeuges und den Folgekosten.

Unfälle mit oder ohne Verletzungsfolge sind großteils keine vom Zufall abhängigen Produkte, so wie das häufig dargestellt wird. Das gefahrene Tempo entscheidet in hohem Ausmaß über den Ausgang einer gefährlichen Situation und den Schweregrad der Folgeschäden eines Unfalls.

Es stellt sich die Frage, welche Faktoren sich hinter der gesellschaftlichen Verweigerung verbergen, trotz des hohen Risikofaktors und der überdurchschnittlichen Betroffenheit, die ein Unfall auslöst, auf überhöhte Geschwindigkeit zu verzichten. Und welche Faktoren stecken hinter der Verweigerung politisch Verantwortlicher, die allgemeinen Geschwindigkeitslimits zu reduzieren?

Ein weiteres Indiz dafür, dass auf gesellschaftlicher Ebene das Verursachen eines Verkehrsunfalls als beinahe unvermeidbares Schicksal betrachtet wird, und die Verantwor-

tung des Kraftfahrzeuglenkers, der Kraftfahrzeuglenkerin, nicht in der tatsächlichen Tragweite erkannt wird, spiegelt sich in der sprachlichen Ausdrucksweise wider. Es wird nur von „Unfallopfern“ gesprochen, nie von „Unfalltätern“. Es existiert im deutschen Sprachraum das Wort: „Unfallverursacher“. Dieser Ausdruck wird aber in der Alltagssprache kaum verwendet. Anwendung findet er hauptsächlich, wenn von Versicherungsangelegenheiten die Rede ist.

Selbst Christopherus-Segnungen⁵¹ sind, wenn auch subtil, ein Indiz dafür, dass Verkehrsunfälle beinahe als unvermeidbare Schicksalsschläge betrachtet werden. Sie stellen die Kraftfahrzeuge und ihre Insassen unter den Schutz des Himmels.

„Sicherheit im Straßenverkehr“ steht somit im Brennpunkt zwischen dem gesellschaftlichen Bedürfnis nach Sicherheit und der Forderung privaten Interesses nach persönlicher Freiheit.

Unter „Sicherheit im Straßenverkehr“ wird in dieser Arbeit das „Optimum an Verkehrssicherheit“ verstanden. Es beinhaltet das Vertrauen und das Recht eines Verkehrsteilnehmers, einer Verkehrsteilnehmerin, auf „soziale Ordnung und Verhaltenssicherheit“ im Straßenverkehr. Ein Teilnehmer bzw. eine Teilnehmerin des öffentlichen (motorisierten und nicht motorisierten) Verkehrswesens hat das Recht, davon auszugehen, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen sich zur Optimierung der Verkehrssicherheit an vorgegebene Verkehrsregeln halten.⁵²

Der Begriff Sicherheit selbst ist ein mehrdeutiger Begriff. „Der werthafte Sicherheitsbegriff“⁵³ beinhaltet die Einheit von „äußerer“ Sicherheit (Schutz, Gefahrlosigkeit) und „innerer“ Sicherheit (Gewissheit, Sicherheitsgefühl). In Bezug auf den Straßenverkehr würde „innere Sicherheit“ bedeuten, dass ein Verkehrsteilnehmer, eine Verkehrsteilnehmerin davon ausgehen kann, dass sie, sobald sie den öffentlichen Verkehrsraum betritt und sich aufmerksam an die allgemeinen Verkehrsregeln hält, unbeschadet bleibt. Und zwar in der Annahme, dass die anderen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilneh-

⁵¹ Vgl. Sachs 1984, S. 9

⁵² http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm, März 2008:

“Every EU citizen has the right to live and work in safety. So, when you are walking, cycling, biking or driving a car or a truck, you should do so with a minimum risk to be hurt or killed. Likewise, other users should not be damaged by your own participation in traffic.”

⁵³ Vgl. Fuchs-Heinritz 1994, S. 600

merinnen sich ebenfalls an die Verkehrsregeln halten und das Kraftfahrzeug so steuern, dass Personen unbeschadet bleiben. Die Gewährleistung der „äußeren Sicherheit“ obliegt der Gesetzgebung politischer Verantwortungsträger und der Kontrolle der Einhaltung der Gesetze, vor allem durch die Polizei. „Es geht um die Balance zwischen den Interessen des einzelnen zu prüfenden Führerscheinkandidaten, des einzelnen zu begutachtenden Kraftfahrers, und den Interessen der Gesellschaft, vertreten durch die Aufsichtsbehörde.“⁵⁴

Hillmann⁵⁵ unterscheidet zwischen „objektiver“ Sicherheit und „subjektiver“ Sicherheit und erwähnt, dass in liberalen Gesellschaften ein Konflikt bestehe zwischen dem allgemeinen Streben nach Sicherheit und der Forderung nach persönlicher Freiheit.

Das „subjektive“ Sicherheitsempfinden, in Bezug auf die Lenkung eines Kraftfahrzeuges, würde bedeuten, dass der Kraftfahrzeuglenker, die Kraftfahrzeuglenkerin beim Steuern des Kraftfahrzeuges davon überzeugt ist, das Kraftfahrzeug so zu steuern, dass die Kontrolle über das eigene Kraftfahrzeug in jeder Situation gewährleistet bleibt.⁵⁶ Die „objektive“ Sicherheit im Straßenverkehr, die tatsächliche Sicherheit, entspricht absolut nicht dem „subjektiven“ Sicherheitsempfinden von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen.

Ein Indiz für das Auseinanderklaffen von subjektivem Sicherheitsempfinden und der tatsächlichen objektiven Sicherheit sind, wenn auch nur subtil sichtbar, die Zahlen der verunglückten Kinder im österreichischen Straßenverkehr. Es werden große Anstrengungen in Bezug auf Verkehrserziehung für Kinder unternommen. Diese umfassenden erzieherischen Maßnahmen zum Schutz der Kinder haben zweifellos ihre volle Berechtigung. Was jedoch unerwähnt bleibt, ist die Tatsache, dass z.B. im Jahr 2006 nur 34,8%⁵⁷ aller im Straßenverkehr getöteten Kinder aktiv am Unfall beteiligt waren. Alle anderen Kinder (65,2%) starben als Mitfahrende unter dem „sicheren“ Schutz der Erwachsenen. Ebenso waren im Jahr 2006 nur 48,5% aller im Straßenverkehr verletzten Kinder aktiv am Unfall beteiligt. 51,5% der Kinder wurden als Mitfahrende bei Kollisi-

⁵⁴ Zit. Kroj, in Kubitzki (2002), S.17

⁵⁵ Hillmann 2007, S. 791

⁵⁶ http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm, März 2008:

„We can all contribute very effectively to safe roads. If everybody buckled up in accordance with the law, respected applicable speed limits and did not drive under the influence of alcohol, we could save an estimated number of more than 12.000 lives per year on European roads. This does not cost a lot, but the savings are obviously enormous.“

⁵⁷ KfV: Verkehrsunfallsstatistik 2006, S. 15

onen unter der Obhut von Erwachsenen verletzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass Eltern, subjektiv wahrgenommen, ihr Kind im eigenen Kraftfahrzeug als „sicher“ wännen. Politisch hat man, zum Schutz der Kinder, mit Pflichtmaßnahmen reagiert. So sind bei der Mitnahme von Kindern im Pkw entsprechende Kindersitze oder Gurte gesetzlich vorgeschrieben. Weiters hat man in schulnahen Zonen mit einer 30km/h Beschränkung reagiert. Nicht angedacht wird wiederum eine allgemeine Senkung von Höchstgeschwindigkeitsgrenzen zur absoluten Unfallvermeidung.

Der verkehrspolitische gesellschaftliche Konflikt würde nach Hillmann nun darin bestehen, dass Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen „äußere Sicherheit“ erwarten, sich in „innerer“ Sicherheit wännen, aber in hohem Ausmaß auf Basis ihres subjektiven Sicherheitsempfinden nicht bereit sind, auf ihr eigenes (freies) zügiges Vorwärtskommen zu verzichten. Es fehlt in Bezug auf Geschwindigkeit im Straßenverkehr allgemein das Bewusstsein, dass die Freiheit⁵⁸ hinter dem Steuer dann am meisten bedroht ist (weil die Sicherheit bedroht ist), wenn sich der gefahren- und verantwortungsbewusste Gedanke in den Individuen nicht entsprechend entwickelt hat. Wenn sozusagen das soziale Denken im Straßenverkehr nicht entsprechend vorhanden ist, weil es z.B. durch die Lust an der Geschwindigkeit verdrängt wird, oder es durch Wahrnehmungstäuschung nicht entsprechend ausgebildet ist.

2.1. Komponenten gesellschaftlicher Akzeptanz von überhöhter Geschwindigkeit

Die vermuteten beitragenden Komponenten zur gesellschaftlichen Akzeptanz von überhöhter Geschwindigkeit im Straßenverkehr sind vielfältig und scheinen sich gegenseitig zu bedingen. Zum Teil stellen sich diese Komponenten offen zur Schau. Zum Teil wirken sie als unsichtbare Fäden hinter Verhaltensweisen oder Einstellungen, bzw. finden sie sich in symbolischen Darstellungen wieder. Ein Zitat Michel Foucaults bringt diese Überlegung auf den Punkt: „Der Aufenthalt der Wahrheit im dunklen Kern der Dinge ist paradoxerweise an die souveräne Macht des empirischen Blicks gebunden, der ihre Nacht an den Tag bringt.“⁵⁹

⁵⁸ Zit. Etzioni 1996, S. 36: „Die Freiheit ist dann am meisten bedroht, wenn die soziale Verankerung von Individualität zerstört ist.“

⁵⁹ Zit. Foucault 1981, S. 11;

Wo und wie ist die allgemeine Akzeptanz von Geschwindigkeit nun erkennbar? Die folgende theoretische Analyse unterscheidet in ihren Beobachtungen zwischen der Sichtbarwerdung der Akzeptanz von Geschwindigkeit auf privater Ebene und der Sichtbarwerdung der Toleranz von Geschwindigkeit auf öffentlicher institutionalisierter Ebene.

2.1.1. Die Akzeptanz überhöhter Geschwindigkeit auf privater Ebene

Die Akzeptanz von überhöhter Geschwindigkeit auf privater Ebene äußert sich in unterschiedlichen Dimensionen. Zum einen wird die Akzeptanz der überhöhten Geschwindigkeit beeinflusst von unterschiedlichen Funktionszuweisungen der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen an das Kraftfahrzeug. Zum anderen äußert sich die Akzeptanz in unterschiedlichen Einstellungstendenzen und Verhaltensformen der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen.

2.1.1.1. Funktionen des Kraftfahrzeuges

Es wird davon ausgegangen, dass die Funktionen des Kraftfahrzeuges, so wie sie vom Kraftfahrzeuglenker, der Kraftfahrzeuglenkerin, bewusst oder unbewusst, in Anspruch genommen werden, über das Verkehrsverhalten mitbestimmen.

Die Funktionen des persönlichen Kraftfahrzeuges reichen für viele am Verkehr teilnehmende Subjekte weit über die Funktion des Transportmittels hinaus⁶⁰. Neben dem Personen- und Gütertransfer erfüllen Kraftfahrzeuge im westlichen Kulturkreis rund um die Jahrtausendwende in hohem Ausmaß das Bedürfnis des Menschen nach Bewegungsfreiheit, Unabhängigkeit, raschem Vorwärtskommen, Lebenslust, Stärkung der eigenen Persönlichkeitswahrnehmung und der Sozialen Positionierung.

Verkehrsspezialisten⁶¹ betonen, dass bezüglich des Verwendungszwecks von Kraftfahrzeugen ein typisch geschlechtsspezifischer Zugang beobachtbar sei. Bei weiblichen

⁶⁰ Zit. Sachs 1984 (S. 9): „Das Auto ist weit mehr als ein Transportmittel, es ist vielmehr eingehüllt in Gefühle und Wünsche, die es zum kulturellen Symbol erheben. Die Bedürfnisse der historischen Zeit legen sich um die Geräte, werden in der Entwicklung der Technologie sichtbar.“ Zu den Funktionen des Automobils zählt Sachs: Verachtung für das unreparierbare Pferd, Gefallsucht der Damen, Großmannssucht des Führers Adolf Hitler, Wunder vor der Tür, Begehren nach Aufstieg, Stolz der Ungebundenheit, Geschwindigkeitsliebe, Komfortgefühl, Zeitsparmaschine;

⁶¹ Vgl. Othmar Thann, Obmann des Kuratoriums f. Verkehrssicherheit, im Österreichischen Rundfunk, Ö1, Morgenjournal, am 21. Jänner 2008; anlässlich des Rückgangs an jugendlichen Verkehrsoptern seit der Einführung des Mehrphasenführerscheins 2003.

Kraftfahrzeuglenkern überwiege der rationale Zugang zum Kraftfahrzeug. Damit in Verbindung steht die Funktion des Kraftfahrzeuges als Transportmittel. Bei männlichen Kraftfahrzeuglenkern sei eher ein emotionaler Zugang zum Kraftfahrzeug⁶² zu beobachten. Bei männlichen Kraftfahrzeuglenkern hat vor allem der Funktionsanteil der Bedürfnisbefriedigung nach Potenz, Freiheit und Lebenslust Bedeutung.

2.1.1.1.1. Funktion der Bewegungsfreiheit

Unterschiedliche Arten von Verkehrsmitteln ermöglichen ein spezielles Erleben von Freiheit.

Das Automobil erfüllt in differenzierten Dimensionen das Bedürfnis des Menschen nach Bewegung, Freiheit und Individualität. Sowohl räumlich als auch zeitlich ermöglicht das Auto, sich auf dem ausgebauten Straßennetz, unabhängig von den Routen und dem Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel, frei zu bewegen. Demnach haben sich nie zuvor derartige Chancen der Selbstverwirklichung aufgetan, eine „Blüte selbstbestimmter Lebenskulturen“.⁶³ Das individuelle motorisierte Fortbewegungsmittel hat einen nicht zu verachtenden Anteil dazu beigetragen.⁶⁴ Ein Automobil schützt zudem vor jeglichen Wettereinflüssen. Es ermöglicht, sowohl Personen als auch Güter in einem bestimmten Umfang wetterfest zu transportieren. Selbst das „Fahrgefühl“ kann neben der bereits genannten räumlichen und zeitlichen Unabhängigkeit ein Gefühl von Freiheit

⁶² Im Herbst 2007 hat unter dem Titel „Chromjuwelen. Autos mit Geschichte“ eine außerordentliche Automobilausstellung im Technischen Museum in Wien stattgefunden. In einer Videoinstallation wurden unterschiedliche Persönlichkeiten der österreichischen (Automobil-) Prominentenszene zum Thema Automobil interviewt. Frauen sind als Interviewpartnerinnen in etwa mit 2:20 vertreten. In den Angaben der Frauen zur Funktion und persönlichen Bedeutung des Autos finden sich vor allem folgende Vokabeln: „Bedeutung eines geräumigen Innenraumes“, „Funktionserfüllung des Transportes“, „Sicherheit“, „Umweltfreundlichkeit“, „Effizienz“, ...! Das Vokabular der Überwiegenden Zahl der Männer zu den gleichen Fragen sieht entschieden anders aus: Es geht hier um „Aerodynamik“, „Entwicklung“, „Beziehung zum Auto“, „Zuverlässigkeit“, „Meine Emotionen zum Auto an meine Söhne weitergeben!“, „Autos nicht als Feindbild sehen“, „Autovisionen“, „Mein erstes Wort war „Mama“, mein zweites Wort war „Auto!““, „Mein erstes eigenes Auto war mindestens so wichtig wie meine erste Freundin!“, „Das erste Auto war mein Lebenshöhepunkt!“, ...!

⁶³ Vgl. Lübke 1987, S. 8

⁶⁴ Vgl. Virilio 1996, S. 22

vermitteln⁶⁵. Das Fahrgefühl ergibt sich heute neben einer luxuriösen Ausstattung durch die Leistungsstärke und die Wahl der Geschwindigkeit.⁶⁶

Einspurige Kraftfahrzeuge gewähren dem Lenker, der Lenkerin ebenfalls ein gewisses Maß an Freiheit, vor allem auf räumlicher und zeitlicher Ebene. Das Ausgesetztsein an Wind und Wetter sowie knappe Transportressourcen beschränken allerdings den Gebrauch und die Verwendungsfreiheit des einspurigen Kraftfahrzeuges im Vergleich zum geschlossenen Kraftfahrzeug. Das dennoch speziell erlebte Freiheitsempfinden der Lenker und Lenkerinnen von Motorrädern wird vor allem durch das besondere Fahrgefühl erreicht. Motorräder erfüllen das Bedürfnis der Lenker und Lenkerinnen nach Bewegungsfreiheit vor allem auf Ebene des Freizeitvergnügens. Motorradfahren wird zunehmend zu einem, gesellschaftlich leistbaren, beliebten Freizeitvergnügen. Das spezielle Fahrgefühl steht im Zusammenhang mit Geschwindigkeit.

Wirtschaftlicher Wohlstand ermöglicht mittlerweile allen Bevölkerungsschichten, Freiheit auf vier (zwei) Rädern zu erleben. In der Wahl der Geschwindigkeit ist der Kraftfahrzeuglenker, die Kraftfahrzeuglenkerin, proportional zum zunehmenden Verkehrsaufkommen mit Behinderung konfrontiert: Das immer dichter werdende Verkehrsaufkommen in Ballungszentren und auf Transitrouten bremst zügiges Vorankommen auf natürliche Weise. Die tempobezogene Bewegungsfreiheit von Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen wird zum anderen durch gesetzlich verordnete Geschwindigkeitslimits gehemmt. Von der unfreiwilligen Entschleunigung sind „starke“ Autos genauso betroffen wie Autos mit geringer Leistungsstärke. Sowohl die natürliche als auch die verordnete Entschleunigung erzeugen in Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen Unmut.

Als Hypothese wird hier angenommen, je geringer das Lenken eines Kraftfahrzeuges den Funktionsanteil des Transportes von Personen und Gütern erfüllt, umso höher ist der Funktionsanteil der Bedürfnisbefriedigung nach Freiheit und Lebenslust. Diese bei-

⁶⁵ Sachs 1984, S. 15f: Zit. aus einem Artikel „Motorwagen“ in Meyers Großes Konversationslexikon, 6. Aufl. Bd.14, 1909: „Die Menschen fühlen sich befreit von den Strapazen einer langen Droschkenfahrt, sie sprechen von einer „Entlastung der inneren Organe“ durch das neue „schwebende Fahrgefühl“. Verbunden mit Landschaftsgenuss wirkt sich das Fahren auf einem Motorwagen „vorteilhaft auf die Nerven“ aus. ... Das Pferd ist hinfällig, der Motor hingegen unermüdlich.

⁶⁶ Vgl. Sachs 1984, S.15: Hat man vor hundert Jahren die Ablöse der Pferdestärke durch Motorstärke herbeigesehnt, so sind heute zunehmende Leistungsstärke und Luxusausstattungen gefragt.

den Aspekte drücken sich in der Folge unter anderem in der Wahl und Akzeptanz von Tempo aus.

2.1.1.1.2. Funktion der Stärkung des eigenen ICH

„Wo stehst du?“ – „Ich stehe um die Ecke!“ Dieses Frage- und Antwortspiel scheint für sich betrachtet unsinnig. Und dennoch ist es Teil unserer Alltagssprache, der zum Ausdruck gebrachten, gelebten und wahrgenommenen Alltagskultur. „Du“ bezieht sich in diesem Fall auf das Automobil des Gesprächspartners bzw. der Gesprächspartnerin. Das „Ich“ bezieht sich hier auf das eigene Automobil. Diese „verbale Personifizierung des Automobils“⁶⁷ stellt das symbolische Sinnbild der Funktion des technischen Wunders „Auto“ als „Persönlichkeitsverstärker“ für die Menschheit dar.⁶⁸ Es ist natürlich davon auszugehen, dass diesem verbalen Assoziationsverhalten, nach Clark⁶⁹, ein Ökonomisierungsprinzip zugrunde liegt. Die Assoziation ist außerdem situationsbedingt. Situationsbedingt deshalb, da die Assoziation von „mein Auto“ mit „ich“ nur in der Alltagssprache und nur in bestimmten Situationen, nicht in Schriftform und nicht im Allgemeinen, verwendet wird. Bemerkenswert ist die ausschließlich positive konnotationale⁷⁰ Bedeutung dieser Redewendung. Es wird demnach als positiv empfunden, das Auto in unmittelbarer Nähe zu wissen. Würde sich das Auto an einem anderen Ort befinden, würde die Antwort lauten: „Ich’ stehe nicht hier, ‚mein Auto’ steht in der Garage!“. Die gesellschaftliche Verwunderung über einen erwachsenen „Nichtautobesitzer“ unterstützt die Annahme der wahrgenommenen natürlichen Zugehörigkeit eines Autos zu einer Person. „Wie ist ein Menschsein in der westlichen Kultur ohne Besitz eines Autos möglich?“ Nichtautobesitzer werden nicht selten als gesellschaftliche Randfiguren betrachtet.

⁶⁷ Zit. Herkner 2004, S. 142: H. bezieht sich in seinen Aussagen auf Deese 1962: „Die Bedeutung eines Wortes sei nichts anderes als die Gesamtheit der mit dem Wort verbundenen Wortassoziationen. ... Eine Menge stark assoziierter Wörter gehört zum selben Bedeutungsfeld, sozusagen zum selben Thema.“

⁶⁸ Dieses Beispiel eines alltäglich verwendeten Wortspieles wurde von Ao.Univ.-Prof.Dr.Reinhold Knoll im Rahmen einer Vorlesung am Institut für Soziologie an der Universität Wien, im Jahr 2004, übernommen.

⁶⁹ Vgl. Herkner 2004, S. 145f: Nach Clark würde es sich in diesem Fall um eine paradigmatische Assoziation (eine Änderung syntaktischer Merkmale: Subjektiv-Pronomen) handeln.

⁷⁰ Vgl. Herkner 2004, S. 151: konnotation (mit verschiedenen Gefühlskomponenten) steht im Gegensatz zu denotativ (sachlich).

Ringel⁷¹ ist der Meinung, dass der wahre Charakter des Menschen im Auto zum Durchbruch gelangt. Ungelöste Konflikte würden sich dabei in der Fahrweise ausdrücken. Er stellt sich damit gegen eine Sichtweise, dass Subjekte mit dem Einsteigen ins Auto ihre Identität verändern. Vermutlich liegen beide Sichtweisen hinter dem Phänomen verborgen. Autolenker und –lenkerinnen fühlen sich hinter der Verbarrikadierung des Vehikels geschützt und anonym, und verhalten sich deshalb ungehemmter.

Das Auto wird für den Menschen zur zweiten Haut, zur erweiterten Persönlichkeit und gleichzeitig auch zum Tarnanzug⁷². Schnelles und aggressives Autofahren kann, so Ringel, zu einer Steigerung des Selbstwertgefühls führen. Das Kraftfahrzeug wird, vor allem von Männern, mit mehr Ehrfurcht, Vorsicht und Liebe behandelt, als Männer in der Regel für sich selbst, ihre Gesundheit und ihr Aussehen Sorge tragen. Von der liebevollen Autopflege, dem Polieren des Lacks und der Reinigung der Innenflächen, der Sorge vor Kratzern und Beulen, den beinahe selbstverständlich getragenen enorm hohen finanziellen Kosten für „Outfit“, „Funktionalität“ und „Stärke“ des Autos. Viele (vor allem männliche) Jugendliche verfügen über ein eigenes Auto, noch lange bevor sie über eine eigene Wohnung verfügen. Die Frage: „Welches Auto fährst du?“ ist im westlichen Kulturkreis gleichbedeutend mit der Frage: „Wer bist du?“⁷³ Eine elitäre Autokarosserie, ein starker Motor, ein gekonnt „lässiger“ Fahrstil heben bzw. unterstreichen das idealisierte Bild des noch vordergründig „männlichen“ Selbst.

Als Hypothese wird hier angenommen: Je stärker Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen das Bedürfnis haben, sich mit dem Auto oder dem einspurigen Kraftfahrzeug zu identifizieren, desto mehr tritt auch das Bedürfnis nach einem besonderen Auto und einem starken Fahrstil auf. Dieser wiederum steht in enger Verbindung mit dominanter Geschwindigkeit und in der Folge mit Akzeptanz von Geschwindigkeit.

Abschließend soll hier ein Zitat des Zukunftsforschers Daniel Dettling zum Thema „Die Erde im Klimastress“ angeführt werden: Der Zukunftsforscher blickt bei einer Vortragsreihe, veranstaltet vom Automobilklub ÖAMTC, auf die kommenden Jahre: „Die individuelle Mobilität wird zum globalen Leitbild. Das Auto wird als Oase der Stille zum Rückzugsgebiet in einer schnelllebigen Zeit. Die neuen '68er der Klimakultur' werden

⁷¹ Vgl. Ringel 1989

⁷² Vgl. Virilio 1989, S. 97

⁷³ Aussagen männlicher Befragter zum eigenen Automobil anlässlich der Ausstellung „Chromjuwelen. Autos mit Geschichte“ im Technischen Museum Wien: „Ein Auto muss ein Gesicht haben. Autos heute sind Massenware, sie haben kein Gesicht mehr!“, „Es prägen einem die Auto-Erlebnisse, die man als junger Mensch macht.“, „Ich habe das Glück, einige Leute der Firma Porsche zu kennen.“,

mit umweltfreundlichen Autos unterwegs sein.“⁷⁴ Die Annahme der Verherrlichung des Automobils und des Zusammenhangs mit Individualität werden von Dettling bekräftigt. Geschwindigkeit wird von ihm nicht angesprochen, seine Formulierungen der „68er der Klimakultur“ als auch dem „umweltfreundlichen Auto“ deuten eher auf die Annahme einer relaxten Fahrweise hin.

2.1.1.1.3. Funktion der sozialen Positionierung

Die Fortbewegung individueller Subjekte im öffentlichen Straßenverkehr bedingt eine Eroberung öffentlichen Raumes.

Der „Raum“, als soziologischer Begriff, ist das Produkt der (An)Ordnung sozialer Güter. Unter sozialen Gütern versteht man materielles und symbolisches Handeln.⁷⁵ Es müssen, so Löw (2001), bei der Analyse eines „Raumes“ sowohl über „die einzelnen Elemente, als auch über die Beziehungen dieser Elemente Aussagen getroffen werden“. Der Straßenraum, als materielles Gut, hat sich im Laufe der industriellen Entwicklung zu einem bedeutsamen Ort des motorisierten Transportwesens entwickelt. Er nimmt seit der Erfindung des Automobils mit dem zunehmenden gesellschaftlichen Bedürfnis nach motorisierter Fortbewegung immer mehr geographischen „Raum“ ein.⁷⁶ Das gibt dem Straßenraum eine hervorragende gesellschaftliche Bedeutung. Erst die „Verknüpfung von sozialen Gütern mit Menschen“, so Löw, lässt einen Raum zum „sozialen Raum“ werden. Der Relationenbildung in der Rauman eignung muss demnach große theoretische Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die relative Raumeinnahme von Menschen basiert in der Folge sozialer Differenzierung nicht nur auf materieller Ebene, sie basiert auch auf symbolischer Ebene. So unterscheidet sich, als ein Beispiel der Symbolkraft, die Art der Verkehrsteilnahme. Das hat zur Folge, dass sich durch unterschiedliche Leistungsstärken der Verkehrsteilnehmer hierarchische Strukturen im Straßenraum ergeben. Fußgänger stehen als das leistungsschwächste Glied in dieser symbolischen Hierarchie schutzlos an unterster Stelle. Verkehrsteilnehmer in leistungsstarken Vehikeln stehen an

⁷⁴ http://www.oeamtc.at/index.php?type=article&id=1129474&menu_active=11: vom 11. März 2008

⁷⁵ Vgl. Löw 2001, S. 153ff

⁷⁶ Sachs 1984, S. 61 Zit. H. Kluge, 1928, Rektor der Universität Karlsruhe bei seiner Antrittsrede: „Um ein Volk auf Rädern aufnehmen zu können, bedurfte es eines durchlässigen Straßennetzes. Den alten Landstraßen lag eine andere Raumvorstellung zugrunde. Sie waren Verbindungslinien für benachbarte Orte, nicht Durchzugsstrecken und der raumdurchdringenden Macht der Autos nicht gewachsen. Städte und Landschaften sollten sich den schnellen Straßen fügen. Ungünstiger Einfluss auf Schnelligkeit sollte aus dem Weg geschafft werden.“

oberster hierarchischer Position. Innerhalb der Art der Verkehrsteilnahme ergeben sich wiederum durch unterschiedliche Marken und Typen der Vehikel soziale symbolische Differenzen. Diese Differenzen stehen in einem engen Zusammenhang mit Luxusgut und Leistungskraft. Leistungsstärke und edle Materialien und Formen verleihen ein hohes hierarchisches Ansehen. Der Straßenraum als soziales Gut wird somit im Rauman eignungsprozess als Ort symbolischen Handelns verwendet. Der Straßenraum dient damit auch der individuellen Selbstdarstellung und der Signalwirkung nach außen. Soziale Positionierung gleicht einem Wettlauf, bei dem es gilt, Konkurrenz zu überbieten. Wettläufe bedürfen, gemäß Virilio⁷⁷, immer eines Schauplatzes, einer „Bühne“. Die Straße wird mit Hilfe des Kraftfahrzeugverkehrs zur Bühne der Leistung extremer Geschwindigkeiten. Ohne Bühnencharakter hätte Beschleunigung und Geschwindigkeit eine viel geringere Anziehungskraft. „Gesehenwerden“ und „Anerkennung“ sind grundlegende menschliche Bedürfnisse.⁷⁸ Sollte man nicht gesehen worden sein, besteht immer noch die Möglichkeit, davon zu erzählen.

Die materielle Funktion des Straßenraumes als Transportweg wird also erweitert durch die symbolische Funktion des Raumes als Champs-Élysées der Selbstdarstellung, der Positionierung auf der hierarchischen Leiter und gewinnt durch den ökonomischen Aufschwung immer mehr die Funktion der allgemeinen Bedürfnisbefriedigung nach Freiheit und Lebenslust.

Nach Herkner⁷⁹ wird das Verhalten anderen Personen (in diesem Fall Kraftfahrzeuglenkern) gegenüber von Selbstwahrnehmung und Selbstbewertung erheblich mitdeterminiert. Das „Ich“ einer Person erklärt sich wiederum nicht nur durch sich selbst, sondern es erklärt sich auch durch die Vergleichsetzung zu anderen.⁸⁰ Das Kraftfahrzeug vermittelt durch sein „in Erscheinung treten“ eine Signalwirkung an seine Umwelt. Es wird zum Prestigeobjekt. Ein Kraftfahrzeug ist in unserem Kulturkreis sozusagen in einer gewissen Form die Verkörperung der sozialen Stellung seines Besitzers, seiner Besitzerin. Mit Zunahme von für das Volk leistbaren Autos wurde das Design immer mehr zum Statussymbol. Die Automarke und Autotype lassen Rückschlüsse auf die soziale Stellung des Kraftfahrzeugbesitzers zu. „Durch Unterschiede nehmen wir wahr, durch Ver-

⁷⁷ Vgl. Virilio 1996, S. 87

⁷⁸ Vgl. Herkner 2004, S. 377: Greenwald spricht von vier Subsystemen des Selbst: Zit. „... Das zweite Subsystem ist das öffentliche Selbst. Sein Ziel ist es, Anerkennung zu gewinnen, weshalb es die Verwendung von Selbstdarstellungstechniken veranlasst. Es tritt im Zustand erhöhter öffentlicher Selbstaufmerksamkeit in den Vordergrund. ...“

⁷⁹ Vgl. Herkner 2004, S. 336

⁸⁰ Vgl. Taylor 1997, S.98ff

gleiche bilden wir uns ein Urteil!“⁸¹ „Wir urteilen“, so Molcho weiter, „anhand von Rastern, die wir durch Erziehung und Erfahrung ausgebildet haben.“ Sozialisation und Erfahrung vermitteln, dass Kraftfahrzeuge einen außergewöhnlichen Stellenwert in der Gesellschaft haben, dass sie einen besonderen Reiz ausüben, und dass Leistungsstärke eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird. Sozialisation und Erfahrung vermitteln weiters auch, dass den jeweiligen Besitzern dieser Kraftfahrzeuge ebenfalls entsprechende Aufmerksamkeit und entsprechender Respekt zuteil wird.

Verfügt eine Person nicht über ihre gewünschte soziale Stellung, so hat sie durch den Kauf oder Gebrauch eines entsprechenden Kraftfahrzeuges die Möglichkeit, die Signalwirkung der sozialen Position nach außen hin (täuschend) zu verändern. Die Person schlüpft sozusagen, subjektiv wahrgenommen, durch den Besitz eines „Prestigeobjektes“ nach außen hin in die erwünschte soziale hierarchische Position. Das Kraftfahrzeug wird somit zum selbst gewählten „Positionsobjekt“.

Als Hypothese wird hier angenommen, je mehr das Kraftfahrzeug die Funktion des „Prestigeobjektes“ bzw. „Positionsobjekts“ erhält, desto mehr ist auch die Leistungsstärke, und somit auch die Geschwindigkeit von Bedeutung.

2.1.1.2. Akzeptanz von Langsamfahren

Mahnungen (Mahner und Mahnerinnen) zur Vorsicht werden weit verbreitet als „lächerlich“ abgetan und sind uninteressant. Langsamfahrer und Langsamfahrerinnen, Mahner und Mahnerinnen bezüglich überhöhter Geschwindigkeit finden gesellschaftlich weit verbreitet, spöttische Verachtung.⁸² Diese Tatsache spiegelt sich z.B. in der Achtung von Jugendlichen bei der Teilnahme an den Fahrsicherheitstrainings wider. Instrukto- ren, welche durch ihre Fachkompetenz in der Fahrpraxis brillieren, erhalten sehr rasch ein hohes Ansehen bei den Jugendlichen. Fahrsicherheitspsychologen, deren Aufgabe es ist, auf die Gefahren durch risikoreiches schnelles Fahrverhalten hinzuweisen, werden großteils nicht ernst genommen, belächelt und verspottet.⁸³

⁸¹ Molcho 1988, S. 36

⁸² Vgl. Kubitzki 2002, S. 6: „Straßenverkehrssicherheit und -unfallforschung sind zwangsläufig unbequeme Wissenschaften. Psychologische Erkenntnisse waren schon immer lästige Wahrheiten und die sind bekanntermaßen nicht dazu geeignet, sich beliebt zu machen. ... Da bleibt es nicht aus, dass der Forscher zum Spaßverderber wird. ... Allerdings, eine Wissenschaft, die es sich bequem macht, macht sich auch sehr bald überflüssig.“

⁸³ Bei der Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings wurde beobachtet, dass von den Jugendlichen für Verkehrspsychologen häufig der Begriff „Psychotante“ verwendet wurde. Im Übrigen würde die oben genannte Beobachtung in jeder anderen Altersklasse ebenso ausfallen.

An dieser Stelle ist zu klären, was in dieser Arbeit unter „Langsamfahrern“ zu verstehen ist. Unter „Langsamfahrer“ werden all jene Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen verstanden, welche den Geschwindigkeitsspielraum bis zur gesetzlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeitsgrenze ausschöpfen und diese nicht überschreiten. Das bedeutet z.B., dass bei einer 30km/h-Beschränkung auch tatsächlich nicht mehr als 30km/h gefahren wird, auch wenn, subjektiv betrachtet, eine höhere Geschwindigkeit zulässig wäre. Dasselbe gilt für 50km/h-Zonen, 70km/h Zonen bis zu 130km/h Beschränkungen auf Autobahnen.

In der subjektiven Wahrnehmung vieler Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen ist folgende Einstellung oder Sichtweise zu beobachten: Das gesetzlich verankerte Geschwindigkeitslimit muss, um den Verkehrsfluss zu erhalten, erreicht werden. Sie empfinden somit für sich, in der Geschwindigkeitslimitierung, keine „Höchstgeschwindigkeitsvorgabe“, sondern eine „Mindestgeschwindigkeitsvorgabe“. Können sie diese Geschwindigkeit nicht ausschöpfen, weil andere Verkehrsteilnehmer oder Verkehrsteilnehmerinnen die Fahrbahn blockieren, fühlen sie sich ihrer Freiheit beraubt und entwickeln Unmut. Im Fahrverhalten jener Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen ist zu beobachten, dass ihre durchschnittliche Geschwindigkeitswahl über dem Höchstgeschwindigkeitslimit liegt.

Langsame Autofahrer und Autofahrerinnen werden im Straßenverkehr nicht nur belächelt, sie werden außerdem, wenn sie das Höchstgeschwindigkeitslimit nicht erreichen, von vielen Verkehrsteilnehmern und –teilnehmerinnen als eine besonders gefahrenprovozierende Gruppe betrachtet. Schnellere Autofahrer und Autofahrerinnen fühlen sich in ihrem Fortkommen durch langsamere Autofahrer und Autofahrerinnen gehemmt. Teilweise ist zu beobachten, dass langsamen Verkehrsteilnehmern und –teilnehmerinnen aggressiv begegnet wird.⁸⁴ In diesem emotional stark geladenen Zustand werden häufig riskante Überholmanöver vorgenommen und den langsamen vorgeworfen. Intuitiv wird den langsameren Verkehrsteilnehmern und –teilnehmerinnen die Schuld an derartigen Reaktionen und an möglichen erheblichen Folgen zugeschoben. Zu hinterfragen ist, ob nun tatsächlich die Langsamkeit als Verursacher anzuklagen

⁸⁴ OTS0060 5 CI 0440 OCP0001, 12.Feb.2008:

Verkehr/Unfall/Psychologie/Sicherheit/Österreich/ÖAMTC: In einem Artikel zum Thema: „Vielfahrerwenn Routine zum Risiko wird“, findet das oben angegebene Verhalten eine Bestätigung: „Der typische Vielfahrer ... agiert sicher und selbstbewusst, fährt gerne etwas schneller und hält tendenziell etwas weniger Abstand. Um die Zeit im Auto zu nützen, ... führen sie ablenkende Nebentätigkeiten durch Sie beschreiben ihren Fahrstil als zügig und flott, ... und sie fühlen sich von „Schleichern“ behindert. ... Sie reagieren mit Ungeduld, mit Ärger und aggressivem Verhalten.“

ist, oder ob in der Denkweise des subjektiv wahrgenommenen Anspruchs schneller Verkehrsteilnehmer und –teilnehmerinnen auf ihr zügiges Vorankommen und ihre Geschwindigkeit die Ursache liegt. Wenn es sich nun tatsächlich um eine gesellschaftliche Meinung handelt, dass Langsamfahrer und –fahrerinnen Unfälle provozieren, versteckt sich dahinter eine überdurchschnittliche Geschwindigkeitsbereitschaft. Langsames Fahren würde demnach als gefahrenprovozierend angesehen werden als schnelles Fahren. Schnelles Fahren erfährt somit eine Verharmlosung, ein Übertreten der Geschwindigkeit wird dann als Kavaliersdelikt betrachtet.

Die Theorie nach Bogardus⁸⁵ würde diese Annahme bestätigen: Die Bogardus-Skala basiert auf der Annahme, dass Personen mit Vorurteilen gegenüber Mitgliedern bestimmter sozialer Gruppen um so mehr soziale Distanz zu den Mitgliedern dieser Gruppe wünschen, je stärker ihre Vorurteile sind. Das würde in Bezug auf Vorurteile gegenüber Langsamfahrern bedeuten: Das ausgeprägtes Vorurteil gegenüber Langsamfahrern äußert sich in einer tendenziell schnelleren Fahrweise.

Die berechnete Frage, ob langsam zu fahren unbedingt Sicherheit bedeutet, kann mit statistischen Ergebnissen einfach beantwortet werden. Die Schwere der Verletzungsgrade und die Zahl der Todesfälle steigen mit zunehmender Geschwindigkeit. Trotz hohem Verkehrsaufkommen sind in Großstädten z.B. im Verhältnis zur Einwohnerzahl/Verkehrsteilnehmer zwar die meisten Unfälle zu verzeichnen, aber die wenigsten Schwerverletzten und Verkehrstoten zu beklagen.

Ein weiterer Aspekt von Befürwortern der freien Geschwindigkeitswahl liegt in der Gefahr der raschen Ermüdung durch Monotonie am Steuer. Demnach würden Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen bei langweiligen Fahrten sehr rasch ihre Aufmerksamkeit verlieren.⁸⁶ Der Aspekt der raschen Ermüdung durch Langeweile ist gerechtfertigt. Diesem Aspekt muss dennoch entgegengestellt werden, dass die Auswirkungen

⁸⁵ <http://www.sozpsy.uni-hannover.de/Marienthal/glossar/glossar.html>

Bogardus, Emory-S.: (1882-1973): US-amerikanischer Sozialpsychologe, der in den 20er Jahren eine Technik der empirischen Einstellungsforschung entwickelt hat, die Soziale Distanz-Skala.

⁸⁶ OTS0251 5 CI 0637 PKW0010 WI, 5. Dez.07: Verkehr/WKÖ/Bollmann/LKW/Autobahn: Der Obmann der Sparte Transport und Verkehr Komm.Rat Bollmann führt zum Thema Verkehrssicherheit aus: "Die Unterforderung eines dynamischen Fahrers ist gefährlich, da die Konzentration abnimmt und die Aufmerksamkeit nachzulassen beginnt. Man darf auch nicht vergessen, dass der Motor ein gleichmäßiges, monotones Geräusch von sich gibt, das ein sehr beruhigendes Gefühl vermittelt. Der Körpertonus sinkt ab." Zur Nervenbelastung werde es dann, wenn ein Pkw ... dahinschleicht. Bei einer langen Überholverbotsstrecke ... zwingt ein solcher Fahrer eine Kolonne ... ungewöhnlich langsam zu fahren, was belastende Selbstbeherrschung verlange,! „Diese Beispiele zeigten“, so Bollmann, „dass gerade die Unterforderung der Fernfahrer zur Ermüdung quasi durch Langeweile führt.“

eines Verkehrsunfalls bei niedrigeren Geschwindigkeiten um ein Vielfaches geringer sind und prekäre Situationen von vornherein vermieden werden können. Hinter dem Aspekt der Ermüdungsgefahr verbirgt sich, genauer betrachtet, wiederum das Zeichen der Lust am Fahrgefühl bzw. an der Geschwindigkeit.⁸⁷

Praktisches Fahrvermögen, das sich in einem flotten Fahrstil äußert, wird mit Anerkennung belohnt, während Sicherheitsbewusstsein in Bezug auf Verzicht auf Geschwindigkeit eher belächelt wird. Provoziert von Langsamfahrern fühlen sich besonders jene Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen, deren Meinung es ist, dass sie ein Recht auf ihre Geschwindigkeit haben und dass Langsamfahrer den Verkehr behindern und am besten vom öffentlichen Straßenraum eliminiert werden sollten.

Unter dem Aspekt SICHERHEIT im Straßenverkehr wird gesamtgesellschaftlich neben jeglichen technischen Sicherheitsvorkehrungen am Kraftfahrzeug und einem bestens ausgebauten Straßennetz verstanden, in kritischen Situationen rasch und exakt zu reagieren. Sicherheit in Verbindung mit Verzicht auf Geschwindigkeit möchte von vornherein nicht angedacht werden.

Langsamfahrern wird eine lange „Reaktionszeit“ nachgesagt. Der klassische (österreichische) Autofahrer fährt schnell und sicher, ist eine häufig anzutreffende Meinung. Schnelle und sichere Autofahrer fühlen sich häufig im Recht, Anspruch zu erheben auf den öffentlichen Raum „Straße“. Auch wenn sie aus einem selbstbewussten Sicherheitsgefühl das „Autofahren“ nur noch als Nebentätigkeit betrachten und nebenbei telefonieren, e-mails checken, SMS schreiben, in Unterlagen blättern, sich auf Besprechungen vorbereiten, etc. ... ! Ein rasches Reaktionsvermögen hilft ganz sicher, in prekären Situationen angemessen und möglichst gefahrenreduzierend zu reagieren. Allerdings sind Kraftfahrzeuglenker, bzw. Kraftfahrzeuglenkerinnen, welche mit einem erstklassigen Reaktionsvermögen ausgestattet sind, in prekären Situationen bei zu hohen Geschwindigkeiten sehr häufig nicht mehr in der Lage, eine Kollision zu vermeiden. Untersuchungen⁸⁸ haben ergeben, dass „bis auf sehr extreme Intelligenzdefekte und Persönlichkeitsstörungen keine Zusammenhang besteht zwischen Intelligenz und Bewährung im Straßenverkehr.“

⁸⁷ Bollmann weiter: „Früher war das Fahren mit Lkw körperlich anstrengend, aber spannend. Der Fahrer hat etwas erlebt. Heute finden die "Kapitäne der Landstraße" eine völlig veränderte Situation vor.“

⁸⁸ Kubitzki 2002, S.27 Zit. Hampel

Die verkehrspsychologische Diagnostik⁸⁹ untersucht z.B. unter anderem die psychophysische Leistungsfähigkeit von Kfz-Lenkern. Überprüft wird dabei die visuelle Wahrnehmung, das Auffassungsvermögen, die Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit, Sensorik, etc. Laut Risser ist bei der Bewertung bezüglich verkehrspsychologischer Leistungsfähigkeit Vorsicht geboten. „Der Zusammenhang zwischen Leistungen und Verkehrssicherheit ist nicht linear. Die leistungsstärkste Gruppe (vornehmlich männliche Jugendliche im Alter von 18 bis 24 Jahren) ist gleichzeitig die gefährlichste Gruppe unter den Kraftfahrzeuglenkern.“

2.1.1.3. Akzeptanz von allgemeinen Geschwindigkeitsreduktionen

Geschwindigkeitsreduktionen, ob gesetzlich verordnet oder sich aus natürlichen Hindernissen ergebend, erzeugen bei Kraftfahrzeuglenkern Unmut. Es erfordert von Politikern höchste Anstrengung, Durchsetzungswillen und Durchsetzungskraft, um gesetzliche Geschwindigkeitsreduktionen durchsetzen zu können, ohne eine Abwahl befürchten zu müssen. Ein Verzicht auf frei gewählte Geschwindigkeit wird von vielen Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen (vorerst) als Einschränkung der persönlichen Freiheit betrachtet.⁹⁰ Das Recht auf Sicherheit des anderen wird dabei grob missachtet. Jede technische Maßnahme zur Reduktion von Verkehrsunfällen ist gesellschaftlich willkommen.⁹¹ Akzeptiert werden gesellschaftlich all jene Sicherheitsmaßnahmen, bei denen Geschwindigkeit konstant beibehalten werden kann. Geld spielt dabei kaum eine Rolle. Auf Geschwindigkeit zu verzichten, um eine höhere Sicherheit zu gewährleisten,

⁸⁹ Vgl. Risser 2001, S. 13

⁹⁰ Ein ähnliches Beispiel ereignet sich auf Österreichs Schipisten. Während aufgrund der hohen Unfallzahlen auf den Schipisten in der Schweiz bereits mit Geschwindigkeitsbegrenzung reagiert wurde, wehrt man sich in Österreich vehement gegen den „Freiheitsraub“ auf der Piste:

OTS0003 5 II 0101 PRO0002, 19. Jän.08: „Nur 22% der Befragten geben laut der im Auftrag von „profil“ vom Meinungsforschungsinstitut OGM durchgeführten Umfrage an, dass sie eine 30 km/h Beschränkung auf der Piste zustimmen würden. 65% sprechen sich gegen eine Beschränkung aus und 13% wollen sich nicht äußern.“

⁹¹ Im Folgenden handelt es sich um ein Beispiel von vielen:

OTS0109 5 CI 0418 ARC0001, 25. Feb. 08: Verkehr/ Sicherheit/ Straße/ Unfälle/ Software/ Forschung: „Österreichische Forscher haben eine innovative Verkehrssicherheitssoftware entwickelt, welche die Unfallzahlen in Zukunft deutlich verringern kann. Mit einem Spezialfahrzeug wurden alle österreichischen Straßen befahren, um Informationen über ihren Oberflächen-Zustand zu erhalten. Daten über die Griffigkeit, Spurrinnentiefe und Kurvenradien wurden erfasst und gespeichert, um eine virtuelle Karte des Straßennetzes zu erstellen. Durch das neu entwickelte Computerprogramm MARVin können diese Informationen nun mit der österreichischen Unfalldatenbank verknüpft werden. Die „Hot Spots“ auf Österreichs Straßen werden damit schnell und verlässlich sichtbar. Der Verkehrsplanung steht nun ein einzigartiges Instrument zur Verfügung, um Österreichs Straßen in Zukunft wesentlich sicherer zu machen.“ Interessant ist die Bezeichnung „Hot Spots“ für gefährliche Streckenabschnitte. „Hot Spots“ würden bei geringerer Geschwindigkeit nicht „heiß“ sein.

ist für viele Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen unvorstellbar. Ein Beispiel dafür ist ein Plädoyer aus der „Presse“ für mehr Freiheit und Wagemut von M. Prüller⁹², darin schreibt er: „Am wenigsten sicher ist der risikoscheue und unfreie Mensch. ... Wie beurteilen wir, ob wir, z.B. durch weitere Tempolimits, mehr gewinnen als verlieren? Mehr Zeit im Auto sitzen zu müssen bringt ein Minus an Zeit für produktive Arbeit oder die wirklich schönen Dinge im Leben. Wie viel davon herzugeben ist angemessen?“ Prüller vergisst dabei, dass im Fall der Verkehrssicherheit nicht nur das eigene Leben am Spiel steht.

Allgemein betrachtet wird gesellschaftlich bezüglich „Innerer Sicherheit“ gerne der „Feind“ als von außen kommend ins Visier genommen, der Feind im eigenen Land (auf Österreichs Straßen) oder gar in sich selbst (als potentieller Geschwindigkeitsüberschreiter) möchte nicht angedacht werden.

2.1.1.4. Akzeptanz von Geschwindigkeitskontrollen

Rechtsverstöße können nur dann geahndet werden, wenn die Bevölkerung über das Recht in Kenntnis gesetzt wurde.⁹³ „Der Betroffene“, so Schulz, „muss erkennen, dass es sich bei seinem Problem um ein Rechtsproblem handelt.“ Im Falle einer Nichtbeachtung von Geschwindigkeitslimits sind Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen im Normalfall sehr wohl im Klaren darüber, dass sie eine erlaubte Geschwindigkeitsgrenze überschreiten. Gesetzesüberschreitungen ohne Strafvollzug motivieren, wenn die Art des Vergehens beim Gesetzesübertreter nicht ins moralische Bewusstsein gedrungen ist, zur Tatwiederholung. Ein hoher Prozentsatz an Geschwindigkeitsübertretungen wird von der Exekutive nicht wahrgenommen. Wird jemand bei der Überschreitung eines Geschwindigkeitslimits ertappt, so handelt es sich dabei um eine außergewöhnliche Situation, und wird von vielen Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen als großes „Pech“ angesehen.

„Der Vollzug einer Strafe gegen Normbrecher stärkt“, so Popitz⁹⁴, „den Zusammenhalt, die Solidarität der Gruppe. In der gemeinsamen Ablehnung eines Abweichers konstituiert sich die Gemeinsamkeit der Gruppe stets wieder aufs Neue.“ Ein Kraftfahrzeuglenker jedoch, der aufgrund einer Geschwindigkeitsüberschreitung (sofern die Geschwin-

⁹² Leitartikel „Sicherheit ist gut, mehr Sicherheit nicht“ aus „Die Presse“, OTS0164 5 CI 0692 PPR0001, vom 4. Aug. 2006: Verkehr/Sicherheit

⁹³ Vgl. Schulz 1984, S. 339

⁹⁴ Popitz 1968 zitiert G.H.Mead, S. 3

digkeitsüberschreitung nicht mehr als 30 – 40 km/h beträgt) Strafe zu leisten hat, wird gesellschaftlich eher bemitleidet und stärkt die Gesellschaft auch nicht in ihrem normativen Zusammenhalt auf Basis der Rechtsgrundlage. Eine strafrechtliche Konsequenz stärkt eher den gesellschaftlichen Zusammenhalt gegen die Rechtsgrundlage der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Das Problem liegt darin, dass gesellschaftlich bezüglich hoher Geschwindigkeiten das Problembewusstsein und in der Folge das moralische Pflichtbewusstsein nicht der Realität entsprechend entwickelt wurde. Die Einhaltung von Höchstgeschwindigkeitslimits passiert bei einem Großteil der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen nicht aufgrund moralischen Pflichtbewusstseins, bzw. eines realen Problembewusstseins, sondern aufgrund von Strafandrohungen. Geschwindigkeitskontrollen werden von vielen Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen immer wieder als Schikanen gesehen. Die Sichtweise des „Abzockens von Autofahrern“ ist bezüglich der Geschwindigkeitskontrollen weit verbreitet. Auf gut ausgebauten Straßennetzen und Straßen mit wenig Verkehrsaufkommen gibt es seitens der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen wenig Einsehen, Limits strikt einhalten zu müssen.⁹⁵

Als Hypothese kann hier gelten: je mehr Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen der Meinung sind, bei Geschwindigkeitskontrollen handelt es sich größtenteils um Schikanen den Autofahrern bzw. Motorradfahrern gegenüber, desto eher kann davon ausgegangen werden, dass Geschwindigkeitsüberschreitung als ein Kavaliersdelikt betrachtet werden kann.

2.1.1.5. Anreize zur Beschleunigung

Ein besonderes Phänomen in der gesetzeswidrigen Überschreitung von Geschwindigkeitslimits liegt auch darin, dass selbst Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen mit einem ausgebildeten Problembewusstsein immer wieder in Versuchung geraten, sich durch den Reiz der Geschwindigkeit und ein subjektives Sicherheitsgefühl zu einer Übertretung des Geschwindigkeitslimits verleiten zu lassen. Die Anreize zu einem höheren Tempo können nun intrinsisch motiviert sein, oder aber auch von außen kommen. Gut

⁹⁵ OTS0065 5 CI 0620 KVS0001 II, vom 20. März 08: Sicherheit/Straße/Unfälle/Verkehr
Messungen des KfV im Jahr 2007 zeigen, dass 73% der beobachteten Lenker 30km/h Beschränkungen überschritten haben, 56% der Lenker haben 50km/h überschritten und 40% der Lenker haben 70km/h Beschränkungen überschritten. 17% der Lenker haben eine 100km/h Beschränkung überschritten und 22% der beobachteten Lenker haben 130km/h Beschränkungen auf der Autobahn überschritten.

ausgebaute Straßen z.B. verleiten sehr stark zu schnellem Fahren und vermitteln ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden.⁹⁶ Die ausgeprägte Karosserie und komfortable Ausstattung moderner Kraftfahrzeuge verführen zusätzlich zu höheren Geschwindigkeiten. Ebenso verführerisch wirken die Rhythmen zeitgenössischer Musik. Der Grundbeat der Disco- und Technomusik liegt, gemäß Rosa⁹⁷, z.B. knapp über dem menschlichen Herzschlagrhythmus und produziert eine „prickelnde Erregungs- und Beschleunigungswirkung“. Bei Pop, Rock, Jazz und vor allem Heavy Metall komme es zu einem Wettlauf der Anzahl an „Beats per Minute“.

Die Dissonanztheorie⁹⁸ leistet einen Beitrag über die Wirkung einstellungsdiskrepanten Verhaltens. Einstellungsdiskrepanz würde ein bewusster Verzicht auf Geschwindigkeit sein, obwohl wahrgenommene Bedürfnisse nach Geschwindigkeit verlangen. So wird, nach Herkner „ein Mangelzustand (Deprivation), den man freiwillig und ohne zureichendem äußeren Anreiz (ohne Erwartung einer hinlänglichen Belohnung) auf sich nimmt, weniger unangenehm wahrgenommen, als ein erzwungener und ausreichend belohnter Mangelzustand.“

Im Falle des Verzichts auf Geschwindigkeit ist die erlangte Sicherheit als „Belohnung“ kaum wahrnehmbar, denn dieser Belohnung stehen zu viele erfolgreiche, angenehme, prickelnde „schnelle“ Fahrten gegenüber. Weiters werden pflicht- und verantwortungsbewusste Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen häufig von schnelleren Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen ungeduldig „bedrängt“ und somit langfristig gesellschaftlich motiviert, ihr Tempo zu beschleunigen.

2.1.1.6. Mit hohen Geschwindigkeiten prahlen

Sobald in gesellschaftlichen (meist männlichen) Gruppierungen das Thema „Auto“ oder „Motorrad“ angeschnitten wird, lassen auch Erzählungen von abenteuerlichen reizvollen Fahrten und Erlebnissen bei Kontrollsituationen durch die Polizei nicht lange auf sich warten. Eine besondere Aufmerksamkeit erhalten Erzählungen über Fahrgeschwindigkeiten und Zeiteinheiten, in denen gewisse Strecken zurückgelegt wurden. Geprahlt wird über eine bereits mindestens einmal erreichte Geschwindigkeit, über eine besonde-

⁹⁶ OTS0065 5 CI 0620 KVS0001 II, vom 20. März 08: Sicherheit/Straße/Unfälle/Verkehr
Untersuchungen des KfV zufolge wird als ausschlaggebend für das eigene Tempo die Einordnung in subjektiv „sinnvolle“ und „sinnlose“ Beschränkungen gesehen.

⁹⁷ Vgl. Rosa 2005, S. 76

⁹⁸ Zit. Herkner 2004, S. 336f

re Risikobereitschaft, über eine als „heldenhaft“ empfundene Fahrlässigkeit, und über gefahrenreiche Situationen, die noch im letzten Augenblick „heldenhaft“ abgewendet werden konnten.

Geschwindigkeitsüberschreitung gilt unausgesprochen als ein „prestigeträchtiges“ Verhalten. Erzählungen über Fahrgeschwindigkeiten sollen direkt und indirekt zugleich auf den außerordentlichen Mut und das außerordentliche Können des Lenkers hin verweisen. In letzter Konsequenz geht es bei diesen Erzählungen um das Bedürfnis der Hervorhebung der eigenen Person. Meist sind diese Berichte von bestimmten Körperhaltungen begleitet. „Körpersprache ist im weitesten Sinn vor allem Ausdruck unserer Empfindungen.“⁹⁹ Hoch erhobene Köpfe, ernste Mienen in vorgetäuschter Unschuld, gesenkte breite Schultern, erhobene Brust, unterstreichen das „Erhaben-Sein-Wollen“ durch diese Erzählungen.

Es gibt Situationen, in denen ein offenes Gespräch über die Lust an Geschwindigkeitsüberschreitung nicht angebracht ist. Das kann damit zusammenhängen, dass sich die Personen in einem „rechtlichen Raum“ befinden, wo der Eindruck nach Gesetzeskonformität nach außen bewahrt werden muss. Oder es befindet sich im Kreis der Kommunikationsrunde mindestens eine Person, die freiwillig auf Geschwindigkeit verzichtet. In diesen Fällen können sehr häufig Situationen beobachtet werden, wo in Form eines „Grinsens“ unter einigen Kommunikationspartnern eine stillschweigende Übereinkunft signalisiert wird: „Wir wissen, dass es besser ist zu schweigen, aber in Wahrheit sind wir durch unsere Geschwindigkeitsbereitschaft den ‚Braven‘ überlegen!“¹⁰⁰

„Die Dokumentation von Macht und Mut wird von informellen sozialen Normen sogar als positiv sanktioniert und führt keineswegs zu Zweifeln an der Rationalität des Betref-

⁹⁹ Zit. Molcho 1988, S. 49

¹⁰⁰ Als Beispiel können hier vielzählige Beobachtungen bei Fahrsicherheitstrainings 2006 als Teil der Mehrphasenausbildung angeführt werden. Geschwindigkeitsreduzierung ist eines der wesentlichsten Themen an dieser Veranstaltung. Haben Teilnehmer und Teilnehmerinnen mit dem Instruktor eine Vertrauensbasis erreicht, werden von Teilnehmern indirekte Witze zum Thema „Schneller Fahren als erlaubt!“ gemacht. Diese Witze erfüllen vor allem die Funktion, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Den Witzen folgt ein allseitiges Grinsen. Diese Witze kommen immer gut an und verbinden die Kursteilnehmer und Kursteilnehmerinnen unausgesprochen untereinander. Dieses unausgesprochene Band scheint eine starke Wirkung zu haben. Diejenige Person, die das ausspricht, macht sich zu einer zentralen Figur dieser Gruppe. Steigt der Instruktor, die Instruktorin ebenfalls grinsend auf dessen Bemerkung ein, wird er / sie unausgesprochen zum wohlgesinnten Verbündeten. Spricht der Verkehrspsychologe, die Verkehrspsychologin das Thema der „Gefahr durch Geschwindigkeit“ an, reagieren die Teilnehmer und Teilnehmerinnen ebenfalls mit „diesem“ Grinsen. Teilnehmer und Teilnehmerinnen, die auf die Sicherheitshinweise der Psychologen aufgeschlossen und sachlich reagieren, werden unausgesprochen zu Außenseitern der Gruppe. Wenn dieses Beispiel gewählt wurde, soll das kein Hinweis darauf sein, dass nur Jugendliche auf diese Weise agieren und reagieren.

fenden.“¹⁰¹ Daraus lässt sich wiederum die Hypothese ableiten, dass es sich bei Geschwindigkeit im Straßenverkehr um einen Kavaliersdelikt handelt. Je mehr Geschwindigkeit in informellen Kreisen „Macht und Mut“ zugeordnet wird, desto mehr wird es zum Kavaliersdelikt.

2.1.1.7. Sicherheitsausstattung versus Sicherheitsorientierung

Sicherheit im Allgemeinen bezeichnet einen Zustand, der frei von unvermeidbaren Risiken der Beeinträchtigung ist, oder als gefahrenfrei angesehen werden kann.

Die Verkehrs- oder Fahrzeugsicherheit ist ein Sammelbegriff für alle Maßnahmen, die der Sicherheit des Straßenverkehrs, der Verkehrsteilnehmer und der Fahrzeuge dienen. Grob gliedern lässt sich das Feld in Maßnahmen, die Unfälle vermeiden (aktive Sicherheit¹⁰²), und solche, die die Folgen von Unfällen verringern (passive Sicherheit¹⁰³).

Die Industrienorm IEC 61508¹⁰⁴ definiert Sicherheit, im Sinne funktionaler Sicherheit, als „Freiheit vor unvermeidbaren Risiken“. Die Automobilindustrie hat, den gesellschaftlichen Prinzipien zur Folge, allerhöchste Priorität auf die größtmögliche Sicherheit durch die technische Ausstattung zu legen. Technische Sicherheitsfunktionen versprechen ein „Mehr“ an Sicherheit, bei Konstanzhaltung der Geschwindigkeit. Diese Tatsache hat eine enorm hohe gesellschaftliche Bedeutung, denn akzeptiert werden Sicherheitsmaßnahmen nur dann, wenn das Konstanthalten der Geschwindigkeit gewährt

¹⁰¹ Zit. Ringel 1989

¹⁰² Aktive Sicherheit schützt vor Unfällen: z.B. ABS, oder sicherheitsbewusstes Verhalten: z.B. Sitzhaltung und Lenkhaltung (als Unfallvermeidendes Verhalten), Anpassen der Geschwindigkeit;

¹⁰³ Passive Sicherheitsvorkehrungen: schützen im Fall eines Unfalles: Anlegen von Gurten, Tragen von Helmen, Airbags, Karosserie als Knautschzone, oder sicherheitsbewusste Haltungen z.B. Sitzhaltung und Lenkhaltung (welche im Fall eines Aufpralls die Verletzungsgefahr vermindern), Brems- und Lenktechnik;

¹⁰⁴ <http://www.eetimes.eu/germany/206504111>: ICE (International Electrotechnical Commission) 61508 beschreibt den Prozess der "Gefahrenanalyse" und "Risikoanalyse" als Teil des Systemdesigns. Der Standard definiert die "Funktionssicherheit" einer elektronischen Steuereinheit unter anderem als "Teil der Gesamtsicherheit, die davon abhängt, dass ein System oder Gerät die Eingangssignale korrekt verarbeitet". Die einzelnen Sicherheitsfunktionen eines Systems werden hinsichtlich ihrer "Anforderungen" (welche Aufgabe soll die Funktion erfüllen?) und ihrer "Integrität" (wie sicher ist es, dass die Funktion korrekt arbeitet?) bewertet. Außerdem unterteilt die Norm die Eintrittswahrscheinlichkeit gefährlicher Störungen bei einer Sicherheitsfunktion, die "unter Voll-Last oder im Dauerbetrieb arbeitet", in fünf verschiedene Sicherheitsanforderungsstufen (Safety Integrity Level, SIL). Die einzelnen Stufen stehen jeweils für einen Bereich noch akzeptabler Fehler bzw. die "mittlere Zeit bis zum ersten Ausfall" (Mean Time To Failure, MTTF). Dabei ist SIL4 die sicherste Stufe. SIL-Bewertungen lassen sich außer auf die Automobilindustrie noch auf viele andere Branchen anwenden, wobei die Zuordnung der einzelnen SIL-Levels branchenabhängig ist. Bei Sicherheitsanwendungen ausserhalb der Automobilindustrie werden am häufigsten die Stufen SIL2 und SIL3 verlangt.

bleibt.¹⁰⁵ Kraftfahrzeuglenker sind bereit, sich Techniken zu erarbeiten, die in gefährlichen Situationen eine Kollision möglicherweise verhindern können, oder zumindest die Auswirkungen der Kollision reduzieren helfen können. Im Grunde ist das Beherrschen eines Kraftfahrzeuges selbst bei widrigen Umständen eine begehrte angesehene gesellschaftliche Fähigkeit. Sicherheitsorientiertes Verhalten, im Sinne eines Gefahren vermeidenden Verhaltens, bedarf einer Reduktion an Geschwindigkeit, und wird daher von einem Großteil der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen kategorisch abgelehnt.

Als Hypothese gilt, je mehr Bedeutung auf eine technische Sicherheitsausstattung gelegt wird, desto weniger sind Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen bereit, auf Geschwindigkeit zu verzichten, und um so mehr wird Geschwindigkeit als ein Kavaliersdelikt betrachtet.

2.1.1.8. Risikobewusstsein

Autos und Motorräder üben eine faszinierende Wirkung aus. Diese Faszination scheint stärker zu sein als das vorhandene Gefahren- und Verantwortungsbewusstsein.¹⁰⁶ Möglicherweise verdrängt die Faszination der Geschwindigkeit das vorhandene Gefahrenbewusstsein. Bei manchen Menschen, im Speziellen bei Jugendlichen, ist das Gefahrenbewusstsein im motorisierten Straßenverkehr aus Mangel an Erfahrung noch nicht entwickelt. Aber es gibt auch Erwachsene, also langjährige Kraftfahrzeuglenker, deren Gefahrenbewusstsein nur sehr gering ausgebildet ist. Virilio¹⁰⁷ erklärt dieses Phänomen wie folgt: „Das dromoskopische Scheinbild verdeckt die teleskopische Gewalt der Fahrt. Diese Täuschung bestätigt und beruhigt den Mann am Steuer hinsichtlich seines Tempos“. In Folge werden, ohne die möglichen Folgewirkungen tatsächlich abschätzen zu können, hohe Risiken in Kauf genommen und dabei falsch geschätzt. Sehr häufig wird hinter dem Steuer eines Kraftfahrzeuges nur das eigene Risiko bedacht, kaum je-

¹⁰⁵ Aussagen männlicher Befragter zu „Sicherheit“ anlässlich der Ausstellung „Chromjuwelen“ im Technischen Museum in Wien: „Ich erwarte mir, dass ein Auto verlässlich ist!“, „Ein Auto soll ausgleichen, wenn man etwas falsch macht!“, „Sicher sind die Autos heute alle!“, Nur ein einziger männlicher Befragter (Wirtschaftskammerpräsident Leitl) hat bezüglich Sicherheit auch über Verantwortung im Straßenverkehr gesprochen.

¹⁰⁶ Aussagen männlicher Befragter zum eigenen Automobil anlässlich der Ausstellung „Chromjuwelen“ im Technischen Museum in Wien: „Ich habe Freude am Rasen ...“, „Ein gewisses Risiko im begrenzten Umfeld muss sein, Spaß muss bleiben!“, „Ein Auto muss Spaß machen!“, „Mein erstes Auto war das tollste!“, „An eine Zukunft mit automatischen Autos glaube ich nicht, diese machen keinen Spaß.“

¹⁰⁷ Vgl. Virilio 1989, S.134

mand denkt bei der Ausübung von Geschwindigkeit daran, auch andere Menschen einer Gefahr auszusetzen.

Risiko¹⁰⁸ deutet in Bezug auf den Ausgang einer Situation immer auf ein „Nichtwissen“ hin. Bezogen auf den Straßenverkehr scheint die Wahrscheinlichkeit, dass bei einer einzelnen Fahrt im individuellen Kraftfahrzeug etwas passiert, relativ gering. Millionen Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen bewegen sich täglich auf den Straßen, ohne dass sie einen Zwischenfall erleben. Der durchschnittliche Kraftfahrzeuglenker nimmt die tatsächliche Risikowahrscheinlichkeit, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, nicht wahr. Statistisch gibt es diesbezüglich sehr wohl Berechnungen. 2006 verunglückten¹⁰⁹ in Österreich nach der Verkehrsunfallstatistik¹¹⁰ von 10.000 Einwohnern im Schnitt 603 Personen als Pkw-Insassen. 183 Personen von 10.000 Einwohnern verunglückten im Jahr 2006 als Moped- oder Motorradbenützer, rund 108 Personen von 10.000 Einwohnern verunglückten als Radfahrer, und rund 85 Personen von 10.000 Einwohnern verunglückten als Fußgänger. Somit war im Jahr 2006 beinahe jeder 10. Österreicher an einem Verkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt.

„Menschen sind gerade dann am meisten gefährdet“, so Levine¹¹¹, „wenn sie sich der Illusion der Unverwundbarkeit hingeben.“ Vor allem das Automobil verleiht durch den Rahmen der Karosserie den Insassen den Eindruck, geschützt zu sein. Umso kompakter das Auto ist, umso sicherer fühlt man sich darin. Große Autos werden subjektiv zum Sinnbild einer „Schutzburg“. Kraftfahrzeuginsassen mächtiger Autos sind zwar in der Tat durch entsprechende Knautschzonen geschützter als andere, gefährden durch ihre Mächtigkeit allerdings weniger geschützte Verkehrsteilnehmer um so mehr. Außerdem verleiten mächtige Kraftfahrzeuge zu einem noch risikofreudigeren Verhalten. Die Risikokompensationstheorie von Wilde¹¹² besagt: „Die Höhe eines wahrgenommenen Risikos minus der Anstrengung, dieses Risiko zu vermeiden, ist konstant.“ Technische Sicherheitsausstattungen und -maßnahmen verringern die Risikowahrnehmung und verringern das Risikovermeidungsverhalten. Bewusst erlebte technische Verbesserungen werden aufgrund des folgenden risikoreicheren Verhaltens entwertet. Gemäß der Risikokompensationstheorie bleibt das Risikoniveau des Menschen gleich. Ein „Mehr“ an

¹⁰⁸ Risiko: „risico“ kommt aus dem italienischen und bedeutet so viel wie „Wagnis“

¹⁰⁹ Unter einem „Verkehrsunfall“ versteht das KfV alle Unfälle mit Personenschaden.

¹¹⁰ KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 61)

¹¹¹ Zit. Levine 1999, S. 288

¹¹² Wenninger in Frey 1992 Zit. Wilde

subjektivem Sicherheitsempfinden führt demnach zu einem „Mehr“ an Risikobereitschaft.

Die Medien berichten beinahe täglich von katastrophalen Unfällen auf den Straßen. Diese Medienberichte erschüttern die Bevölkerung zutiefst, führen aber dennoch kaum zu persönlichen Verhaltensänderungen hinter dem Steuer eines Kraftfahrzeuges. Wie kann dieses Phänomen erklärt werden?

Die „subjektive“ Risikowahrnehmung entspricht sehr häufig nicht dem „objektiven“ Risikoniveau. In die persönliche Risikowahrnehmung¹¹³ gehen subjektive Kriterien und Wertvorstellungen mit ein, wie persönliche Erfahrungen mit entsprechenden Risikosituationen, praktisches Vorstellungsvermögen, Wahrnehmung der persönlichen Fähigkeiten zur Beeinflussung einer Situation, allgemeines Wissen, etc. Das würde im Hinblick auf die Risikoeinschätzung bei Geschwindigkeit bedeuten: je höher die Geschwindigkeit an Wert gewinnt, je mehr persönliches Selbstbewusstsein in der Steuerungsfähigkeit eines Kraftfahrzeuges gegeben ist und je weniger Erfahrungshintergrund im Lenken eines Kraftfahrzeuges und Wissen um physikalische Gesetze vorhanden ist, desto weniger wird das Ausmaß des tatsächlichen Risikos wahrgenommen.

Bei komplexen Systemen, wie dem Straßenverkehr, ist es unmöglich, Risiken völlig auszuschließen. Das vertretbare Risiko für jede mögliche Art der Beeinträchtigung hängt von vielen Faktoren ab, und wird subjektiv und kulturell verschieden bewertet.¹¹⁴

Im Allgemeinen werden höhere Wahrscheinlichkeiten für Beeinträchtigungen, mit gleichzeitig steigendem Nutzen, als vertretbar angesehen.¹¹⁵ Der Nutzen im Straßenverkehr findet sich in einer raschen und flüssigen individuellen Mobilität wieder. Verkehrsunfälle werden, so sehr sie auch erschüttern, im Sinne der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und der persönlichen Freiheit von einer großen Gruppe der motorisierten Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen offensichtlich in Kauf genommen.

Möglicherweise liegt für risikofreudige Menschen gerade dort, wo etwas passieren kann, ein besonderer Reiz, den es auszukosten gilt. Risikofreudigkeit ist, so wird angenommen, unter den Menschen unterschiedlichstark ausgebildet und geschlechts- als auch altersspezifisch unterschiedlich stark repräsentiert. Männer scheinen prinzipiell

¹¹³ Vgl. Hillmann 2007, S. 750

¹¹⁴ Aussagen männlicher Befragter zu „Geschwindigkeit“ anlässlich der Ausstellung „Chromjuwelen“ im Technischen Museum in Wien „In Österreich wird man angehupt, wenn man überholt, mit dem Zuruf: „Bist deput?“, in Italien jubeln alle, wenn du überholst.“

¹¹⁵ Vgl. Etzioni 1996

viel risikofreudiger zu sein als Frauen. Die risikofreudigste Gruppe der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen sind vermutlich Männer zwischen dem 15. und 25. Lebensjahr.

2.1.2. Die Akzeptanz überhöhter Geschwindigkeit auf öffentlicher institutionalisierter Ebene

Öffentliche Verkehrswege zu benutzen bedeutet, sich kurzfristig temporär den öffentlichen Raum anzueignen. Ein von einem Verkehrsteilnehmer bereits in Anspruch genommener Verkehrsraum behindert andere Verkehrsteilnehmer in ihrer freien Benützungsmöglichkeit. Bei Kollisionen oder anderwärtigen Gefahrenmomenten, losgelöst durch die Entwicklung dynamischer Bewegungskräfte, wird die private motorisierte Eroberung des öffentlichen Straßenraumes zur gesellschaftlichen Angelegenheit. Entscheidende Beiträge, neben dem sicheren Fahrverhalten der am Straßenverkehr teilnehmenden Subjekte, welche ein reibungsloses Straßenverkehrsaufkommen ermöglichen sollen, liefern die Straßenverkehrsordnung, das ist die Strukturvorgabe verkehrspolitisch Verantwortlicher, als auch weitere in der Öffentlichkeit agierende Institutionen.

2.1.2.1. Handlungsoptionen politischer Vertretungsorgane

„Innere Sicherheit wird auf politischer Ebene durch Chancengleichheit¹¹⁶...“ hergestellt. Diese berechtigte Gleichstellung äußert sich im Straßenverkehr durch die Verkehrsordnung und bedeutet im Besonderen bei der Wahl der Geschwindigkeit, dass Lenker und Lenkerinnen von leistungsstarken Kraftfahrzeugen sich an die gleichen Tempolimits zu halten haben, wie Lenker und Lenkerinnen leistungsschwacher Kraftfahrzeuge. Wirkliche Chancengleichheit kann im Fall einer Kollision zwischen ungleich starken Verkehrsteilnehmern dadurch nicht erreicht werden. Ungeschütztere und leistungsschwächere Verkehrsteilnehmer unterliegen in der Regel der schützenden Karosserie leistungsstärkerer Unfallgegner.

¹¹⁶ Zit.: Fuchs-Heinritz: 1994, S. 601

Unterschiedliche verkehrspolitische Maßnahmen¹¹⁷ haben seit 1972¹¹⁸ deutlich zur Reduktion der Zahl an Verunglückten beigetragen. Zusätzlich haben medizinische Fortschritte, raschere Hilfeleistungen, Sicherheits- bzw. Schutzvorrichtungen in den Kraftfahrzeugen die Zahl der Todesfälle aufgrund eines Verkehrsunfalls verringert. Was sich nicht geändert hat, ist die Tatsache, dass eine zu hohe Geschwindigkeit das höchste Unfallrisiko¹¹⁹ in sich birgt. Z.B. weist der hohe Anteil an Verkehrstoten bei Alleinunfällen¹²⁰ auf zu hohe Fahrgeschwindigkeit als Unfallursache hin. Schutzvorrichtungen am Kraftfahrzeug und ökonomischere Erste Hilfe Maßnahmen erhöhen nicht die allgemeine Verkehrssicherheit. Die Zahl der Unfälle wird dadurch nicht minimiert. Überhöhte Geschwindigkeit ist nach wie vor das Unfallrisiko Nummer 1 im Straßenverkehr, wird aber nach wie vor gesellschaftlich und auch politisch als Kavaliersdelikt behandelt. Als „Raser“ werden nur jene betrachtet, welche die vorgegebenen Geschwindigkeitslimits um etwa 40km/h überschreiten¹²¹. Es scheint für politisch Verantwortliche trotz internationaler Vergleichsstudien eine unüberwindbare Hürde zu sein, Geschwindigkeitslimits auf Landstraßen zu reduzieren. So weist Innenminister Platter im Vorwort zur Verkehrsunfallstatistik 2005¹²² zwar darauf hin, dass die „Hauptunfallursache zu schnelles Fahren“ sei. Zu schnelles Fahren bedeutet nun entweder, eine nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit zu fahren, oder eine Geschwindigkeit über dem gesetzlichen Limit zu wählen. Im Absatz darunter bringt der Innenminister zum Ausdruck, dass er dieser Tatsache dann doch wieder nicht im vollen Ausmaß ins Auge sehen möchte. Denn angesprochen werden hier nur noch „die Raser und Drängler“. Offensichtlich möchte der

¹¹⁷ Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 10): 1973 Tempo 100km/h auf Bundesstraßen; 1974 Tempo 130 auf Autobahnen; 1983 Beginn Rettungshubschraubereinsatz; 1984 Gurtanlegepflicht; 1985 Helmpflicht für Motorrad; 1986 Heolmpflicht für Mopeds; 1991 Stufenführerschein und Mopedaussweis; 1992 PKW-Führerschein auf Probe; 1992 Beginn des Lasereinsatzes; 1994 Kindersitzpflicht; 1997 0,1 Promille für Moped, Bus und LKW; 1998 Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille; 2003 Einführung Mehrphasenausbildung; 2005 Einführung des Vormerksystems; 2005 Einführung des Alkoholvortestgerätes;

¹¹⁸ Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 10): 1972 war in Österreich das Jahr mit der höchsten Unfall- und Verunglücktenrate.

¹¹⁹ Verkehrsunfallsstatistik 2005 (S. 72): 35,9% aller Straßenverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang wurden der vermuteten Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ zugeordnet.

¹²⁰ Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 70): Auf Freilandstraßen sind 14,8% aller Unfälle Alleinunfälle. Im Ortsgebiet sind nur 7,2% aller Unfälle Alleinunfälle. (S. 71): 29,9% aller Verkehrstoten sind aufgrund von Alleinunfällen auf Freilandstraßen zu beklagen. Das Verhältnis des Anteils der Unfälle mit dem Anteil der Getöteten steht somit 1:2. Im Ortsgebiet bleibt das Verhältnis von Unfällen mit Getöteten mit 6,2%, also 1:1, konstant. Diese Tatsache weist wiederum darauf hin, dass die Unfallhäufigkeit, selbst bei Alleinunfällen, mit höherer Geschwindigkeit steigt und zudem zu schwerwiegenden Folgen führen kann.

¹²¹ Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 3): Zit. BM Platter: „Bei der Verkehrsüberwachung geht es nicht darum, die überwiegende Mehrheit der vernünftigen Verkehrsteilnehmer zu schikanieren, sondern die Raser, Drängler und Alkolenker zur Verantwortung zu ziehen!“

¹²² Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 3)

Innenminister nur diese zur Verantwortung ziehen. Die „überwiegende Mehrheit der vernünftigen Verkehrsteilnehmer sollten durch die Verkehrsüberwachung nicht schikaniert“ werden. Somit betrachtet er Geschwindigkeitskontrollen für Durchschnittsfahrer und –fahrerinnen als Schikanen, anstelle Kontrollen als eine gerechtfertigte Sicherheitsmaßnahme zu sehen. Da die gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten¹²³ teilweise sogar beträchtlich über den gesetzlichen Limits liegen, bedeutet das, dass die Mehrheit der Autofahrer und Autofahrerinnen schneller fahren, als die Straßenverkehrsordnung das erlaubt. Somit wird deutlich, dass auch Platter eine Geschwindigkeitsüberschreitung in einem gewissen Rahmen als Kavaliersdelikt betrachtet. Zur Verantwortung gezogen werden prinzipiell nur jene Kraftfahrzeuglenker, welche gesetzliche Geschwindigkeitslimits um mehr als 10km/h überschreiten. Geringfügige Überschreitungen werden grundlegend stillschweigend geduldet.¹²⁴ Auf politischer Ebene wird zudem lediglich der Wille formuliert, „unverbesserliche Raser“ aus dem Verkehr zu ziehen.

Die Tatsache der hohen Unfallrate mit Verletzungs- oder Todesfolge auf Landstraßen¹²⁵ wird zwar mittlerweile auf politischer Ebene angesprochen, es werden aber keine Maßnahmen auf gesetzlicher Basis zur Reduktion der Geschwindigkeitsobergrenze getroffen, obwohl die Geschwindigkeit das höchste Unfallrisiko mit Verletzungs- oder Todesfolge darstellt.¹²⁶

Folgendes Beispiel soll die Brisanz des Themas weiter verdeutlichen:

Innenminister Platter hat für die Karwoche und Osterfeiertage 2007 bezüglich der Geschwindigkeitsüberschreitungen und der Promillegrenze auf „Aktion scharf“ gesetzt. Er hat somit eine Maßnahme zur Unfallreduktion auf Basis verschärfter Kontrollen durchgesetzt. Nach der Bekanntgabe des Bundesministeriums für Inneres¹²⁷ haben am Oster-

¹²³ Angabe von Univ.Prof.Dr.Ralf Risser

¹²⁴ Vgl. Molcho 1988, S.38

¹²⁵ Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 21): Zit.: „Tödliches Freiland*. Im Freiland sind auch 2006 die Unfälle auf Autobahnen und Schnellstraßen leicht zurückgegangen. Nach wie vor sind aber rund drei Viertel der tödlich Verunglückten auf Landstraßen zu beklagen. Hauptunfallursache: Nicht angepasste Geschwindigkeit.“

(*Anm.: Freiland bedeutet: Autobahnen, Schnellstraßen, Landstraßen B, Landstraßen L, Sonstige Straßen außerhalb des Ortsgebietes;).

¹²⁶ Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 3): Zit. BM Platter: „Wir werden die strategische und zielgerichtete Verkehrsüberwachung optimieren. Hauptunfallursache für die tödlichen Verkehrsunfälle ist zu schnelles Fahren. Deshalb werden wir bei der Geschwindigkeitsüberwachung weiterhin einen Schwerpunkt setzen.“

¹²⁷ OTS0045 5 CI 0585 NIN0001; 10.April 2007; Wien BM.I Bundesministerium für Inneres. Referat II/2/d;

wochenende im Jahr 2007 um 36% mehr Unfälle mit Personenschaden auf Österreichs Straßen stattgefunden, als im Jahr 2006¹²⁸. Dabei wurden 505 Personen verletzt, das sind 30,5% mehr Verletzte als im Vorjahr (387 Verletzte am Osterwochenende 2006). Die Zahl der Verkehrstoten blieb in den Vergleichsjahren mit je 10 Personen konstant. Aufgrund der verstärkten Verkehrsüberwachung wurden 61.658 Kraftfahrzeuglenker wegen Überschreitung der höchst zulässigen Geschwindigkeit beanstandet. Es gab, ebenfalls österreichweit, 576 Alkoholanzeigen. 336 Lenkern wurde der Führerschein abgenommen.

Durch die verschärften Kontrollmaßnahmen sind möglicherweise noch weitere Unfälle bzw. schwerwiegendere Unfallfolgen vermieden worden. Zur absoluten Reduktion der Folgeschäden bzw. tatsächlichen Unfallvermeidung ist jedoch eine allgemeine gesetzliche Temporeduktionsmaßnahme auf Freilandstraßen notwendig.

Die meisten Verkehrsunfälle mit Verletzungs- und Todesfolge ereignen sich auf Landstraßen aufgrund nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit. Auf politischer Ebene wird zumindest in den letzten Jahren verstärkt mit Geschwindigkeitsüberwachung reagiert. Aber ein Andenken einer allgemeinen Reduktion des Tempolimits auf Landstraßen wird tunlichst vermieden. Warum? Politische Vertreter in ihren Entscheidungsprozessen werden unter anderem von ihrem privaten moralischen Empfinden geleitet und auch von wahltaktischen Gründen. Geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen gelten nach wie vor gesellschaftlich als Kavaliersdelikt.

Die gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge liegen oft über den gesetzlich vorgeschriebenen Tempolimits. Daraus lässt sich schließen, dass der durchschnittliche Kraftfahrzeuglenker sein Tempo etwas höher wählt, als die gesetzliche Limitierung vorschreibt. Niedrigere Limits würden demzufolge zu niedrigeren Geschwindigkeiten führen. Niedrigere Geschwindigkeiten würden jedenfalls bei Konstanthaltung des Verkehrsaufkommens die Unfallrate senken und die Unfallfolgen mildern.

Am 17. April 2007 wurde bei der Pressekonferenz der Statistik Austria zur aktuellen Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle die Problematik der erhöhten Geschwindigkeit sowohl von Innenminister Platter, als auch vom Leiter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Dr. Thann, erwähnt. Allerdings gab es von beiden verkehrspolitisch Verantwortlichen keinerlei Andeutungen, eine Senkung allgemeiner gesetzlicher Geschwin-

¹²⁸ Diese Tatsache kann damit in Zusammenhang stehen, dass zu Ostern 2007 Schönwetter zur Ausfahrt animiert hat und dadurch die Verkehrsdichte höher war.

digkeitslimits in Betracht zu ziehen. Innenminister Platter hat in seinem Maßnahmenkatalog 2007/2008 erwähnt, verstärkte Kontrollen einführen zu wollen, zusätzlich das Ausbildungsprogramm für 15-jährige Mopedlenker ausbauen zu wollen, und auch in der Altersklasse der Senioren Bewusstseinskampagnen starten zu wollen. „Grundsätzlich“, so meinte er, „bliebe die Verantwortung allerdings bei den Autofahrern selber. Und Eltern haben die Verantwortung für ihre Kinder zu tragen.“

Bezüglich der ersten Veröffentlichung der statistischen Bilanz vom Verkehrsunfallgeschehen 2007 erwähnt Innenminister Platter¹²⁹ neuerlich, dass er mit einer verstärkten Kontrolle bezüglich Geschwindigkeit und Alkohol auf die nach wie vor hohen Unfallzahlen reagieren möchte. Sein großer Appell geht allerdings wieder in Richtung „Übernahme von Verantwortung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers“.

Dem Innenminister ist bezüglich des Hinweises der Verantwortung jedes Kraftfahrzeuglenkers grundsätzlich zuzustimmen, allerdings nur, solange es sich um die Wahl der Geschwindigkeit innerhalb des erlaubten Geschwindigkeitsrahmens handelt. Was hier sehr deutlich fehlt, ist das gesellschaftliche Verantwortungs- und Zuständigkeitsbewusstsein politischer Entscheidungsträger. Denn es steht in der Verpflichtung politischer Organe, für den Schutz der gesamten Gesellschaft zu sorgen. Das bedeutet im Hinblick auf die Straßenverkehrsordnung, ein gesamtgesellschaftlich verträgliches Geschwindigkeitslimit zu setzen, und auch für eine konsequente Einhaltung zu sorgen. Flyvbjerg¹³⁰, er leitete eine Evaluationsstudie zu einem Verkehrsprojekt der 80er Jahre in Aalborg, Dänemark, mahnte politisch Verantwortliche sehr konkret, „nicht-idealistischen Abweichungen“ Rechnung zu tragen. Das bedeutet konkret, dass „beide Positionen simultan möglich sind“, sowohl jene Verkehrsteilnehmer, die Verantwortung für die allgemeine Sicherheit übernehmen und sich dementsprechend verhalten, als auch jene, die das nicht tun.

„Gefährdungen der Inneren Sicherheit liegen ... nicht nur in Rechtsbrüchen, sondern auch ... in der Verweigerung von sozialer Sicherung und der Unterwerfung von Belangen des Gemeinwohls unter private Interessen.“¹³¹ Das bedeutet wiederum verkehrspolitisch, dass die politische Verweigerung, Tempolimits allgemein zu reduzieren, die allgemeine Sicherheit gefährdet. Denn Maßnahmen zur Temporeduktion würden erwartungsgemäß primär zu vergleichbar niedrigeren Zahlen an Verkehrsunfällen füh-

¹²⁹ OTS0132 5 II 0555 NIN0001, vom 17. März 08: Innenpolitik/Platter/Verkehr/Innenministerium

¹³⁰ Flyvbjerg 1998, S. 273ff

¹³¹ Zit.: Fuchs-Heinritz: 1994, S. 601

ren, und sekundär Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Verkehrsunfälle mit Todesfolge verringern.¹³² Die freiwillige Unterwerfung privater Interessen bezüglich Temporeduzierung unter gesellschaftliche Sicherheitsbedürfnisse im Straßenverkehr gibt es nicht. Eine freiwillige Unterwerfung bedarf eines hohen Gefährdungs-Bewusstseins und eines starken Willens von ausnahmslos jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer, jeder einzelnen Verkehrsteilnehmerin. Ein hoher Anteil motorisierter Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen dürfte weder über das reale Gefährdungs-Bewusstsein noch über den Willen, das Tempo entsprechend zu wählen, verfügen. Es liegt in politischer Verantwortung, zum Schutz des einzelnen und des Gemeinwohls, entsprechende Geschwindigkeitsrahmen mit Höchstlimits festzusetzen und gleichzeitig durch entsprechende Aufklärung die Akzeptanz dafür zu fördern.

Ein Grund, warum sich verantwortungsbewusste Politiker nicht durchsetzen können, wenn es um die gesetzliche Herabsenkung von Tempolimits geht, liegt auf der Hand. Verkehrspolitisch verantwortlich denkende Politiker, die es wagen, an der gesellschaftlich „Heiligen Kuh“ der „Geschwindigkeit“ zu rütteln, werden sehr rasch aus dem politischen „Verkehr“ gezogen. Ihnen widerfährt in Kürze eine gesellschaftliche bzw. innerparteiliche Abwahl. „Die Grünen“ sind die einzige Partei Österreichs, welche sich, sowohl aus umweltpolitischen Gründen, als auch aus Verkehrssicherheitsgründen, für eine Senkung der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen auf Autobahnen, Landstraßen einsetzen. Sämtlichen diesbezüglichen Forderungen wird auf politischer Ebene als auch auf gesellschaftlicher Ebene emotional äußerst aufgebracht begegnet.¹³³ Monatelang waren z.B. in den Print-Medien 2007 gegen den Autobahn-100er auf der A1 in Oberösterreich emotionale Attacken seitens Politiker unterschiedlicher Couleurs, Autofahrerlobbys und privater Autofahrer zu finden.

Gesetze, die dem Willen bzw. der Meinung der Mehrheit der Bevölkerung (vermeintlich) nicht entsprechen, verursachen einen gesellschaftlichen Unmut. Diese Gesetze bleiben nicht durchhaltefähig. Ein den Gesetzen entsprechendes Verhalten wird in die-

¹³² Rune Elvik, (N) präsentierte am 1. Dezember 2006 bei einem internationalen Workshop in Wien zum Thema: „Tempolimit auf Freilandstraßen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz!“ des FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr) eine Studie zum Thema: „Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit“. Darin zitiert er: „It is concluded that speed has a major impact in the number of accidents and the severity of injuries and that the relationship between speed and road safety is causal, not just statistical. A 10% change in the mean speed of traffic is likely to have a greater impact on traffic fatalities than a 10% change in traffic volume. Speed is likely to be the single most important determinant of the number of traffic fatalities.“

¹³³ Ein Beispiel wäre der Autobahn 100ter auf der A1 in Oberösterreich, der vom grünen Landesrat im Jahr 2007 mit der Forderung nach einer wirksamen Umweltschutzmaßnahme einberufen wurde.

sen Fällen nur bei strikten Kontrollen eingehalten, da durch fehlendes moralisches Bewusstsein die eigenverantwortliche Disziplin fehlt.¹³⁴

2.1.2.2. Strafrechtliche Konsequenzen

„Der soziale Sinn der Bestrafung liegt“, so Popitz¹³⁵, „in einer schützenden, erhaltenden und bindenden Kraft.“ „Die strafende Reaktion auf den Normbruch bringt die ‚Intensität der Kollektivgefühle‘ zum Ausdruck, die der Normbrecher verletzt hat.“¹³⁶ Wie sieht nun die „Intensität der Kollektivgefühle“ hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberschreitung aus?

Die Bestrafung erfolgt nicht konsequent mit der Überschreitung des Höchstlimits, sondern setzt für gewöhnlich ca. 15 bis 20% über dem Limit an. Außerdem wird nur ein geringer Bruchteil aller Übertretungen entdeckt.¹³⁷ Die Dunkelziffer an Geschwindigkeitsüberschreitungen ist enorm hoch. Der Leiter des KfV¹³⁸ bemängelt, dass Österreich im europäischen Vergleich bei der Höhe der Geldstrafen für Geschwindigkeitsübertretungen eher auf den hinteren Rängen liegt. Die Bestrafung von Geschwindigkeitsdelikten wird also nicht konsequent vollzogen und weist durch das geringe Strafausmaß eine nachrangige Bedeutung auf. Eine Bestrafung wirkt normalerweise dann normierend auf das Kollektiv zurück, wenn sie konsequent erfolgt. Das beweist im Hinblick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen die „Section-Control“-Anlage im Kaisermühlentunnel. Ein hoher Prozentsatz der Kraftfahrzeuglenker hält sich im Tunnel an die vorgegebene Richtgeschwindigkeit. Allerdings erhöht ein Großteil der Kraftfahrzeuglenker nach der letzten Kontrollstelle die Geschwindigkeit wiederum. Die Normierung in Bezug auf Geschwindigkeitsüberschreitungen erfolgt demnach gesellschaftlich scheinbar rein äu-

¹³⁴ Als Beispiel kann hier die Forschungsarbeit im Rahmen einer 2006 verfassten Diplomarbeit von Fr.Mag.(FH) Ernestine Osrael angeführt werden. Sie hat sich in ihrer Arbeit mit den Auswirkungen von Section Control auf die Verkehrssicherheit im österreichischen Autobahnnetz am Beispiel des Kaisermühlentunnel auseinandergesetzt. Konkret standen die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen und das Geschwindigkeitsverhalten der Kfz-Lenker im Mittelpunkt der Analyse. Im Bereich der Messungen hat sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden aufgrund der strikten Einhaltung der Kontrolle stark verbessert. Alleinunfälle kamen nicht mehr vor. Die Wahrscheinlichkeit, an einem Unfall im Tunnelnachlauf beteiligt zu sein, hat nach Einführung der Section Control zugenommen. Die Disziplin der Kraftfahrzeuglenker nimmt im Tunnelnachlauf (Standort des Messgerätes: 1,3km nach der Überwachungsstrecke), drastisch ab. Die mittlere Geschwindigkeit nimmt, bei Konstanzhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, nach dem Kaisermühlentunnel um ca. 14km/h zu. Die Zahl der Überschreiter im überwachten Tunnel beträgt 0,5%. Die Zahl der Überschreiter 1,3km danach beträgt 70%.

¹³⁵ Zit. Popitz 1968, S. 3

¹³⁶ Popitz 1968 Zit. E. Durkheim

¹³⁷ OTS0065 5 CI 0620 KVS0001 II, vom 20. März 08: Sicherheit/Straße/Unfälle/Verkehr

Im Jahr 2007 hat die Exekutive laut BMI rund 3,8 Mill. Geschwindigkeitsüberschreitungen gemessen.

¹³⁸ OTS0065 5 CI 0620 KVS0001 II, vom 20. März 08: Sicherheit/Straße/Unfälle/Verkehr

ßerlich auf der Verhaltensebene, sie greift kaum auf die moralische Ebene der Verkehrsteilnehmer über.

Virilio bringt die moralische Sichtweise der Legislative und Exekutive in Bezug auf die Bestrafung des Delikts „Geschwindigkeitsübertretung“ mit folgender Feststellung auf den Punkt: „Strafen werden für exzessive Geschwindigkeiten eingehoben, nicht aber für den Exzess an Geschwindigkeit selbst!“¹³⁹ Der Exzess an Geschwindigkeit wird demnach moralisch nicht in Frage gestellt. Der strafrechtliche Begriff: „Fahrlässiges Verhalten“ bringt diese Tatsache sprachlich zum Ausdruck. Welche Assoziationen stehen hinter diesem Ausdruck? Der Fahrlässigkeit wird keine „böse“ Absicht zugeschrieben. „Fahrlässig“ bedeutet, sich „unschuldig“ dem „Lustrausch“ hinzugeben, ohne allgemeine mögliche Folgewirkungen in Betracht zu ziehen.

Die Legislative ist, gemäß Flyvbjerg¹⁴⁰ gezwungen, sich mit dem Verhältnis zwischen „Ideal“ und „Realität“ zu beschäftigen. Entscheidend dabei ist, wie Menschen sich tatsächlich verhalten, nicht was sie sagen, dass sie für richtig finden oder das sie tun, wenn sie sich von der Exekutive beobachtet fühlen. Im Straßenverkehr treffen bei sehr vielen Kraftfahrzeuglenkern Aspekte aufeinander, die das „Tun“ vom „rationalen Denken“ trennen. Unter rationalem Denken wird hier verstanden: sich einer Gefahr bewusst sein, und das (Fahr-) Verhalten danach abstimmen. Große Veränderungen müssen nach Flyvbjerg von innen heraus motiviert sein, sonst entwickeln sich die Kämpfe um Macht von außen, und „stürzen“ das Erreichte. Und genau das ist der Punkt, der es schwierig macht, weitere Geschwindigkeitslimitierungen auf gesetzlicher Basis vorzunehmen. Letztendlich geht es um die Frage: Wie viel Tote und Schwerverletzte sind es einer Gesellschaft wert, den zügigen Verkehrsfluss und die derzeitig bestehenden Geschwindigkeitslimitierungen aufrechtzuerhalten? Entscheidungsträger lehnen jede weitere gesetzliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme auf Landstraßen ab, obwohl sich dort die meisten Unfälle mit Todes- oder schwerer Verletzungsfolge ereignen.

Eine Geschwindigkeitsübertretung von 10 bis 20% des erlaubten Limits wird als moralisch unbedenklich empfunden. Sie gilt als integriertes Verhalten im täglichen Straßenverkehr und wird somit zum Kavaliersdelikt. Ein konsequentes Strafverhalten der Exekutive, selbst bei geringfügiger Übertretung, würde gesellschaftlich nicht akzeptiert werden, befürchtet man.

¹³⁹ Zit. Virilio 1989, S. 60

¹⁴⁰ Vlg. Flyvbjerg 1991, S. 8

2.1.2.3. Die Österreichische Parteienlandschaft in Bezug zu Geschwindigkeitslimits

Die FPÖ, eine österreichische „Rechtspartei“, spricht sich sehr klar gegen jede weitere Senkung des Tempolimits aus. Tempolimits („Schneckentempo“) würden auf dem „Rücken der disziplinierten Autofahrer“ gemacht werden. Als Lösungsmöglichkeiten¹⁴¹ sehen sie eine „Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen, um den Rasern beizukommen“, „eine stärkere Polizeipräsenz“, und einen „Steueranreiz für verbrauchsarme Pkw“. Der rasanten Zunahme an Motorradtoten und –verletzten tritt die FPÖ mit der Forderung¹⁴² „eines Verbotes für Bitumen bei der Ausbesserung von Rissen in den Fahrbahnen“, einer „Ummantelung der Leitplankensteher“, einer „Begrünung der Bankette“, und der „Beseitigung von Rollsplitt“ entgegen. Geschwindigkeitskontrollen oder –limits wurden mit keinem Wort erwähnt. Die „Freude“ des Motorradfahrens solle erhalten bleiben. Diese „Freude“ beinhaltet das Fahrgefühl, das sich bei Geschwindigkeit einstellt. Eine geringfügige „überhöhte Geschwindigkeit“ wird in der FPÖ ganz eindeutig als Kavaliersdelikt betrachtet. Angeschwärzt werden nur die „Raser“. Die Straßen sollen so gestaltet werden, dass Geschwindigkeit erhalten bleiben kann. Die Verantwortung von Sicherheit obliegt somit dem Straßenbau- und Erhalterwesen und der Exekutive.

Das BZÖ, auch eine Rechtspartei, geht noch einen Schritt weiter: Es fordert die Tempofreigabe auf österreichischen Autobahnen nach deutschem Vorbild.¹⁴³ „Es ist nicht einzusehen, dass man die österreichischen Autofahrer nicht für gleich mündig befindet, die Geschwindigkeit frei zu wählen. Freie Fahrt für freie Bürger!“ Geschwindigkeit wird vom BZÖ demnach als ein „Grundrecht“ des freien Bürgers betrachtet. Eine Äußerung von Haubner¹⁴⁴ bekräftigt die Hypothese, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen als ein Kavaliersdelikt zu sehen sind: „10.000 ertappte ‚Sünder‘ (O-Ton) müssen wegen des Tempo-100-Schwachsinn von Landesrat Anschöber zahlen. Die sofortige Rückzahlung aller eingehobenen Strafmandate ist ein moralisches Gebot der Stunde!“ Anzumerken ist an dieser Stelle, dass der Autobahn-100er auf einem sehr breit ausgebauten sechsspurigen Teilstück aus Umweltfragen, zum Schutz der Anrainer, gesetzt wurde, nicht aus Verkehrssicherheitsgründen. Dennoch ist die emotionale Empörung über

¹⁴¹ OTS0113 5 II 0261 FPK0002, vom 10. Mai 07: FPÖ/Hofer/Umwelt/Tempolimit/Global 2000

¹⁴² OTS0080 5 II0347 NFW0001 CI, vom 23. Mai 07: Politik/FPÖ/Vilimsky/Verkehr/Motorrad/Sicherheit

¹⁴³ OTS0023 5 II 0135 BZO0001 CI, vom 21. April 07: Politik/BZÖ/Grosz/Verkehr: anlässlich der Aufhebung von 160km/h auf Teilstrecken der Autobahnen.

¹⁴⁴ OTS0181 5 II 0163 BZO0008, vom 13. März 07: Politik/Oberösterreich/BZÖ/Verkehr/Umwelt

die Verordnung einer Geschwindigkeitsreduktion deutlich sichtbar, und „Übertreter dieser Limits“ werden als „Opfer“ betrachtet. Argumentiert¹⁴⁵ wird folgendermaßen: „Geschwindigkeitsbeschränkungen beeinträchtigen die Mobilität, vermindern den Verkehrsfluss, verursachen Staus und erhöhen das Unfallrisiko!“ Nicht beachtet werden bei dieser Argumentation eindeutige Zahlen der Verkehrsunfallstatistik. Es ist weiters die Frage zu stellen, ob die oben genannten Argumente in der Tat die letztendlichen Verursacher von Verkehrsunfällen sind, oder ob es nicht eine geschwindigkeitsverherrlichende Sicht- und Verhaltensweise von Kraftfahrzeuglenkern ist, die in Stausituationen zu „unfallprovozierendem Verhalten“ führt.

Die ÖVP, die Partei der „Mitte“, steht sehr klar hinter den derzeitigen Tempolimits: 130km/h auf Autobahnen und 100km/h auf Landstraßen¹⁴⁶, flexible Tempolimits könnten bei Bedarf unter der Voraussetzung der Installation von Verkehrsbeeinflussungsanlagen angedacht werden. Ihr Argument lautet folgendermaßen: „Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit hat sich bewährt und findet hohe Akzeptanz unter den Autofahrern. In Deutschland hingegen passieren laut einer Untersuchung des VCÖ pro 1000 Autobahnkilometer um 35% mehr Unfälle als hierzulande.“ Erwähnt wird auch, dass laut einer Studie des KfV 85% der Autofahrer die 135km/h Grenze nicht überschreiten würden. Diese Studie untermauert die statistische Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit, die ja über dem Limit liegen soll. Die ÖVP sieht demnach in der derzeitigen gesetzlichen Lage eine vernünftige Regelung und akzeptiert in letzter Konsequenz auch, dass geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen als „im Rahmen“ betrachtet werden. Somit werden geringfügige Geschwindigkeitsübertretungen moralisch vertretbar und in der Folge zu Kavaliersdelikten.

Die SPÖ, die „Mitte-Links“ Partei, spricht sich für Geschwindigkeitsreduktionsmaßnahmen dann aus, wenn sie aus sicherheitspolitischen Gründen oder zum Schutz der Umwelt sinnvoll sind: „Grundsätzlich sei nichts gegen allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ballungsräumen einzuwenden, aber auf einer völlig freien Autobahnstrecke ist Tempo 100 nicht einzusehen. Diese Maßnahme ist eine Schikane für Autofahrer.“¹⁴⁷ „Einer Studie des ÖAMTC zufolge, ist die optimale Geschwindigkeit auf Autobahnen 120 km/h. Bei Tempo 120 gibt es die wenigsten Staus und damit die opti-

¹⁴⁵ OTS0084 5 II 0180 BZO0003 CI, vom 20. Okt. 06: Politik/BZÖ/Verkehr/Brunmair

¹⁴⁶ OTS0008 5 II 0274 VPK0001 WI/CI, vom 22. April 07: ÖVP/Infrastruktur/Autobahn/Tempo 130/Kuckacka

¹⁴⁷ OTS0097 5 II 0302 SPK0004: SPÖ/Eder/Verkehr/OÖ/Feinstaub, am 8. Aug. 06

male Abgassituation. Tempo 100 auf der sechsspurigen Autobahn würde daher mehr Staus und mehr Abgase erzeugen.¹⁴⁸ Die SPÖ hat sich z.B. gegen Gorbachs (BZÖ) Tempo-160-Tests auf der Kärntner Tauernautobahn vehement gewehrt¹⁴⁹. Die Argumente dafür waren: „Es ist ein verkehrs- und umweltpolitischer Wahnsinn, im November einen neuerlichen Tempo-160-Test zu starten ... Bundesminister Gorbach soll sich lieber um die Horrorzahlen bei Verkehrstoten kümmern ...!“ Schaunig¹⁵⁰ meinte weiter: „Es sei unerklärlich, wie Gorbach als Verkehrsminister sämtliche Verkehrsteilnehmer auf diesem zum legalen Rasen freigegebenen Teilstück gefährdet hat, wo doch Verkehrsexperten bestätigen, dass Hauptursache für tödliche Verkehrsunfälle überhöhte Geschwindigkeit ist.“ Die SPÖ gibt somit Signale, dass sie für Geschwindigkeitsreduktionen dann offen sei, wenn sie der Sicherheit und dem Schutz der Umwelt auf wissenschaftlicher Basis dienen. Eine Reduktion von 130km/h auf 120km/h wäre für die SPÖ demnach prinzipiell andenkbar. Allerdings ergreift die SPÖ von sich aus keine Anregungen, um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahnen oder Landstraßen zu forcieren.

Die Grünen sind die einzige politische Partei Österreichs, die sich aus Gründen des Umweltschutzes und/oder der Sicherheit für Geschwindigkeitsreduktionen aktiv einsetzen. Sie plädieren für 110km/h auf den Autobahnen, und 80km/h auf den Landstraßen. „Unfallursache Nr. 1 ist zu hohe Geschwindigkeit, deshalb muss Rasen ein Vormerkdelikt werden und Tempo 80 auf Freilandstraßen gelten. Verstärkte Kontrollen alleine nutzen nichts. Schnelles Fahren darf kein Kavaliersdelikt mehr sein.“¹⁵¹, so Moser, die Verkehrssprecherin der Grünen.

2.1.2.4. Autofahrerklubs

Autofahrerklubs sind Interessensvertretungen der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen. In Österreich gibt es zwei Autofahrerklubs: ÖAMTC und ARBÖ. Beide Klubs sind politischen Parteien zuordenbar.¹⁵²

¹⁴⁸ OTS0022 5 CI 0185 DS40001: Verkehr/Sicherheit/SPÖ/OÖ/Haider/Tempo 100, am 5. Aug. 06

¹⁴⁹ OTS0162 5 II 0195 DS90004, vom 31. Okt. 06: Politik/Kärnten/SPÖ/Verkehr/Sicherheit/Umwelt/Rohr/, am 31. Okt. 06

¹⁵⁰ OTS0034 5 II 0165 DS90001, vom 21. April 07: Politik/Kärnten/SPÖ/Verkehr/Sicherheit/Tempo/Schaunig, am 21. April 07

¹⁵¹ OTS0120 5 II 0189 FMB0002 CI, am 29. Mai 07: Politik/Grüne/Moser/Verkehr/Sicherheit/Unfälle

¹⁵² Der ÖAMTC ist der Österreichischen Volkspartei zuzuordnen, und der ARBÖ der Sozialdemokratischen Partei.

Der ÖAMTC verfügt über 1.650.536¹⁵³ Mitglieder. Er ist somit Österreichs größter und Europas fünftgrößter Autofahrerklub. Der ARBÖ verfügt über 490.000 Mitglieder.¹⁵⁴ Sowohl ÖAMTC als auch ARBÖ treten in der Öffentlichkeit als die Experten und gelegentlich auch als Vertreter der Sicherheit für Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen auf. Sie bieten Pannendienste an, überprüfen die Kraftfahrzeuge auf ihre Fahrtauglichkeit, machen Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen aufmerksam auf Gefahrenzonen, informieren über die Qualitätsstandards, z.B. Ergebnisse von Reifentestungen und anderen wesentlichen passiven und aktiven ausstattungsbezogenen Sicherheitsvorkehrungen der Kraftfahrzeuge und sie sind die Hauptanbieter von Fahrsicherheitstrainings, etc. Außerdem sind sie Meinungsbildner für Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen, indem sie zu politischen Maßnahmen Stellung beziehen oder zu politischen Maßnahmen anregen. Die Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen schenken den Autofahrerklubs ihr volles Vertrauen.

Es stellt sich die Frage, ob der Fokus der Autofahrerclubs auf Verkehrssicherheit auch tatsächlich der absoluten Sicherheit im Straßenverkehr gilt. Das bedeutet, es wird, gemäß dem Thema dieser Arbeit anhand der betreffenden Internetseiten untersucht, inwieweit die Klubs zu Geschwindigkeit als Hauptunfallursache Nr. 1 Stellung beziehen.

ÖAMTC: Der ÖAMTC bietet Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen „professionelle Hilfe rund um die Uhr“, Mitgliedern außerdem den Schutzbrief für Abschleppdienste im In- und Ausland, technische Prüfdienste und Rechtshilfe. Als Zielsetzung des ÖAMTC gilt: „... den Menschen ihre individuelle Mobilität bestmöglich und zeitgemäß in einer lebenswerten Umwelt zu erhalten und ihre Bedürfnisse in den Bereichen Verkehr, Reise und Freizeit zu erfüllen. ...!“¹⁵⁵ Der ÖAMTC hat es sich demnach zur Aufgabe gemacht, Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen zu jeder Zeit, unabhängig von ihrem Aufenthaltsort, in Notfällen zur Seite zu stehen. Das Unfallrisiko durch überhöhte Geschwindigkeit wird in der Homepage des ÖAMTC nicht angesprochen. Gewarnt wird allerdings vor Regen, Nebel und Glatteis, etc., hier sollte auf angemessene Geschwindigkeit geachtet werden. Ein Hinweis über verantwortungsbewusstes Fahren wurde nicht gefunden. Die Sicherheitshinweise gelten vor allem der eigenen Sicherheit.

¹⁵³ <http://www.oeamtc.at/index.php?type=menu&id=1>: vom 11. März 2008

¹⁵⁴ <http://www.arboe.at/arbleistungen.html>: vom 10. März 2008

¹⁵⁵ http://www.oeamtc.at/index.php?type=article&id=1103252&menu_active=0338: am 11. März 2008

Josef Thurnhofer, Direktor des ÖAMTC Oberösterreich, wirbt bei der Vortragsreihe zum Thema „Die Erde im Klimastress“ für: „... ‚Gleiten statt Hetzen‘ ein bis zwei Liter Benzinsparen pro 100 km sind locker möglich.“ Die Werbung für „Gleiten statt Hetzen“ entspringt dem Umweltgedanken, nicht der Tatsache, dass überhöhte Geschwindigkeit Unfallursache Nr. 1 ist. Der ÖAMTC wirbt seit Winter 2008 auch für ein zweites verpflichtendes Fahrsicherheitstraining für Führerscheineulinge, bei dem die jungen Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen sich ein spritsparendes Fahrverhalten aneignen können. Geworben wird Spritspartraining mit dem „Zuckerl“, dass man „Geldbörse schonend“ Sprit sparen könnte, ohne an „Geschwindigkeit“ zu verlieren.¹⁵⁶ Ein Hintergedanke, jugendliche Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen neben dem Spritsparprogramm zu einer „sichereren“ Fahrweise zu motivieren, liegt ebenfalls im Angebot des Trainings. Dennoch bedarf es offenbar einer Werbung mit dem „Zuckerl“ der dabei erhalten bleibenden „Geschwindigkeit“!

Der ÖAMTC verfügt über 11 Fahrsicherheitszentren. Das Fahrsicherheitstraining im Zuge des Mehrphasenführerscheins wird auf den Webseiten inhaltlich größtenteils sachlich, sicherheitsorientiert beworben.¹⁵⁷

Allerdings stehen vor den sachlichen Inhalten Werbeslogans wie: „So macht der Führerschein sicher Spaß!“¹⁵⁸. Diese Formulierung mag sinnvoll sein, um jugendliche Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen an der Teilnahme der Fahrsicherheitstrainings zu motivieren, sie beinhaltet aber auch einen Hinweis auf „Actioncharakter“! Formulierungen wie: „... hier erleben Sie Fahrsicherheit pur“ sind entbehrlich. Geworben wird zudem damit, dass die meisten Instrukturen langjährige Erfahrung im Motorsport haben. Motorsport hat natürlich einen ganz klaren Bezug zu „Lust auf Geschwindigkeit“. Nicht angesprochen wird die Verantwortung jedes Kraftfahrzeuglenkers im Sinne einer allgemeinen Verkehrssicherheit.

¹⁵⁶ Franz Wurz, Leiter der ÖAMTC-Fahrsicherheit und Mitglied der Mehrphasen-Kommission: „... Spritsparend zu fahren bedeutet aber auf keinen Fall, langsamer unterwegs zu sein. In den Spritspar-Trainings des ÖAMTC fahren die Teilnehmer bei der „Sparfahrt“ mindestens genauso schnell wie bei normaler Fahrweise. ...“

¹⁵⁷ „Die Fahrsicherheitstrainings des ÖAMTC im Rahmen der Führerscheinausbildung setzen auf Bewusstseinsbildung und Lernen durch „erfahren“. In Europas modernsten Fahrsicherheitszentren (9x in Österreich) erleben sie Fahrsicherheit pur. Unter Anleitung professionell ausgebildeter Instrukturen – viele mit langjähriger Motorsporterfahrung – erleben Sie ohne Risiko, worauf beim Fahren zu achten ist. Erfahren Sie, wie Sie durch Anpassung Ihres Fahrverhaltens kritische Situationen vermeiden können und wie man im Falle eines Falles richtig reagiert. In der Ausbildung wird dabei auf individuelles Können eingegangen.“

¹⁵⁸ http://www.oamtc.at/index.php?type=article&menu_active=95&id=1125357: vom 15. Sept. 2007

An den Trainingstagen selbst werden die Themen der Bedeutung der richtigen „Fahrtechnik“, der „Reaktion im Notfall“, des „Anfängerrisikos“, des „jugendlichen Übermuts“, genauso wie das Risiko durch „überhöhte Geschwindigkeit“ sehr professionell angesprochen.

Die einzelnen Fahrsicherheitszentren des ÖAMTC bewerben sich unterschiedlich.

Um sich im Internet beispielsweise zu den Fahrsicherheitstrainings im Rahmen der Mehrphasenausbildung durchzuklicken, begegnen einem unterschiedliche Bilder und Texte, meistens Slogans, die sehr viel mit Fahrtechnik in abenteuerlichen Situationen zu tun haben, nicht unbedingt mit Fahrsicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs.¹⁵⁹

Fotos von abenteuerlichen Manövern heben einen „Actioncharakter“ der „Fahrsicherheitsangebote“ hervor! Während einige Fahrsicherheitszentren inhaltlich tendenziell eher an Fahrsicherheit orientiert für sich werben, stellen andere „Fahrsicherheitszentren“ das Abenteuer, Action und Spaß in den Vordergrund ihrer Werbung. Diese Zentren verwenden Vokabel, die das Wort Risiko in sich tragen und eine klare Symbolik für „Geschwindigkeitslust“ darstellen („Spannendes Wochenende“, „Rennfahrerfeeling“, „Überschlagssimulatoren ... begeistern die ganze Familie“).¹⁶⁰

Bezüglich der ersten Veröffentlichung der statistischen Rückschau vom Verkehrsunfallgeschehen 2007 nimmt der ÖAMTC Stellung¹⁶¹ zu folgenden problematischen Aspekten: Vernachlässigung der Gurtanlegepflicht und Sturzhelmpflicht, Alkohol, junge Mopedlenker, Eisenbahnkreuzungen, Fußgänger auf Zebrastreifen und ausländische Fahrzeuge. Der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten sei, laut ÖAMTC, sicher auf eine verbesserte Fahrzeugsicherheit zurückzuführen. Der ÖAMTC merkt weiters an, dass die

¹⁵⁹ Sofern unter Fahrsicherheit „Sicherheit“ für alle am Verkehr beteiligten bedeuten soll.

¹⁶⁰ Ein Fahrsicherheitszentrum wirbt in wenigen Zeilen mit folgenden Angeboten für ein: „spannendes Wochenende“

„...absolvierten ca. 150 Mitarbeiter der (x)bank ein spannendes Programm im ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum. Die Stationen reichten vom spektakulären Kart Rennen, über das Bewältigen der Ab- und Schrägfahrten mit den Geländewagen im Offroadpark bis hin zu Fahrtechnischen Übungen auf der Schleuderplatte.“ „Kick-off Event: mit dabei: 2 Lamborghini, 1 Ferrari, Manfred Pfeiffenberger, ..“ ; „Nach einem „schnellen“ Vormittag am (x)ring ging's nach (x)... zum ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum. durften die Gäste selbst ein Rallyeauto ausprobieren, sowie bei Manfred Pfeiffenberger im Mitsubishi Evo VI als Beifahrer echtes Rennfeeling spüren.“ „.....Im ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum wurden zahlreiche Stationen angeboten. Ein Highlight war z.B. die Rallye Mitfahrgelegenheit beim 14-fachen deutschen und 4-fachen österreichischen Rallyestaatsmeister

Hermann Gaßner.“ „Weitere Stationen wie Mercedes AMG Drift Taxi, Trial, Quad für Kids, Kart Race, Überschlagssimulator,... begeisterten die ganze Familie.“

¹⁶¹ OTS0125 5 CI 0518 OCP0003, vom 17. März 08: Verkehr/Sicherheit/Straße/Unfallbilanz/ÖAMTC

Zahl der Unfälle und der Verletzten nicht zurückgegangen ist. Überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache Nr. 1 wurde mit keinem Wort erwähnt.

ARBÖ: „Der ARBÖ nimmt die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Auto-, Rad- Motorrad-, Mopedfahrer) wahr und bietet seinen Mitgliedern zahlreiche Dienstleistungen und Vorteile.“ Der Sicherheitspaß¹⁶² sichert den Mitgliedern unterschiedliche Hilfsmaßnahmen in Notfällen. Das ARBÖ-Rechtsschutzpaket¹⁶³ hilft, im Falle eines Unfalles die Rechte der Mitglieder durchzusetzen und unterstützt dabei, anfallende Schäden möglichst gering zu halten.

Der ARBÖ gibt an, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen, hat aber in seinen Ausführungen auf eine wesentliche Gruppe „vergessen“. Die große Gruppe der Fußgänger wurde nicht erwähnt.

Der ARBÖ bietet auf seinen Webseiten klare Information zu seinen 4 Fahrsicherheitszentren und Fahrsicherheitstrainings im Rahmen der Mehrphasenausbildung als auch aller aufbauender Fahrsicherheitskursangebote. Inhaltlich geht eindeutig hervor, dass die Sicherheit im Straßenverkehr als oberstes Gebot angestrebt wird. Vorausschauendes Fahren soll die eigene Sicherheit gewährleisten, aber auch die Sicherheit aller anderer Straßenverkehrsteilnehmer und –teilnehmerinnen. Das Vokabel „Spaß“ wurde zweimal verwendet, und zwar jeweils im Zusammenhang damit, dass der Kurstag nicht nur Information schafft, sondern auch „Spaß“ macht. „Spaß“ wird dabei nicht in direkter Verbindung gebracht mit „Action“ oder „Risiko- oder Geschwindigkeitslust“!

Inhaltlich geht es um „Sicherheit“, um ein richtiges „Reagieren in Notsituationen“, um ein vorausschauendes Fahren, um „Verantwortung“, ein Kennenlernen der eigenen Fähigkeiten und Grenzen.¹⁶⁴ Kein einziger Hinweis führt in Richtung „Action“ oder „Spaß am Rennfeeling“! Die Fotos zu den Fahrsicherheitszentren vermitteln den Eindruck einer Übungssituation, kein Foto wirbt mit „Fun“ and „Action“!

Auch der ARBÖ vermeidet es, Mahnungen zu „überhöhter Geschwindigkeit“ als Risikofaktor Nr. 1 in die Werbung zu den Fahrsicherheitszentren aufzunehmen.

Am Trainingstag selbst wurde Verkehrssicherheit im Sinne präventiven Fahrverhaltens und dem Risikofaktor Geschwindigkeit sehr klar angesprochen.

¹⁶² <http://www.arboe.at/2658.html>: vom 10. März 2008

¹⁶³ <http://www.arboe.at/arbrechtsschutz-pa.html>: vom 10. März 2008

¹⁶⁴ <http://www.fahrsicherheitszentren.at:8080/site/content/zentren/Wien/index>: vom 11. März 2008 „Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sind im ARBÖ-Fahrsicherheits-Zentrum Wien-Aspern, ebenso wie bei der Teilnahme am öffentlichen Verkehr oberstes Gebot.“

Zu beachten ist, dass Autofahrerklubs im gegenseitigen Wettbewerb stehen. Sie müssen als Unternehmen um Mitglieder werben, müssen dabei inhaltlich anbieten, was Kraftfahrzeuglenker gerne sehen möchten, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Das würde die These unterstreichen, dass das Thema „Geschwindigkeit als größter Risikofaktor“ nicht aufgegriffen wird, weil es gesellschaftlich nicht aufgegriffen werden will. Aber möglicherweise steht Geschwindigkeitsreduzierung auch nicht im Konzept des einen oder anderen Autofahrerklubs.

Weiters stehen Autofahrerklubs mehr oder weniger in gewisser Weise in Abhängigkeit großer Sponsoren, vornehmlich riesiger Automobilkonzerne. Diese sind natürlich so weit als möglich bestrebt, ihre Verkaufszahlen steigen zu lassen, und potentiellen Kunden viel versprechende Reize schmackhaft zu machen, um zum Kauf von Kraftfahrzeugen anzuregen. Zu den viel versprechenden Reizen zählen Komfort, Fahrgefühl, Reiz der Motorstärke und Geschwindigkeit, Lustgefühl, Prestigegewinn,... usw.

Dennoch liegt es im Entscheidungsbereich der Klubs, welche Meinungen und Sichtweisen vertreten und fokussiert werden.

Das Thema „Geschwindigkeit als Risikofaktor Nr. 1“ wird von beiden Klubs nicht erwähnt. Während der ÖAMTC auf seinen Webseiten den Fokus auf die persönliche Sicherheit seiner Mitglieder, die ungetrübte Fahrfreude und den unbekümmerten „Fahrspaß“ legt, weist der ARBÖ sehr deutlich auf den Verantwortungsbereich der Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen zur Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hin. Sowohl ÖAMTC als auch ARBÖ sprechen sich im öffentlichen Diskurs gegen eine weitere Senkung von Geschwindigkeitslimits aus. Im persönlichen Gespräch (2007) mit einer ARBÖ-Mitarbeiterin meinte diese: „Das Thema einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung sei derzeit ein äußerst heißes politisches Pflaster.“ Beide Autofahrerklubs haben sich allerdings im November 2007 bezüglich des Autobahn 100ers in Tirol zum flexiblen 100er Modell positiv geäußert.¹⁶⁵ Dabei ist anzumerken, dass die Temporeduzierung in diesem Fall keine Sicherheitsmaßnahme, sondern eine Umweltmaßnahme ist.

¹⁶⁵ OTS0117 5 CI 0306 OCP0003, vom 8. Nov. 2007: Verkehr/Umwelt/Luft/Tirol/ÖAMTC „... da starre Tempolimits keine Garantie für mehr Verkehrssicherheit sind, begrüßt der ÖAMTC das Tiroler Pilotprojekt. ...“

OTS0073 5 CI 0459 NAR0001, vom 8. Nov. 2007: Verkehr/ARBÖ/Tirol/Umwelt/Politik/ Lufthunderter/Tempo 100 „... gute Argumente gegen starre Luft-Hunderter Nur noch bei schlechter Luft wird das Tempo durch diese intelligente Lösung gedrosselt.“

2.1.2.5. Medien

Medien werden neben der politischen Macht, den politischen Parteien und der Vielzahl an Interessensvertretungen als „vierte (Macht)-Gewalt“ bezeichnet.¹⁶⁶ Die Erscheinungsform der Medien ist vielfältig und beherrscht den Alltag der Menschen immer eindringlicher. Die Präsenz und Wirkung der Medien in Bezug auf Geschwindigkeit zu evaluieren, wäre an diese Stelle zu umfangreich.

An dieser Stelle wird nur auf eine Maßnahme des Radiosenders Ö3 hingewiesen, welche aber inhaltlich in ihrer Botschaft weite Gesellschaftskreise seit Jahrzehnten durchdringt. Ö3 Hörer werden aufgerufen, dem Sender über in Betrieb gesetzte Radaranlagen oder aktuelle Polizeikontrollen zu berichten. Diese Information wird dann unmittelbar über Sendung an alle Hörer und Hörerinnen als Warnung weitergegeben. Mittlerweile haben sich mehrere Privatsender dieser Maßnahme angeschlossen. Indirekt gibt diese Maßnahme eine ganz klare Botschaft an alle Kraftfahrzeuglenker weiter: „Schnell zu fahren ist ganz normal und okay. Du darfst dich nur nicht erwischen lassen. Wir helfen dir dabei!“ Dieser Sender ist der meistgehörte Sender Österreichs. Es sind vor allem junge Menschen, junge Familien, Kinder und Erwachsene, die diesen Sender hören. Unbewusst internalisieren die Menschen, dass es sich bei überhöhter Geschwindigkeit um ein Kavaliersdelikt handelt. Ein Delikt, das moralisch unbedenklich ist.

2.1.2.6. Werbung

Werbung ist dann zielführend, und somit gewinnbringend, wenn sie die Bedürfnisse der Menschen anspricht, vor allem, wenn es sich um die tief liegenden geheimen Bedürfnisse der Menschen handelt. „Funktionalität“ und „Anerkennung durch Prestige“ sind die wesentlichsten Punkte, die ein Kraftfahrzeug für den Lenker der gehobenen Klasse erfüllen muss. Das folgende Beispiel einer Autowerbung¹⁶⁷ erfüllt all jene Aspekte in elegantem literarischem Stil:

„Wer an der Spitze steht, braucht keinen Kompromiss, sondern die Lösung. Sie suchen ein Fahrzeug, das Sie zur Arbeit ebenso komfortabel befördert wie in die Berge? Ein Automobil, das Ihre Eleganz, Stärke und Ihren Geschmack repräsentiert? Sie wünschen sich einen Gefährten mit großem flexiblem Raumangebot und nahezu grenzenlosem Fahrspaß? Entdecken Sie den Audi Q7!“

¹⁶⁶ Brockhaus, Band 13, S. 674

¹⁶⁷ <http://www.audi.de/audi/de/de2/neuwagen/g7.html>, vom 17. Juli 2007

In dieser Werbung findet sich der Anreiz zur Funktion des Transportes genauso wieder, wie der Funktion des Autos zur Stärkung des „Ichs“, des „sozialen Prestiges“ und der persönlichen Potenz! Das Auto bietet individuelle Bewegungsfreiheit und Komfort. Das Auto wird zudem dargestellt als treuer und erogener „Partner“. Der „grenzenlose Fahrspaß“ weist indirekt auf die Möglichkeit des Auslebens hoher Geschwindigkeiten hin.

2.1.2.7. Institutionen der Verkehrssicherheit

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit ist eine vom Bundesministerium für Inneres beauftragte Institution. Es hat unter anderem die Aufgabe, das Unfallwesen in Österreich zu evaluieren und nach den Unfallursachen zu forschen. Ergebnisse der Evaluationen fließen zum Ziel der größtmöglichen Verkehrssicherheit in verkehrspolitische Planungstätigkeiten und Entscheidungsfindungen ein.

In der Verkehrsunfallstatistik 2005 des KfV erwähnt der Direktor des KfV in seinen einleitenden Worten, dass 768 Menschen auf Österreichs Straßen ihr Leben auf schreckliche Art verloren haben, und dass sich für 53.234 verletzte Menschen aufgrund eines Verkehrsunfalls das Leben schlagartig verändert hat. Weiters stellt er fest, dass „Straßenverkehrsunfälle durchaus vermeidbare Unfälle sind“. Im Anschluß erwähnt er Maßnahmen, die diesen Zahlen entgegenwirken sollen. Es handelt sich zweifellos um Unfallvermeidende Maßnahmen, allerdings spricht er mit keinem Wort die Maßnahme einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeitsreduzierung an, obwohl in der Statistik selbst überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache Nummer 1 angegeben wird. Und obwohl umfassende wissenschaftliche Analysen beweisen, dass der Zusammenhang von Geschwindigkeit und Unfällen mit Todesfolge bzw. Unfällen mit Verletzungsfolge signifikant ist.

Der Direktor des KfV reagierte weiters, nach Beobachtung der Autorin, bei der bereits erwähnten am 17. April 2007 stattgefundenen Pressekonferenz der Statistik Austria auf offene Vorschläge des Publikums nach allgemeiner Geschwindigkeitsreduktion auf Landstraßen auffallend emotional. Er hat das Thema entschieden zurückgewiesen.

In seinen einleitenden Worten zur Verkehrsunfallstatistik 2006 des KfV spricht er sich immer wieder gegen eine bestimmte Gruppe von Forderern von Gegenmaßnahmen aus,

ohne den Inhalt der Forderungen genau zu deklarieren.¹⁶⁸ Die geforderten Gegenmaßnahmen könnten nun unterschiedlichster Art sein. Auffällig ist, dass von seiner Seite die Möglichkeit der allgemeinen Geschwindigkeitsreduktion wiederum mit keinem Wort angesprochen wird, obwohl Geschwindigkeit mit 33% in der Ausgabe des KfV 2007 als Hauptunfallursache an den Unfällen mit tödlichem Ausgang angegeben wird. Das Hauptaugenmerk an Gegenmaßnahmen legt der Direktor des KfV in eine angepasste Schulung 15-jähriger Mopedfahrer und in eine Beruhigung des Machtkampfes zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeuglenkern.¹⁶⁹

Selbst in einer ersten veröffentlichten statistischen Rückschau vom Verkehrsunfallgeschehen 2007 des KfV erwähnt Dr. Thann „Geschwindigkeit als Unallrisiko“ mit keinem Wort¹⁷⁰. Handlungsbedarf sieht er lediglich bei: „15-jährigen Mopedlenkern, Fahr-sicherheitstrainings für wieder einsteigende Motorradfahrer und Unfällen auf Zebra-streifen“.

Es stellt sich hier die begründete Frage: warum ist selbst für den Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit eine allgemeine Senkung der Höchstgeschwindigkeitsgrenze, trotz aller statistischer Beweislast, ein heikles Thema, das nicht angesprochen werden möchte? Welche Umstände und Beweggründe lassen das Thema der Minimierung gesetzlicher Geschwindigkeitslimitierung zu einer heiklen Angelegenheit werden, und es einen blinden Fleck im Auge des evaluierenden Fachmannes sein?

¹⁶⁸Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 5): Zit. Direktor des KfV; Dr. Othmar Thann: „Trotz des negativen Beigeschmacks (das Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms, die Zahl der Verkehrstoten auf 671 zu senken wurde nicht erreicht. 2007 starben 730 Menschen in Folge eines Verkehrsunfalles) lässt sich klar erkennen: Systematisches und überlegtes Vorgehen ist die wichtigste Basis für erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Unfallzahlen müssen publiziert werden ... es macht aber keinen Sinn, bei jedem leichten Anstieg ein Desaster herbeizureden und unkontrollierte Gegenmaßnahmen zu fordern. ... Der Mensch kann mit Vorschriften vieles in geregelte Bahnen lenken, einige Faktoren entziehen sich aber jeder Kontrolle. ... Es werden immer Probleme hervorstechen, auf die wir unsere Aufmerksamkeit lenken und für die wir Lösungen finden müssen. Doch wie gesagt: Nicht der Schuss aus der Hüfte, sondern eingehende Analyse ist der erfolgreiche Weg.“

¹⁶⁹ Vgl. Verkehrsunfallsstatistik 2006 (S. 5)

¹⁷⁰ OTS0081 5 CI 0837 KVS0001 II, vom 17. März 08: Sicherheit/Straße/Unfälle/Verkehr

2.1.2.8. Automobilindustrie

Deutschland und Österreich zählen nicht von ungefähr zu den europäischen Staaten mit der ungebrochenen Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 100km/h auf Landstraßen. Geschwindigkeitslobbys, hier steht an der Spitze die deutsche Automobilindustrie, konterkarieren jegliche Bemühungen der deutschen und österreichischen Gesetzgeber im Hinblick auf eine weitere Geschwindigkeitslimitierung. Sie agieren auf sehr subtile Weise, in dem sie sowohl auf politisch Verantwortliche als auch auf Institutionen der Verkehrssicherheit wirtschaftlichen und finanziellen Druck ausüben. Das Verhalten politisch Verantwortlicher hängt immer wieder davon ab, wie weit sich Institutionen als Empfänger von Fördergeldern von der Automobilindustrie instrumentalisieren lassen. Der österreichische Automarkt wird nach wie vor von einem überwiegenden Anteil deutscher Produktion beliefert. Die deutsche Automobilindustrie befürchtet bei einer Senkung der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen eine wirtschaftliche Rezession. Als Unternehmen sind Autolobbys natürlich daran interessiert, starke Autos zu verkaufen. Selbst Sachschäden sind für die Automobilindustrie gewinnträchtig. Die Befürchtungen von Gewinneinbußen durch weitere Geschwindigkeitslimitierungen und rigorose Geschwindigkeitskontrollen sind allerdings nicht begründet. Im Vergleich dazu kann auf die Situation in den USA verwiesen werden. Die Ängste US-amerikanischer Automobillobbys haben sich durch die rigorosen Geschwindigkeitsmaßnahmen¹⁷¹ in den USA nicht bestätigt. Natürlich können US-amerikanische Verhältnisse nicht direkt auf den europäischen Raum transponiert werden, zu unterschiedlich sind die historischen Entwicklungen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Die Bedeutung der luxuriösen leistungsstarken Kraftfahrzeuge hat sich durch die Geschwindigkeitslimitierung und scharfen Kontrollmaßnahmen in den USA nicht verändert. Das an das Kraftfahrzeug gebundene soziale Prestige hat, wie empirisch in dieser Arbeit bestätigt wurde, eine zu große Bedeutung, als dass auf symbolträchtige Autos verzichtet werden könnte.

¹⁷¹ In den USA gilt je nach Bundesstaat auf Highways ein Tempolimit zwischen 90 und 130km/h (55 bis 80mph).

2.2. Woher kommt das Bedürfnis nach Geschwindigkeit?

Der Begriff Geschwindigkeit birgt eine Bewegung durch Zeit und Raum in sich. „Bewegung und damit Geschwindigkeit sind unbestreitbare Wesensmerkmale menschlichen Lebens und haben seit Urzeit menschliches Verhalten geprägt.“¹⁷² Im Laufe des vergangenen Jahrhunderts hat sich „hohe Geschwindigkeit“ zu einem „Massengut“ entwickelt. „In der Tat dient die Geschwindigkeit nicht ausschließlich der einfacheren Fortbewegung, sie dient in erster Linie dazu, die gegenwärtige Welt zu sehen, zu hören, wahrzunehmen und folglich intensiver zu erfassen!“¹⁷³ Geschwindigkeit ist, neben dem Reiz nach Geschwindigkeit im Straßenverkehr, zu einem umfassenden Phänomen unserer Zeit geworden. Geschwindigkeit im Straßenverkehr reizt zudem durch die Leichtigkeit der Erreichbarkeit für alle sozialen Schichten zu Sublimierung anderer nicht erfüllter Lebensfelder.

2.2.1. Bewegung als biologische Grundlage des Menschen

Bewegung ist ein Grundbedürfnis, nicht nur des Menschen, sondern aller Lebewesen. „Bewegung ist alles, das Ziel ist belanglos!“¹⁷⁴ Zyklische Bewegung dient einerseits der Erhaltung als auch der Erneuerung. „Jede Zelle, jedes Atom, ist zerlegbar in zugrunde liegende, in sich bewegte Welten, jeder dieser Kosmen ist eine Welt für sich. Das Leben stirbt in der Bewegungslosigkeit.“ Hans Peter Dürr, Quantenphysiker und Nobelpreisträger, geht in seinen Ausführungen noch weiter, er behauptet: „Es gibt keine Materie!“¹⁷⁵ Virilio¹⁷⁶ schließt sich dieser Meinung an, nichts ist unbeweglich, selbst scheinbar „Unbelebtes“ wird nach der Transparenz als etwas „Bewegtes“ erkannt. „Verlässt einen die Kraft zur Fortbewegung, ist das gleichbedeutend mit dem Tod!“

¹⁷² Zit. Schopf 1992, S.1

¹⁷³ Zit. Virilio 1996, S. 23

¹⁷⁴ Zit. Virilio 1989, S.109

¹⁷⁵ Die Zitate wurden einem Vortrag von Hans Peter Dürr entnommen, den dieser in der Kulturbrücke Fratres am 6. Mai 2006 gehalten hat.

¹⁷⁶ Vgl. Virilio 1989, S. 2f

Der Drang des Menschen sich zu bewegen liegt im intrinsischen Anreiz genauso wie im extrinsischen. Jeder Mensch, jedes Lebewesen, erfüllt den Anreiz nach Bewegung mit ihm kulturell und sozial zugänglichen Methoden.¹⁷⁷

Beschleunigte Bewegung schult die Reflextätigkeit und die Reaktionsfähigkeit des menschlichen Gehirns und steigert das Bedürfnis nach Geschwindigkeit bis zu Geschwindigkeitsexzessen.¹⁷⁸ Der Reiz der Geschwindigkeit übt auf Menschen eine starke Anziehungskraft aus. Mit Geschwindigkeit in Zusammenhang stehende Sportarten¹⁷⁹ sind z.B. gesellschaftlich sehr beliebt. Es sind vor allem Männer, die dem Reiz der Geschwindigkeit sehr gerne frönen und in Folge hohe Risiken in Kauf nehmen. Schopf¹⁸⁰ weist darauf hin, dass der Geschwindigkeitsrausch im Auto als besonders hautnah und faszinierend erlebt wird. Es entwickelt sich das Gefühl, dass es keine Grenzen mehr gibt. Dieser Geschwindigkeitsrausch ist durch das Auto auf eine sehr bequeme Art und Weise zu erreichen. So manche Autofahrt mit dem Kraftfahrzeug gilt ausschließlich dem intrinsischen Anreiz im Kraftfahrzeuglenker, der Kraftfahrzeuglenkerin nach Lust auf Geschwindigkeit. Extrinsische Anreize, z.B. das Bedürfnis nach Aufmerksamkeit, welche durch das spezielle Lenken eines speziellen Kraftfahrzeuges erhofft wird, spielen dabei sehr häufig eine unterstützende Rolle. Kraftfahrzeuge stellen, in einer Beschreibung nach Virilio¹⁸¹, eine „interaktive Prothese dar, die den Körper eines Nicht-Behinderten aufrüstet, ..., um mit diesem Hilfsmittel die Umwelt zu erobern und zu kontrollieren, ohne sich physisch fortzubewegen...!“

Geschwindigkeit, entwickelt durch technische Fortbewegungsmittel führt, so Virilio, zu einer Schrumpfung der Welt. Entfernungen sind in immer kürzerer Zeit zu überwinden. Die Leistungskraft von Kraftfahrzeugen fordert in der Folge nach ausgebauten Wegstrecken. Diese wiederum regen an, noch schneller unterwegs zu sein.

Noch zu Beginn des vorherigen Jahrhunderts war Geschwindigkeit ausschließlich elitären Schichten zugänglich, dem niederen Volk war sie vorenthalten. „Die Lust an der Geschwindigkeit ist zu einem (Bewegungs-¹⁸²)-Merkmal einer ganzen Generation gewor-

¹⁷⁷ Zit. Sachs 1984, S. 76: „Man glaubte es den Fahrzeugen, dass sie die Luft durchschneiden und leichten Durchlass versprechen. Mercedes und Adler, die Stromlinie gestaltete den Repräsentations- wie den Kleinwagen dieser Zeit, so weit auch immer ihr Abstand untereinander war: Im Drang nach vorne waren sie geeint. Filmtitel von Hans Stuck: „Mit Vollgas ins Glück!“

¹⁷⁸ Vgl. Virilio 1989, S. 45

¹⁷⁹ Reiten, Motorsport, Segeln, Schifahren, etc. ...!

¹⁸⁰ vgl. Schopf, 1992, S.33

¹⁸¹ Vgl. Virilio, 1996, S. 52

¹⁸² Beifügung der Autorin

den.“ Diese feststellende Beobachtung von Schopf¹⁸³ dehnt sich nun bereits über Generationen aus. Starke Reize verlangen nach immer schnelleren Reizfolgen. Eine problematische „Diskrepanz“¹⁸⁴ ergibt sich zwischen einem zur Verfügung stehenden „Geschwindigkeitspotential“, der begrenzten „menschlichen Sinnesleistung“ und dem nicht entsprechenden „Fahrverhalten“ der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen.

2.2.2. Der Reiz der Geschwindigkeit

Geschwindigkeit übt auf Menschen einen hohen Reiz aus. „Eine mit der Steuerung verbundene Faszination führt“, so Virilio, „zu einem Doppelspiel der Ausrichtung nach innen wie auch nach vorne.“ Auch Schopf¹⁸⁵ weist darauf hin, dass „Geschwindigkeit einem Selbstzweck“ diene, ein „Drang des Menschen, sich zu leidenschaftlichem Verhalten hinreißen zu lassen, einem Begehren, geboren aus ‚anarchischen Zügen‘. Geschwindigkeit würde im Auto besonders hautnah und faszinierend erlebt. Es entwickelt sich das Gefühl, dass es keine Grenzen mehr gibt. Dieser Geschwindigkeitsrausch entwickelt sich im Auto auf eine sehr bequeme Art und Weise. So manche Ausfahrt mit dem Kraftfahrzeug gilt ausschließlich dem intrinsischen Anreiz der Lust nach Geschwindigkeit. Extrinsische Anreize, z.B. das Bedürfnis nach Aufmerksamkeit, spielen dabei sehr häufig eine unterstützende Rolle. Kraftfahrzeuge stellen, in einer Beschreibung nach Virilio¹⁸⁶, eine „interaktive Prothese dar, die den Körper eines Nicht-Behinderten aufrüstet, ..., um mit diesem Hilfsmittel die Umwelt zu erobern und zu kontrollieren, ohne sich physisch fortzubewegen...!“ Der primäre Erfolg, oder auch Nutzen, bei hohem Tempo ist Lustgewinn und ein Siegesgefühl über die Zeit. Utilitaristen, so Etzioni, sehen in der Motivation des Handelns den „Erfolg“, auch dann, wenn ein Instrument eingesetzt wird, das den moralischen Gesetzen nicht entspricht.¹⁸⁷ Unmoralisches Handeln, in Bezug auf die allgemeine Sicherheit, würde demnach in Bezug auf überhöhte Geschwindigkeit hingenommen, um den Nutzen eines subjektiven „Hochgefühls“ zu erzielen. Virilio beschreibt weiters sehr bildhaft: „Mittels des Lenkrades und des Schalthebels stellt der Autor und Komponist der Reise Sequenzen von

¹⁸³ Vgl. Schopf, 1992, S.33

¹⁸⁴ Vgl. Schopf, 1992, S.1

¹⁸⁵ Vgl. Schopf, 1992, S.33

¹⁸⁶ Vgl. Virilio, 1996, S. 52

¹⁸⁷ Vgl. Etzioni 1996, S. 41

Geschwindigkeitsszenen zusammen, die insgeheim über den durchsichtigen Bildschirm der Windschutzscheibe laufen.“

Menschen waren noch nie so universell auf schnelle Reize fixiert, wie sie das heute sind. Das Tempo einer Pferdedroschke¹⁸⁸, ja selbst eines leistungsschwachen Kraftfahrzeuges wird als langweilig, weil reizarm, empfunden. Dieses Phänomen zeigt sich auch in Fernsehbildern. Film- und Werbematerial aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erscheint aus heutiger Sicht als sehr langweilig.

Die Orientierung im Fahrverhalten erfolgt gewöhnlich an den „besten“ Autofahrern, das eigene Führungspotential wird häufig überschätzt. Der Vergleich mit einem Weltklasse-Rennfahrer erhält sogar bei rasanten Kraftfahrzeuglenkern Aufmerksamkeit. Rasante (und unerfahrene) Kraftfahrzeuglenker sind nach statistischen Aufzeichnungen die gefährdetste Gruppe unter den Unfallopfern. Der Begriff „gut“ (guter Autofahrer) birgt gleichzeitig den Begriff „schnell“ (schneller Autofahrer) in sich.¹⁸⁹ Der Reiz in der hohen Geschwindigkeit liegt wesentlich darin, diese zu beherrschen.

Immer mehr Menschen können sich ein Motorrad leisten und das Bedürfnis nach dem besonderen Geschwindigkeitsrausch ausleben. Motorräder dienen durch die besondere Beschleunigungsfähigkeit in hohem Ausmaß dem Lustgewinn.

Um Kraftfahrzeuglenker dazu zu bewegen, auf überhöhte Geschwindigkeiten zu verzichten, sind kognitive Aufklärungskampagnen und einschränkende Maßnahmen mit empfindlichen Einbußen bei Überschreitung notwendig. Denn emotionale Kampagnen werden kaum Erfolge erzielen, da die Befriedigung durch den „Geschwindigkeitsrausch“ hierarchisch höher liegt, als die Befriedigung durch „Verzicht“.¹⁹⁰

¹⁸⁸ Zit. Sachs 1984, S. 13: Unter: Vergnügungen für Reiche (1890 – 1914): Sachs zitiert aus einer Vorarlberger Landeszeitung 1893, welche vom Auftauchen eines „Patent-Motorwagen Benz“ berichtet: Die „Befreiung der Geschwindigkeit aus den Fesseln der körperlichen Natur“ hat stattgefunden.

¹⁸⁹ Anlässlich der Forschungstätigkeit zum Thema der Geschwindigkeit im Straßenverkehr habe ich als teilnehmende Beobachterin in zwei Fällen sehr deutlich beobachtet, dass es den Trainern und Trainerinnen Spaß machte, Trainingsteilnehmern am Ende des Tages die eigene Perfektion hinter Steuer bei höheren Geschwindigkeiten zu beweisen. Im Beobachten der Zuschauer wurde deutlich, dass diese Vorführungen Eindruck hinterlassen, Bewunderung und Hochachtung auslösen und der Sympathiewert dem Trainer und der Trainerin gegenüber sich noch einmal steigert. Es ist deutlich spürbar, dass diese Beobachtung bei vielen Teilnehmern und auch Teilnehmerinnen den Wunsch aufkommen lässt, diese Perfektion hinter Steuer ebenfalls zu erlangen.

¹⁹⁰ Vgl. Etzioni 1984

2.2.3. Geschwindigkeit als Mittel zum Erfolg

In der Geschichte der Menschheit sind das Überleben und der Erfolg des Mannes von seiner Beweglichkeit abhängig. Sei es nun, um auf der Jagd oder bei Landeroberungszügen erfolgreich zu sein. Die Rolle der Frau lag darin, dem Mann Bewegungsfreiheit zu ermöglichen, in dem sie ihm, neben der Funktion als Mittel zur Fortpflanzung, die alltäglichen Lasten abnahm und in Konfliktsituationen für Nachschub von Nahrung und Waffen sorgte.¹⁹¹ Ohne hier weiter über derzeitige geschlechtsspezifische Rollenmuster eingehen zu wollen, hat sich im Laufe der Menschheitsgeschichte das Gesetz beibehalten, dass die Bewegungsfreiheit des Menschen sowohl auf räumlicher, als auch auf zeitlicher und geistiger Ebene die Möglichkeiten persönlicher Entwicklung fördert und den persönlichen Erfolg steigert.

Landeroberungszüge waren in der Vergangenheit nur wenigen Menschen möglich. Die fortgeschrittene Entwicklung des Automobils ermöglicht es allen Bevölkerungsgruppen der westlichen Industriestaaten, Länder und Landstriche für sich zu erobern, selbst wenn diese Eroberungszüge in friedlicher Absicht passieren. Das Steuern eines Kraftfahrzeuges vermittelt dem Lenker, der Lenkerin das Gefühl, in Bewegung zu sein,¹⁹² und sich den Raum in müheloser Beschleunigung untertan zu machen. Utilitaristen, so Etzioni, sehen in der Motivation des Handelns den „Erfolg“¹⁹³. Und zwar wird demnach, um einen gewissen Erfolg zu erzielen, ein Instrument auch dann eingesetzt, wenn es den moralischen Gesetzen nicht entspricht. Der primäre Erfolg, oder auch Nutzen, der durch hohes Tempo erzielt werden kann, ist Lustgewinn, der durch die Entwicklung dynamischer Kräfte als auch durch die Beherrschung jener Kräfte entwickelt wird. Ein weiterer Erfolg ist das Siegesgefühl über die Zeit. Unmoralisches Handeln, in Bezug auf die mögliche Verletzung der allgemeinen Sicherheit, würde demnach in Bezug auf überhöhte Geschwindigkeit hingenommen, um den Nutzen eines subjektiven „Hochgefühls“ zu erzielen.

¹⁹¹ Vgl. Virilio, 1989; S. 29ff.

¹⁹² Zit. Sachs 1984, S. 17: „Eine Zeit sich steigernde Schnelligkeit brach an. 1895 fand das erste Rennen Paris-Bordeaux-Paris statt. 1898 fand die erste deutsche Wettfahrt statt (Berlin-Potsdam-Berlin). Sieger kamen auf einen Schnitt von 25,6km/h. innerhalb eines Jahrzehnts steigerte sich diese Geschwindigkeit auf 100km/h ... Über das Land zu jagen, mit Geschick und Ausdauer das Steuer geistesgegenwärtig zu führen und die Gaffer am Straßenrand hinter sich zu lassen“.

¹⁹³ Vgl. Etzioni 1996, S. 41; Utilitaristen stehen mit ihrer Ansicht somit im Gegensatz zu Deontologen (siehe Kap.2). Diese sehen in der Motivation des Handelns die „Absicht“.

Die Beurteilung des Erfolges wird in sich selbst, vordergründig im Vergleich zu anderen, festgelegt. Der „Erfolgstyp“ bzw. der „Gewinnertyp“ ist immer besser „und“ schneller.

2.2.4. Das persönliche Tempo

Das persönliche Tempo, das einem Menschen innewohnt, ist teilweise veranlagungsbedingt, wird weiters beeinflusst von spezifischen Lebensphasen, ist aber größtenteils kulturell geprägt. Lübke¹⁹⁴ spricht bei der Beschreibung des westlichen Kulturkreises von einer „dynamischen Zivilisation der Gegenwart“.

Levine¹⁹⁵ unterscheidet im Hinblick auf das persönliche Tempo zwei sehr gegensätzliche Typen von Menschen, Typ A und Typ B: Den Typ A beschreibt er als einen sich schnell bewegenden Typen, dessen treibende Kräfte Zeitdruck und Konkurrenzdenken sind. Diese haben wenig Geduld mit langsameren Menschen. Schnelle Orte ziehen Menschen des Typ A an und bringen diese auch hervor. Der Typ A sucht eine schnelle Umgebung und schafft sie auch. Typ B bewegt sich eher gemächlich, Zeitdruck verursacht ihm unangenehmen Stress und/oder Konkurrenzdenken kennt er kaum. Schnelle Orte vertreiben Menschen von Typ B. Menschen von Typ B passen sich entweder an oder sie meiden schnelle Orte. Die Ausprägung beider Typen ist sehr weit gestreut und auch teilweise überlappend. Viele Menschen sind sehr gut in der Lage, das eigene Tempo auf das Tempo der Umgebung abzustimmen. Levine zitiert dazu zwei namhafte Sozialpsychologinnen, Sandra Bem und Janet Spence. Beide verfolgen das Konzept der psychischen Androgynie. Androgyne Persönlichkeiten würden sich resistent zeigen gegen jeglichen Anpassungsdruck. Multitemporalität dürfte für sie kein Problem sein: sie handeln rasch, wenn es notwendig ist und lassen sich Zeit, wenn der Druck vorüber ist. Sie verfügen über ein feines Gefühl für zeitliche Zwischenstufen. Diese Gruppe von Personen, es handelt sich vermutlich um die größte Gruppe zwischen den ausgeprägten Formen von Typ A und B, würde nach Virilio¹⁹⁶, offen sein für die Konditionierung

¹⁹⁴ Vgl. Lübke 1987, S. 110

¹⁹⁵ Vgl. Levine 1999, S. 207ff: er bezieht sich bei seinen Angaben auf den Urheber der Theorie: Ray Rosenman und auf ein Forschungsprojekt der „Western Collaborative Group Study“

¹⁹⁶ Vgl. Virilio 1996, S. 22

gesellschaftlicher Organisation. Historische Aufzeichnungen weisen, laut Rosa¹⁹⁷, darauf hin, dass Gesellschaften sich an Geschwindigkeit gewöhnen können.

Eine geniale Technologie ist wahrscheinlich die Verwirklichung der schönsten Träume schneller Menschen und wird allgemein gesellschaftlich sehr gerne in Anspruch genommen. Kraftfahrzeuge sind seit dem 19. Jahrhundert ein begehrtes Gut des westlichen Kulturkreises. Die Straße als Ort der Geschwindigkeit lockt Menschen des Typ A an und bringt sie gleichzeitig auch hervor. „Am meisten leiden ausgeprägte Typ A Personen in einer ausgeprägten Typ B Umgebung und umgekehrt“, so Levine. Simmel¹⁹⁸ meint dazu: „Institutionell und strukturell erworbenes Tempo kann zu hoch sein für die handelnden Subjekte, oder umgekehrt, kann dieses für Subjekte ein zu hohes Maß an Starrheit und Trägheit aufweisen.“ Menschen von Typ B fühlen sich durch Schnellfahrer häufig gestresst. Manche versuchen sich deshalb in gewisser Weise dem Tempo auf der Straße anzupassen, um nicht bedrängt zu werden, sind dabei aber vollkommen überfordert. Androgyne Typen haben sich im Straßenverkehr vermutlich dem allgemeinen Tempo problemlos angeschlossen und sich an dieses Tempo rasch gewöhnt. Zeitliche Harmonie sei für Menschen mit einem ausgeprägten Tempobedürfnis, seien es Menschen von Typ A oder B, ein wesentlicher Faktor von Wohlbefinden. Manche Menschen von Typ B meiden den individuellen Kraftverkehr deshalb sogar. Menschen des ausgeprägten Typs A reagieren auf der Straße auf Menschen des Typs B sehr häufig mit Ungeduld und teilweise sogar mit Aggression. Es macht sie nervös, wenn sich ihrem Tempo jemand in den Weg stellt, und/oder sie möglicherweise zum „Hintennachschieben“ gezwungen sind. Bei einem „Stop und Go“ Verkehr werden die Wartezeiten von Kraftfahrzeuglenkern meistens überproportional bewertet.¹⁹⁹ „Ein rasches Lebenstempo“, so Levine „überhäuft den Menschen mit Sinnesdaten, ..., es kommt zu einer Ausblendung von allem, was für die eigenen Ziele nicht von Bedeutung ist, ..., das führt dazu, dass man die Bedürfnisse von Fremden übersieht.“

Da die statistisch gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit über den gesetzlich festgelegten Höchstlimits liegt, ist anzunehmen, dass sich die Mehrheit der Kraftfahrzeuglen-

¹⁹⁷ Vgl. Rosa 2005, S. 39: 1750: erscheinen Berichte über die „Wahrnehmung einer ungeheuren Beschleunigung der Zeit und der Geschichte“. Dieses Gefühl wird durch die Entwicklung der Eisenbahn und die technische Revolution noch verstärkt. Aus heutiger Sicht war das Lebenstempo der vergangenen Jahrhunderte ein sehr langsames.

¹⁹⁸ Rosa 2005 zitiert Simmel, S. 45

¹⁹⁹ Vgl. Schopf 1992, S. 36

ker und –lenkerinnen in ihrer Geschwindigkeitswahl dem Tempo der Allgemeinheit, das die erlaubte Höchstgeschwindigkeit etwas übersteigt, anpasst.

Als Hypothese gilt hier, je stärker der Typ A in einem Menschen ausgeprägt ist bzw. je mehr sich eine Person an eine gewisse Geschwindigkeit gewöhnt hat, um so mehr braucht diese Person ein gewisses Grad an Geschwindigkeit und flüssiges Vorwärtskommen, um sich in innerer Harmonie zu fühlen, und um so mehr wird überhöhte Geschwindigkeit zum Kavaliersdelikt.

2.2.5. Zeitdruck

Das Automobil entwickelte sich funktionell zur Zeitsparmaschine. Die Massenmotorisierung führt, nach Schopf²⁰⁰, zum „Krieg um die Zeit“. Komplementär mutierte das gesellschaftliche Verhalten zu einem quantitativen Anstieg an Tätigkeiten und es florierte die Liebe zu Entfernungen. Diese Spirale der Geschwindigkeit und Beschleunigung führt dazu, dass sich Menschen sehr gehetzt fühlen, und sich dem Puls der Zeit zu immer „schneller, höher, weiter“ auch hinter dem Steuer des Kraftfahrzeuges hingeben. Bzw. fühlen sie sich bemüßigt, sich dem allgemeinen Zeitdruck auch auf der Straße hinzugeben und wertvolle Zeit auf der Straße durch ein schnelleres Tempo einzusparen. Das Paradoxe dieser Zeit liegt aber darin, dass sich die Spirale der Beschleunigung immer weiter dreht. „Je mehr Zeit wir sparen, desto weniger haben wir!“²⁰¹

2.2.6. Die Täuschung der Wahrnehmung im/durch das Kraftfahrzeug

Ein heimtückisches Gefahrenmoment in der Benützung von Kraftfahrzeugen liegt in einer getäuschten Wahrnehmung. Die motorisierte Teilnahme am öffentlichen Verkehr vermittelt den Verkehrsteilnehmern und -teilnehmerinnen die Wahrnehmung einer Privatheit. Das Kraftfahrzeug ist Privateigentum, indem es bestiegen wird, wird privater Raum²⁰² bestiegen. Diese Wahrnehmung der Privatsphäre bleibt selbst dann aufrechterhalten, wenn sich das Kraftfahrzeug im öffentlichen Raum bewegt. Genau in dieser getäuschten Wahrnehmung, der Bewegung am/im primär privaten Raum, liegt die große

²⁰⁰ Vgl. Schopf 1992, S. 31ff

²⁰¹ Rosa 2005 Zit. Ende, S. 43

²⁰² Vgl. Löw 2001: Löw unterscheidet zwischen dem Privaten Raum, dem Öffentlichen Raum und dem Halböffentlichen Raum. Dem Privaten Raum wird der Wohnbereich bzw. Eigentum zugeordnet, dem Öffentlichen Raum Straßen, Plätze, Bahnhöfe, Geschäfte, etc. und dem Halböffentlichen Raum institutionalisierte Räume, wie z.B. Schulen, Vereinsgebäude, etc.!

Gefahr. Denn das Synonym „Privatheit“ vermittelt gleichzeitig auch die Wahrnehmung eines Rechts auf Intimität, Selbstbestimmtheit und die vorgetäuschte Wahrnehmung eines Schutzraumes²⁰³. Die subjektive Wahrnehmung des Rechtes auf Privatheit, die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit, und die Freude an der Leistungsstärke des Kraftfahrzeuges schwächen das moralische Verantwortungsbewusstsein und die persönliche Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen, auf begehrte Geschwindigkeit zu verzichten.

Sobald ein Kraftfahrzeug in Bewegung gesetzt wird, gibt sich der Lenker, die Lenkerin des Kraftfahrzeuges der Gewalt der Geschwindigkeit hin. Dieser häufig unsichtbaren Gewalt vertraut der Verkehrsteilnehmer bzw. die Verkehrsteilnehmerin sich im Straßenverkehr täglich an. Das Ausmaß der ausgelösten Kräfte wird kaum in der Schärfe wahrgenommen, als es tatsächlich ist.²⁰⁴ Erahnt wird das tatsächliche Ausmaß der Kräfte von Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen erst bei prekären Situationen, bei Bremsmanövern, bei ins Schleudern geratenen Kraftfahrzeugen und bei Kollisionen. Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen wähnen sich für Gewöhnlich in Sicherheit²⁰⁵. Wie kann dieser Umstand erklärt werden? „Die Wahrnehmung“, so Herkner²⁰⁶, „und Interpretation der momentanen Situation bestimmt die Art des erlebten Gefühls. Die Qualität des Gefühls hängt von kognitiven Prozessen ab.“ Das würde bedeuten, die

²⁰³ Dass sich Personen im Auto sehr privat und unbeobachtet fühlen, wird durch die Beobachtung untermauert, dass man häufig Kraftfahrzeuginsassen beobachten kann, die in der Nase bohren. Nasenbohren ist kulturell verpönt, und wird von den Personen nur in äußerster intimer Situation getan.

²⁰⁴ Die sich differenzierende subjektive Wahrnehmung wird deutlich, sobald man z.B. an einer Autobahn am Pannestreifen steht und die Kraftfahrzeuge an einem vorbeirasen. Die Kraft der Geschwindigkeit wird von außen ganz anders wahrgenommen, als im Vergleich als Insasse eines Kraftfahrzeuges.

²⁰⁵ Folgende Beobachtung hat deutlich gemacht, welche Wahrnehmungstäuschung und welcher Hemmungsverlust vorliegen, wenn Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen sich in einem Sicherheitsgefühl wiegen: Ein Instruktor hat im Zuge eines Fahrsicherheitstrainings nach einigen Übungsdurchgängen mit Vollbremsungsversuchen die Teilnehmer und Teilnehmerinnen aufgefordert, ihr bisheriges Bremserfahrungswissen einzusetzen, und so zu bremsen, dass sie genau vor einem Hindernis stehen bleiben. Er hat dieser Übung insgesamt vier Durchgänge gegeben. Bei den ersten beiden Durchgängen war das Hindernis eine Wasserfontäne. Mindestens die Hälfte der Teilnehmer und Teilnehmerinnen haben den Bremsweg bereits ziemlich genau einschätzen können und das Kraftfahrzeug eine kurze Strecke davor zum Stillstand gebracht. Beim dritten und vierten Durchgang hat sich der Instruktor persönlich als Hindernis hingestellt. Keiner der Teilnehmer und Teilnehmerinnen hat den PKW näher als 10 Meter vor dem Instruktor zum Stillstand gebracht. Obwohl der Erfahrungshorizont durch die vorhergehenden Bremsversuche bereits vorhanden war. Daraus lässt sich schließen, dass das Gefühl, alleine auf der Fahrbahn zu sein, die Wahrnehmung der Gefahr verringert und somit das Sicherheitsgefühl täuschend stärkt. Nicht umsonst sind 58% aller Verkehrsunfälle von Jugendlichen Alleinunfälle. Unfallursache Nr. 1 ist bei Alleinunfällen überhöhte Geschwindigkeit. Als Resümee kann daraus folgen, dass ein „subjektives“ Sicherheitsgefühl große Gefahren in sich birgt. Zusätzlich ist zu bedenken, dass sich durch das menschliche Hindernis eine innere Hemmung entwickelt, und unbewusst oder auch bewusst eine niedrigere Geschwindigkeitsstufe gewählt wird.

²⁰⁶ Herkner 2004, S. 337: H. zitiert Schachter 1964

Qualität des realen Sicherheitsgefühls im Kraftfahrzeug hängt davon ab, wie reflektiert der Kraftfahrzeuglenker, die Kraftfahrzeuglenkerin, bezüglich der getäuschten Wahrnehmung von Sicherheit ist.²⁰⁷ Unreflektiert kann sich z.B. eine rasante Fahrt (z.B. in einem sich sehr ruhig bewegenden, luxuriösen Kraftfahrzeug) als ein betörendes Erlebnis anfühlen. Eingebettet in weiche (Leder)sitze kann so eine Fahrt bei freier Fahrbahn als etwas ganz besonderes wahrgenommen werden. Bei jemandem, der am Straßenrand steht, kann das Herankommen bzw. Vorbeirasen eines Kraftfahrzeuges hingegen ein Gefühl der Bedrohung hervorrufen. Weiters haben „Gefühle einen weit reichenden Einfluss auf unser Denken und Handeln.“²⁰⁸ Unsichere Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen wählen von sich aus im Normalfall niedrigere Geschwindigkeiten. Sichere Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen, bzw. solche, die sich subjektiv betrachtet sicher fühlen, sind dagegen sehr häufig geneigt, sich für höhere Geschwindigkeiten zu entscheiden.²⁰⁹ Die Wahrnehmung der Geschwindigkeit dürfte (unreflektiert) kaum einem rationalen Zusammenhang entsprechen.²¹⁰ Sie entwickelt sich viel mehr aus dem subjektiven Sicherheitsgefühl heraus. Schopf beruft sich bei dieser Annahme auf ein Experiment von Engels²¹¹. Dieser hat auf die Frage nach den Restgeschwindigkeiten nach Bremsmanövern aus verschiedenen hohen Geschwindigkeiten von den Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen durchschnittliche Annahmen erhalten, die der tatsächlichen Restgeschwindigkeit um ca. 37% unterlagen. Dabei waren erfahrene Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen in ihrer Einschätzung noch weiter von den realen Geschwindig-

²⁰⁷ Vgl. Risser 2001, S. 12: Verkehrsteilnehmer glauben nicht daran, dass ihre Verhaltensweisen gefährlich sind, denn gefährlich sind ihre Verhaltensweisen ja nur „statistisch“ gesehen. Entscheidungsträger vermitteln mit dem Unterlassen bestimmter Entscheidungen, wie z.B. dem Unterlassen einer weiteren Geschwindigkeitslimitierung, dass die Annahme der geringen Gefährdung stimmt.

²⁰⁸ Herkner 2004, S. 349: H. zitiert Isen 1987

²⁰⁹ Auch hier wäre das Beispiel von Risser beweisführend: (vgl. Risser 2001, 13) Demnach sind leistungsstarke (sich deshalb sicherühlende) und gleichzeitig unerfahrene Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen die gefährlichste Gruppe im Straßenverkehr.

²¹⁰ Ein Beispiel für den gefühlsmäßigen Zugang zu einer subjektiv „sicheren“ Geschwindigkeitswahl und der Nichtwahrnehmung von Gefahr bei Geschwindigkeit ist eine Studie, durchgeführt vom KfV zum Thema Drängeln. Unter: OTS0055 5 CI 0755 KVS0001, 29.Jän.08: Sicherheit/Exekutive/Straße/Unfälle/Verkehr: „Geschätzt wird“, so der Leiter des KfV: „von der Hälfte der Befragten der Abstand nach Gefühl und Augenmaß, wobei der notwendige Abstand aber grob unterschätzt wird. Der empfohlene Mindestabstand beträgt zwei Sekunden – bei einer Geschwindigkeit von 130km/h wären das 72 Meter. Von den Befragten wurde der Soll-Abstand bei 130km/h weit geringer eingeschätzt, nämlich auf etwa 0,75 Sekunden, was 27 Metern entspricht. Der subjektiv geschätzte IST-Abstand beträgt rund 13 Meter oder 0,36 Sekunden. „Der subjektiv geschätzte Ist-Abstand liegt damit bereits in einem Bereich, für den eine Vormerkung fällig wird. Der subjektiv empfundene Grenzwert fürs Drängeln liegt bei neun Metern (0, 25 Sekunden).“

²¹¹ Vgl. Schopf 1992, S. 41

keiten entfernt, als die Gruppe der Fähranfänger. Offensichtlich sinkt bei längerer Fahrt mit hoher Geschwindigkeit die Reizschwelle. Selbst geringe Geschwindigkeitsreduktionen üben enorme Abweichungen bei Geschwindigkeitseinschätzungen auf.²¹² Dieser Umstand kann noch durch eine weitere Erkenntnis erklärt werden: Die Wahrnehmung von der Lage im Raum und der Zeit verändert sich mit Zunahme der Geschwindigkeit. Schopf verweist auf Einsteins Relativitätstheorie, welche besagt, dass sich sowohl Raum- als auch Zeitmaßstäbe in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit verändern. Die Geschwindigkeit trennt wahrnehmungsgemäß Fahrzeuginsassen von den Orten, durch die sie sich bewegen. Virilio²¹³ weist darauf hin, dass Geschwindigkeit zu einem Wahrnehmungsverlust des Unmittelbaren führt. Landschaften, Gebäude und Personen gleiten wie ein Film an den Augen der Fahrzeuginsassen vorbei. Würde die gleiche Strecke zu Fuß durchwandert werden, würden Temperaturen, Düfte, Geräusche, situationsbedingte Verhältnisse und Befindlichkeiten der Personen des Ortes auf den Reisenden einwirken. Das Kraftfahrzeug durchschneidet den Ort durch seine Geschwindigkeit wie ein Pfeil. Die ganzheitliche Situation des Ortes wird nicht wahrgenommen. Es bleibt im Wesentlichen die visuelle Wahrnehmungsaufnahme durch den Rahmen der Windschutzscheibe, bzw. durch den Rahmen des Visiers erhalten. Geschwindigkeit verändert die sichtbaren Dimensionen, die wahrgenommen werden.²¹⁴ Visuelle Wahrnehmung ohne Bezug auf ein ganzheitliches Erleben bleibt an der Oberfläche des „fotografischen Bildes“. Der Fahrzeuginsasse wird zum unbeteiligten Voyeur der Landschaft, die er durchquert. Die Situation des Ortes kann nicht in ihrer realen Gesamtheit erfasst und erfüllt werden.²¹⁵ Nähme die Fahrt jedoch durch einen Zusammenstoß ein jähes Ende, würde der Reisevoyeur plötzlich den Wahrheitssprung von der Bühne in den Saal erleben. Der Berittene verliere zugunsten der Beschleunigung den Boden unter den Füßen, dem Kraftfahrzeuginsassen kommen durch den Komfort sowohl Tastsinn als auch Muskelkontakte zugunsten eines flüchtigen Vorübergleitens abhanden. Die Schnelligkeit der Fahrt betrüge.

²¹² Z.B. haben Lenker nach einer längeren Fahrt auf der Autobahn beim Befahren der ersten Kilometer auf dem untergeordneten Straßennetz das Gefühl, sehr langsam unterwegs zu sein.

²¹³ Vgl. Virilio, 1989; S. 31ff.

²¹⁴ Vgl. Virilio 1989, S. 153: Durch Bewegung verändert sich der Blickwinkel. Zunehmende Geschwindigkeit bringt eine Abfolge ständig neuer Blickwinkel mit sich. Hier beschreibt Virilio, wie sich Wahrnehmungen von Dimensionen durch den veränderten Blickwinkel verändern: „Ein Ball von der Ferne betrachtet ist ein Punkt (eindimensional), nähert man sich ihm, wird er zur Scheibe (zweidimensional), befindet man sich neben dem Ball wird er zum Körper (dreidimensional), ganz vor den Augen wird er ein großer Fleck (zweidimensional).“

²¹⁵ Vgl. Affolter 1987

Ringel²¹⁶ beschreibt den Zustand der Wahrnehmungstäuschung durch hohe Geschwindigkeiten als eine Art „Rauschzustand, einer Art Trance, in der die Welt um den Fahrer versinkt“. Die Autokarosserie als Schutzhülle kaschiert die harte Wirklichkeit. Auch Walther²¹⁷ spricht von einem „Rauschzustand“, der sich bei hohen Geschwindigkeiten einstellt. Das Zeitempfinden ist nach seinen empirischen Untersuchungen von der Art der Fortbewegung abhängig. Bei niedrigen Reisegeschwindigkeiten dürfte demnach das Zeitempfinden viel ausgedehnter empfunden werden, als das bei hohen Geschwindigkeiten der Fall ist. Die Reisezeit wird bei hohen Geschwindigkeiten viel geringer eingeschätzt, als sie tatsächlich ist. Walther vermutet darin die irrationale Annahme der Zeiteinsparung bei hohem Tempo. „Auch der Entfernungsbegriff“ so Schopf, „wird bei hohen Geschwindigkeiten einer großen Verfälschung unterworfen.“²¹⁸ Man habe sich als Insasse im oder am Kraftfahrzeug die Zurücklegung weiter Entfernungen nicht durch eigene Kraftanstrengung verdient. Aus diesem Mangel an Aufwand folge dann ein Mangel an Vorstellungskraft bezüglich der Erstreckung des Raumes. Schopf beruft sich in seiner Annahme auf Haber und Knoflacher. Beide nennen die subjektive Empfindung des „Energieverbrauchs für Körperfunktionen“ als Maßstab zur Abschätzung von Zeit und Entfernungen. Die Raum-Zeit-Wahrnehmung bei Geschwindigkeit würde demnach einer sehr subjektiven Interpretation unterworfen. Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen operieren innerhalb technischer Geschwindigkeitsgrenzen in relativer Freiheit. Lenker und Lenkerinnen seien, nach Knoflacher, vor allem auf ihre Sinne und Erfahrungen in Form des sensorischen und tertiären²¹⁹ Gedächtnisses angewiesen. Diese Annahmen würden zur Erklärung des Phänomens²²⁰ beitragen, dass das menschliche Gehirn dazu neigt, den Bremsweg bei niedrigeren Geschwindigkeiten (etwa 30 km/h) zu überschätzen (positive Einschätzung), während bei höheren Geschwindigkeiten der Bremsweg unterschätzt wird (negative Einschätzung).

Eine weitere Gefahr im Hinblick auf Fehleinschätzungen von Geschwindigkeiten liegt in der Wahrnehmungstäuschung bei Dunkelheit. Dabei dürften Geschwindigkeiten bei Dunkelheit um 30% unterschätzt werden.²²¹

²¹⁶ Vgl. Ringel 1989

²¹⁷ Vgl. Walter 1975

²¹⁸ Zit. Schopf 1992, S.34ff

²¹⁹ Vgl. Schopf 1992, S. 41: Das tertiäre Gedächtnis ist das Ergebnis häufiger Übung.

²²⁰ Dieses Phänomen wurde mir von einem Instruktor genannt, der sich sehr intensiv mit (fehlerhaftem) Fahrverhalten auseinandergesetzt hat.

²²¹ OTS0015 5 CI 0245 NAR0002, 26. Okt.08: Verkehr/ARBÖ/Gesundheit/Medien/Sicherheit/Straße: „Bei Dunkelheit kann das menschliche Auge Geschwindigkeiten nicht richtig wahrnehmen, Bewegungen

Die tatsächliche Gefahr, die durch Geschwindigkeit ausgelöst werden kann, bleibt im Grunde für Lenker und Lenkerinnen von Kraftfahrzeugen nicht erfassbar. Die tatsächliche Gefahr ist hauptsächlich statistisch begründet. Positiv erlebte Ausfahrten verstärken das Gefühl der subjektiven Sicherheit. Der Ansporn, auf Geschwindigkeit zu verzichten, bleibt durch das fehlende Risikobewusstsein aus. Ohne Gefahreinsicht, ohne unmittelbare Belohnung²²² und somit ohne Verstärkung ist ein Verzicht auf Geschwindigkeit moralisch unbegründet. Erfahrbare würde die reale Gefahr erst im Fall einer selbst erlebten unkontrollierbaren Situation. Geschwindigkeit mutiert durch das bewegte Kraftfahrzeug zu Gewalt, welche einer Vernichtung gleichkommen kann. Dieser gefahrenträchtige Umstand wird von Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen kaum wahrgenommen. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden somit nicht als Fahrlässigkeit erlebt, sondern als Kavaliersdelikt wahrgenommen.

Ein Beweis dafür, dass Geschwindigkeit und die Teilnahme am Verkehr verharmlost betrachtet wird, ist die Tatsache, dass sowohl viele Jugendliche als auch langjährige Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen in der Fahrausbildung durch Fahrschulen eine reine wirtschaftspolitische Maßnahme sehen.

2.2.7. Geschwindigkeit und Macht

„Macht wird von N. Elias als eine elementare Struktureigentümlichkeit aller menschlichen Beziehungen verstanden, die in die Erklärung sozialer Prozesse immer einbezogen werden sollte.“²²³ Gerade im Bezug auf Geschwindigkeit spielt Macht eine ganz besondere Rolle. Geschwindigkeit trennt heterogene Leistungsfähigkeit in „Schnellere“ und „Langsamere“, in „Sieger“ und „Verlierer“, in „Angesehene“ und „Zurückgebliebene“, es folgt eine Differenzierung von „oben“ und „unten“.

Das Motiv der Bewegung ist, wie bereits erwähnt wurde, grundsätzlich ein lebenserhaltendes. Das ursprüngliche Motiv der beschleunigten Bewegung liegt im machtspezifisch spontanen Reflex der Flucht, sozusagen der Flucht vor dem Machtverlust, oder im Bedürfnis nach Beute bzw. Eroberung.

werden um 30 Prozent langsamer empfunden.“ so ARBÖ-Verkehrsmediziner Medizinalrat Prof. Prim. Dr. Josef Nagler.

²²² Ein Großteil der „schnellen“ Fahrten verläuft ohne Komplikationen. Es bedarf nicht unbedingt einer langsamen Geschwindigkeit, um „unbeschädigt“ ans Ziel zu gelangen.

²²³ Brockhaus 1990, Band 13, S. 673

Die Vergrößerung der Distanz bei Fluchtverhalten und die Verringerung der Distanz bei Jagdverhalten war durch beschleunigte Bewegung jeweils dem Selbsterhaltungstrieb zuzuschreiben.²²⁴ Die Fähigkeit der schnellen Fortbewegung war eine Überlebensfrage. Jagd- und Fluchtverhalten wurden im Laufe der gesellschaftlichen Entwicklung zum Teil transformiert in territoriale Eroberungszüge und Verteidigungshaltungen. „Die meisten Autounfälle sind eigentlich Jagdunfälle“, so Koenig, „jedes Überholmanöver ist ein Jagderlebnis!“²²⁵

Lebensformen, Gesellschaftsformen und Hilfsmittel haben sich im Laufe der „Fortbewegungs“-Geschichte verändert, die Motive der beschleunigten Fortbewegung sind im Wesentlichen aber gleich geblieben. Bereits in der Tierwelt ist Schnelligkeit ein Ausdruck von Eroberung bzw. des Schreckens. Schnelligkeit wurde in der Entwicklung der Menschheit neben der körperlichen Beschleunigungskraft unterstützt durch Wurfgeschosse. Bis es zur Domestizierung des Pferdes kam. Der auf das Pferd „Aufgestiegene“²²⁶ beherrscht die „Untengebliebenen“ durch seine Höhe, aber auch durch die Schnelligkeit des Reittieres. Für den „Untengebliebenen“ gibt es kein Entrinnen mehr. „Die Diskrepanz der Geschwindigkeit und Stoßkraft“, so Virilio, „führt zur Abwertung des Schwächeren.“ Macht bringt immer „Überlegene“ und „Unterlegene“ mit sich. Die Macht lag in jeder historischen Epoche bei den „Eliten“ der Geschwindigkeit, denjenigen, die an „Geschwindigkeit“ und „Stoßkraft“ voraus waren. Von Cäsar bis Napoleon habe sich, nach Virilio, der Geschwindigkeitsspielraum kaum vergrößert, das Pferd und die Reitkunst gaben das Tempo vor. Die größte lokale Ausdehnung der Beschleunigung erfährt der Mensch durch die Erfindung des Fahrzeuges. Die Fahrt im Kraftfahrzeug erscheint, historisch betrachtet, als Sublimierung der Jagd, der Mobilmachung und der Eroberung. Die Gewalt der Geschwindigkeit komme, nach Virilio, einer Vernichtung gleich. Der schnellste Weg habe sich oft als der gewaltsamste erwiesen. „Die dromokratische“²²⁷ Hierarchie der Geschwindigkeit bringt“, nach Virilio, „einen neuen Adel hervor.“ Zu Beginn konnte es sich das Bürgertum leisten, den herrschenden Schichten durch den Besitz eines Kraftfahrzeuges zumindest auf der Straße den Rang abzunehmen. Sachs²²⁸ meint dazu: „Vorerst eigneten sich Aristokraten und das Großbürgertum den Motorwagen an, um in der Schnelligkeit und Macht der Wagen ihre soziale Überle-

²²⁴ Vgl. Virilio 1989, S. 40ff

²²⁵ Kreuzer Zit. Koenig 1985, S. 96

²²⁶ Vgl. Virilio 1989, S. 36

²²⁷ Vgl. Virilio 1989, S. 102: Dromokratie: Geschwindigkeitsordnung

²²⁸ Zit. Sachs 1984, S. 20

genheit auszustellen. Es war immer schon ein Zeichen von Macht, einen ausgedehnten Raum zu beherrschen. Und das Automobil war von Anfang an ein Statussymbol, denn es verlangt ja von der Sache her nach Öffentlichkeit.“ Die Gruppe der Autofahrer und der Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge hebt sich durch ihre unterstützende motorisierte Potenz von der nicht motorisierten Gesellschaft machtvoll ab. Sie schafft sich ein erhöhtes Selbst, einen gewissen elitären Freiraum, der es ermöglicht, selbstbestimmt einen Ort zu verlassen, sich beinahe unabhängig von Zeit und Raum, als auch von umweltbezogenen Bedingungen²²⁹ frei zu bewegen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Automobil zum Massengut, selbst der unteren sozialen Schichten. Die Massendemonstration von Macht auf der Straße hat seinen Lauf begonnen. Selbstbestimmtheit ist ein Ausdruck von Macht und der Emanzipation. Nicht von Ungefähr nahm proportional mit dem Prozess der Emanzipierung der Frau auch die Zahl der weiblichen Kraftfahrzeugbesitzerinnen zu.

Die ausgehende Macht durch das Kraftfahrzeug liegt auch in der Möglichkeit, sich geschützt und anonym im öffentlichen Raum zu bewegen und rasch unerkannt den Ort zu verlassen.²³⁰ Beide Motive, Eroberung und unerkanntes Verlassen, sind ein Synonym der Macht.

Der Autoverkehr hat den Machtanspruch über den öffentlichen Raum „Straße“ für sich in Anspruch genommen. Das Automobil zwingt alle Personen, auch wenn sie über kein Auto verfügen, sich auf der Straße autogerecht zu verhalten.²³¹ Verkehrswege werden vornehmlich nach den Bedürfnissen des motorisierten Straßenverkehrs gestaltet. Schä-

²²⁹ Umweltbezogene Bedingungen: Vorhandensein öffentlicher Verkehrsmittel, sowie Fahrstrecke, Haltestellen und Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel! Geschlossene Kraftfahrzeuge bieten zusätzlich Schutz vor Wetterbedingungen. Geländegängige Kraftfahrzeuge sind in der Lage, unwegiges Gelände zu befahren.

²³⁰ Zit. Sachs 1984, S. 24: Sachs beschreibt das Fahrverhalten von Kraftfahrzeuglenkern, noch bevor Nummerntafeln als ein verpflichtendes Kennschild eingeführt wurden, anhand eines offenen Briefes an den Pariser Polizeipräsidenten, erschienen in „Le Journal“ 1896: „Gestern bin ich mit meiner Frau und meinen Kindern fast von einem Herrn, der auf einem Automobil mit der Geschwindigkeit einer Lokomotive dahinraste, überfahren worden. Ihn festzuhalten war natürlich unmöglich. Der Polizist gab mir auf die Frage, ob es eine Chance gäbe, ihn wieder zu finden, die Antwort: „O Gott, mein Herr, wir sind ohnmächtig gegenüber diesen Leuten. Sie wissen genau, dass sie sich durch Flucht entziehen können.“ Im Übrigen ist das Verhalten bei anonym fühlenden Radfahrern oder auf den Schipisten ähnlich. Trotz der hohen Unfallquoten auf den Schipisten, die großteils durch zu hohe Geschwindigkeiten verursacht werden, gibt es gesellschaftlich keine Ambitionen, ja sogar heftige Abwehr, Geschwindigkeit zu begrenzen. Jeder Rennläufer, jeder Schifahrer, müsste sich im Klaren sein, dass Fahrten mit hohen km/h's höchst riskant sind. Es ist die Geschwindigkeit, die Lust am Schifahren macht. Im Falle eines Unfalles sind die Menschen sehr empört, dennoch wird schnelles Fahren durch die hohe Zahl an Verletzten od. sogar Getöteten nicht in Frage gestellt.

²³¹ Vgl. Sachs 1984, S. 23

fers²³² schreibt der „... Eigenständigkeit einer sozialen Gruppe immer auch ein Stück Eigenständigkeit gegenüber dem „Zwangscharakter der Gesellschaft“(Durkheim) zu.“ Die Gruppe der motorisierten Verkehrsteilnehmer ist eine sehr zielstrebige, ehrgeizige und willensstarke Gruppe. Sie ist bestrebt, die Möglichkeiten der begehrten vorhandenen Motorkraft auch auszuschöpfen.

Beschleuniger geben geistig antizipatorisch das Tempo vor, sie sind als Meinungsführer in einer Machtposition. Die Menschheit arbeitet an der Beschleunigung, und an zunehmendem Wohlbefinden während des Aktes der Beschleunigung. Der Ausbau der Verkehrswege lässt einerseits höhere Geschwindigkeiten zu, und ermöglicht andererseits durch geschmeidige Straßenbeläge ein angenehmes Fahrgefühl. Kraftfahrzeuge nehmen an motorischer Leistungskraft zu und erlauben durch ihre bequemere Ausstattung ein immer komfortableres Reisen. Auf der Straße, DEM öffentlichen Raum der Selbstdarstellung, wird Prestige, Zeit und Raum erobert.²³³ Die Ethologie versucht nachzuweisen,²³⁴ dass die Erringung von Macht als Bedürfnis nach Selbsterhöhung und Selbstbehauptung ein allgemeiner Antrieb für soziale Beziehungen ist.

Das Lenken eines Kraftfahrzeuges ist eine gesellschaftlich sehr junge Form der Machtausübung und gleichzeitig eine verdeckt gehaltene Form der Machtausübung. Mit Hilfe des Kraftfahrzeuges wird mit Leichtigkeit das Land erobert, der Raum überwunden. Man gelangt sehr rasch von A nach B. All das übt auf den Menschen einen enormen Reiz aus. Dabei geht es kaum nur um die Erleichterung von Frachtenlieferungen. Der wesentliche Reiz im Lenken eines Kraftfahrzeuges liegt in der elitären Wahrnehmung von sich selber. Das Kraftfahrzeug wird „Eins“ mit dem Steuermann, der Steuerfrau. In dieser zweiten Haut, der potenzierten motorisierten Erweiterung des „Selbst“, erlebt der Lenker, die Lenkerin das „Selbst“ im potenzierten Zustand, und präsentiert sich auch der Umwelt in diesem potenzierten Zustand. Elitäre Automarken und/oder hohe Geschwindigkeiten verstärken den Eindruck und Ausdruck der Macht.

Der Lenker eines Kraftfahrzeuges wird zudem zum erhabenen Beobachter, die Lenkerin zur erhabenen Beobachterin, einer sich beinahe grenzenlos erscheinenden Welt, ohne mit ihr in Kontakt treten zu müssen. Hinter dem Steuer gewinnt der Lenker, die Lenkerin ein Lustgefühl der individuellen Macht. Musikalische Umrahmung kann diese Emp-

²³² Schäfers (1999), S. 32f;

²³³ Vgl. Virilio 1989, S. 55ff: Auf der Straße wird im Vergleich zur Fahrt mit der Eisenbahn Zeit erobert, es geht um ein Siegen, ein Vorrücken.

²³⁴ Vgl. Hillmann, 2007, s. 516

findung noch um ein vielfaches verstärken. In diesem Zustand wächst die Lust auf Geschwindigkeit und das Gefühl der persönlichen Stärke. Diese stark ersehnte, positive Wahrnehmung von sich selbst, leider aber täuschende Wahrnehmung des „Selbst“, verdichtet die Wahrnehmung der Macht. Ist ein Individuum empfänglich für die Wahrnehmung der Macht, möchte sie diese immer wieder erleben, die Grenzen auch immer weiter ausbauen, und wird nicht so ohne weiteres bereit sein, auf dieses Erleben in motorisierter Verstärkung unter hohen Geschwindigkeiten zu verzichten.

Der Lenker, die Lenkerin eines motorisierten Kraftfahrzeuges wird somit zum Eroberer, zur Eroberin des öffentlichen Raumes. Virilio geht in seinen Ausführungen aber noch weiter, indem er behauptet: „Der territoriale Raum ist im Begriff, sich zu verflüchtigen, es bleibt die Zeit.“ Geschwindigkeit, der Wettkampf um das Einholen der Zeit, erhält demnach zunehmend an Bedeutung. Verkehrsdichte und geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen werden in hohem Maß als freiheitsraubend empfunden. Aggression und Verteidigungshaltung sind dort stark ausgeprägt, wo jemand unter Verlustängsten leidet und sich in seiner persönlichen Freiheit und Machtposition gefährdet oder sogar beraubt fühlt. Instinktiv fühlt der Mensch sich in einer stärkeren Position wie von selbst als jener, der zu bestimmen hat und über das Recht verfügt, sich den Vorrang zu nehmen.²³⁵

Das globale Bedürfnis nach Macht und Machterhaltung stellt sich einer Repression an Beschleunigung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln entgegen. Die Gruppe der Fortschritt(Beschleunigungs)-Befürworter setzt sich letztendlich immer gegen die Gruppe der Fortschritts(Beschleunigungs)-Verweigerer durch.²³⁶

²³⁵ Kraftfahrzeuglenker fühlen sich im öffentlichen Raum als „bedeutsamer“ gegenüber Fußgängern und Radfahrern. Diese haben sozusagen der freien Fahrt die Straße freizuhalten. Kraftfahrzeuglenker nehmen unausgesprochen im öffentlichen Raum das Recht für sich in Anspruch, zu fahren und zu parken, wo und wie sie es brauchen. Fußgänger haben auszuweichen, Platz zu schaffen, sich dem Bedürfnis der Freien Fahrt unterzuordnen. Diese Sichtweise ist in der Zeit des aufkommenden Automobilwesens bereits durch ein extrem rücksichtsloses Verhalten der ersten Kraftfahrzeuglenker sichtbar geworden, als die Straßen noch von Fußgängern und nichtmotorisierten Fuhrwerkzeugen bevölkert war. Ein Bauer, der seine Tiere heutzutage über die Straße treibt, ist der Lächerlichkeit preisgegeben. Kinder haben auf der Straße NICHTS zu suchen. Fußgänger haben sich so zu verhalten, dass dem flüssigen Verkehr kein Einhalt geboten wird.

²³⁶ Vgl. Rosa 2005, S. 52: „Die Kräfte der Beschleunigung und der Entschleunigung halten sich nicht die Waage, sondern sind höchst einseitig verteilt.“

2.2.7.1. Machtverhältnisse zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen

Macht ist dadurch gekennzeichnet, dass Personen oder Institutionen das Verhalten anderer Personen oder Institutionen auch unabhängig von deren Willen zu beeinflussen vermögen. Max Weber definiert Macht als: „... die Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf die Chance beruht!“ Kraftfahrzeuglenker sind nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern in mehrerer Hinsicht überlegen. Macht²³⁷ beruht einerseits auf persönlicher, physischer oder psychischer Überlegenheit. Das bedeutet, dass die Art der Verkehrsteilnahme ausschlaggebend ist über die hierarchische Positionierung auf der Straße. In Bezug auf den Straßenverkehr verleiht das Kraftfahrzeug dem Kraftfahrzeuglenker, der Kraftfahrzeuglenkerin, gegenüber der nicht motorisierten Gruppen von Verkehrsteilnehmern eindeutige physische Überlegenheit, sowohl in der Größe als auch in der Leistungskraft. Innerhalb der homogenen Gruppe der motorisierten Verkehrsteilnehmer verleihen Marke und Type des Kraftfahrzeuges eine weitere differenzierte physische Macht. Lenker von exklusiveren, größeren oder schnelleren Kraftfahrzeugen fühlen sich in der hierarchischen Struktur höherrangig. Sie entwickeln eine Wahrnehmung von persönlicher und darüber hinausgehender psychischer Macht. „Siegen heißt vorrücken, eine größere Geschwindigkeit bedeutet so viel wie Machtübernahme.“²³⁸ Geschwindigkeit sei, so Schopf²³⁹, die Währung des Reichtums. So lacht das gewöhnliche „Volk“ hämisch aus den Fahrzeugen, wenn es in der Lage ist, Autos mit hohem Statussymbol zu überholen. Die provinzielle Bevölkerung beweist ihre Macht am Land in hämisch empfundener Überlegenheit, wenn sie Kraftfahrzeuge mit städtischem Kennzeichen überholt.

Macht beruht, nach Hillmann, weiters auf einer überlegenen Organisationsfähigkeit. Automobilhersteller und ihre Lobbys sind eine sehr willensstarke prestigeträchtige Gruppe, mit einem finanzstarken Hintergrund. Sie verfügen somit über ein gewaltiges politisches Druckmittel. Verkehrspolitisch sind starke Diskrepanzen zwischen institutionalisierten Autoritäts- und Herrschaftsverhältnissen und faktischen Einfluss- und Machtverhältnissen festzustellen. Autofahrerlobbys üben Druck aus, dass sehr viele Steuergelder für den Ausbau von Straßen verwendet werden, ebenso für Forschungstätigkeiten zu passiven Sicherheitsmaßnahmen sowohl in der Ausstattung von Kraftfahr-

²³⁷ Hillmann 2007, S. 516

²³⁸ Zit. Virilio 1989, S. 59

²³⁹ Vgl. Schopf 1992, S. 31

zeugen, als auch in der Qualität der Beläge und der Gestaltung der Verkehrswege. Sie verhindern aber vehement, dass Geschwindigkeitslimits weiter reduziert werden. Politische Entscheidungsträger nehmen Rücksicht auf die Bedürfnisse ihrer motorisierten Wählerschaft. Trotz ihrer Verantwortlichkeit lehnen sie sehr häufig Konfrontationen bezüglich Reduktion der Tempolimits emotional reagierend ab. Dieser Umstand ist unter anderem auf den eigenen Geschwindigkeitsanspruch zurückzuführen. Sie sind nicht selten selbst der Liebe zum Automobil verfallen bzw. kennen sie die Lust auf Geschwindigkeit von sich selbst sehr genau.

Nichtmotorisierte Gruppen von Verkehrsteilnehmern sind kaum organisiert. Sie stellen, politisch betrachtet, eine sehr schwache Gruppe unter den Verkehrsteilnehmern dar, und haben auch keinen finanziellen Hintergrund. Die Macht nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer beruht alleine auf den gesetzlichen Bestimmungen des Rechts. „Recht ist das Instrument des Schwächeren, sich gegen den Machtanspruch des Stärkeren, sofern dieser nicht rechtens ist, zu wehren!“²⁴⁰ In der Realität erweist sich allerdings „Macht“ stärker als „Recht“.²⁴¹ Bezüglich des Straßenraumes bildet das „Straßenverkehrsrecht“ die Grundlage für die Gleichheit der Verkehrsteilnehmer. Tatsächlich schafft das Recht eine annähernde Gleichheit für homogene Gruppen von Verkehrsteilnehmern, nicht aber für heterogene Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Etzioni sagt: „Ungleiche Machtverteilungen unter den ... Akteuren sind kongenial, also strukturinherent, und beeinflussen die Beziehungen wesentlich.“ Verkehrsregeln sorgen somit nicht nur für Verkehrssicherheit, sondern auch für einen hierarchischen Ausgleich. Zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern ist aber nach wie vor ein Machtgefälle beobachtbar. Autofahrer nehmen das Vorrecht der freien Beweglichkeit auf der Straße für sich in Anspruch. Konfliktpotential ergibt sich, nach Dahrendorf²⁴², aus unterschiedlichen Herrschaftspositionen. Das Bedürfnis der Autofahrer nach freier Fahrt hat auf der Straße den unangefochtenen Vorrang. Autofahrer, z.B., brausten zu Beginn des vorigen Jahrhunderts mit Überheblichkeit über die Landstraßen, für Flurschäden musste die ansässige Bevölkerung aufkommen. Eine weitere Folge waren Fuhrwerkunfälle aufgrund scheuender Pferde, und jegliche Art von Verletzung und Tötung durch ungezügelter

²⁴⁰ Vgl. Brockhaus 1990, 13. Band, S. 675

²⁴¹ Vgl. Scholze-Stubenrecht 1999, S. 2482

²⁴² Vgl. Weiss 1993, S. 53

Fahrverhalten.²⁴³ Der Machtanspruch der Kraftfahrzeuglenker reicht sogar so weit, dass an ein Gemeinwohl nicht gedacht wird. Unfallstatistiken werden kaum wahrgenommen und kaum auf sich selber bezogen. Lärm-, Abgas- und Staubbelastung der Anrainer werden nicht wahrgenommen und von politischen Verantwortlichen so lange akzeptiert, als sie selber dem Reiz der Geschwindigkeit und der verdeckten Wahrnehmung der Macht unterlegen sind.

Verkehrsregeln sind erforderlich, um ein soziales Miteinander auf den Straßen zu ermöglichen. Geschwindigkeit erfordert ein hohes Maß an Konzentration, eine sehr präzise Koordinationsfähigkeit und die intellektuelle Fähigkeit des Voraussehens im Zusammenspiel von mechanisch und natürlich aufeinander wirkenden Kräften, als auch der Fähigkeit des rationalen Voraussehens menschlichen Verhaltens und gelassene sichere Reaktionen in Stresssituationen. Die Bedeutung der Reaktionszeit quadriert sich mit der Zunahme an Geschwindigkeit. Ein winziges Versagen kann zu Vernichtung führen. Eine kurzfristig unkonzentrierte Phase kann furchtbare Folgen nach sich ziehen. Die Folgen von Verkehrsunfällen bei geringeren Geschwindigkeiten sind meist weniger tragisch als bei Unfällen mit hohen Geschwindigkeiten.

Die Macht der Geschwindigkeit ist, nach der scholastischen Philosophie²⁴⁴, eine negative („böse“) Macht, und zwar insofern, als sie keine gerechte Ordnung anstrebt, sondern in bloßem Macht-Streben oder Eigenmächtigkeit begründet ist.

2.2.7.2. Macht bestimmt, was Realität ist

Das Machtgefälle ist beobachtbar zwischen den Verkehrsteilnehmern selbst, als auch bei der Diskrepanz politischer Anstrengungen zwischen dem Ausbau des Straßennetzes für den Individualverkehr und dem Aufwand der Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel.

Eine Beantwortung der folgenden Fragen kann Aufschluss über das Machtgefälle zwischen den Gruppen von Verkehrsteilnehmern geben. Für welche Verkehrsteilnehmer wird ein flüssiges Wegnetz gestaltet? Welche Gruppe von Verkehrsteilnehmern ist gezwungen, Umleitungen zugunsten einer weiteren Gruppe an Verkehrsteilnehmern in Kauf zu nehmen? Welche Gruppe von Verkehrsteilnehmern hat wie viel Wartezeit zugunsten einer weiteren Gruppe an Verkehrsteilnehmern in Kauf zu nehmen? Welche

²⁴³ Vgl. Sachs 1984,

²⁴⁴ Vgl. Brochhaus, Band 13, S. 674

Verkehrswege werden zugunsten einer weiteren Gruppe an Verkehrsteilnehmern beschnitten?

Deutsch²⁴⁵ unterscheidet zwischen politisch wirksamer Macht („gross power“) und wirklicher Macht („net power“). Unter wirksamer Macht versteht er den Grad der Wahrscheinlichkeit, mit dem ein System, das seinem internen Programm gemäß handelt, eine bestimmte Menge von Veränderungen in seiner Umwelt bewirken kann. Die wirkliche Macht bezeichnet die Differenz zwischen dem Grad von Wahrscheinlichkeit, mit der diese Veränderungen in der Außenwelt bewirkt werden, und dem Grad von Wahrscheinlichkeit, mit dem diese Außenwelt Veränderungen in der internen Struktur des Systems bewirkt. In Bezug auf weitere allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung ist die politische „gross power“ sehr gering. Zu stark sind Aufofahrerlobbys, Interessensvertretungen von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen und aufgebrauchte Wählerschaften aus der Gruppe der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen allgemein. Die „net power“ hingegen ist, als ein Anteil der „gross power“, stark ausgebildet. Die Differenz zwischen wirksamer Veränderung und wirklicher Veränderung ist groß. Der Großteil der motorisierten Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen sind nur unter äußersten Kontrollmechanismen bereit, die Wahl ihrer Geschwindigkeit dem vorgegebene Limit unterzuordnen.

2.2.7.3. Macht bestimmt, welches Wissen wissenswert ist

Das folgende Beispiel, entnommen der Beobachtungen an fünf Trainingstagen von Verkehrssicherheitstrainings für Führerscheinneulinge, soll deutlich machen, welche Gruppe von Personen gesellschaftlich als meinungsführende Autoritäten im Hinblick auf (die sogenannte) Verkehrssicherheit anerkannt werden.

Instruktoren von Fahrsicherheitstrainings finden unter den Trainingsteilnehmern weit verbreitet Achtung, und damit eine machtvolle Position. Instruktoren sind in der Regel männlich, fahren sehr gerne mit dem Kraftfahrzeug, kommen sehr häufig aus dem Motorsport und besitzen vor allem die gesellschaftlich hoch anerkannte „begnadete“ Fähigkeit, das Kraftfahrzeug auch in widrigen Umständen unter hohen Geschwindigkeiten zu beherrschen. Sie besitzen also über angesehene Fähigkeiten und Möglichkeiten, über die vor allem Männer, aber zunehmend auch Frauen, verfügen möchten. Sie finden sehr

²⁴⁵ Vgl. Brockhaus 1990, 13. Band, S. 673

rasch die Sympathie der Kursteilnehmer und Kursteilnehmerinnen, und stellen in ihrer Rolle eine begehrte Identifikationsfigur dar. Die Beobachtungen zeigen ganz eindeutig, dass die Äußerungen und Meinungen der Instruktoren sehr ernst genommen werden.

Beobachtet wurde weiters, dass zwischen den Fahrsicherheitstrainern und den Verkehrspsychologen bzw. -psychologinnen, hierarchische Beziehungen bestehen. Dabei geht es um eine nicht offensichtliche, nicht ausgesprochene, aber dennoch subtil gering schätzende Haltung der Instruktoren den Verkehrspsychologen und -psychologinnen gegenüber. Die Machtpositionen bei den Fahrsicherheitstrainings liegen ganz eindeutig bei denjenigen Personen, welche das Kraftfahrzeug auch bei hohen Geschwindigkeiten beherrschen. Sie werden selbst von übermütigen jugendlichen Kraftfahrzeuglenkern als Opinionleader anerkannt.

2.2.8. Erotik des Fahrzeuges

Automessen und Ausstellungen beweisen es: Schnelle und luxuriöse Autos sind DAS Publikumsmagnet. Weiters wird in den Werbemagazinen, bei Werbespots und Automessen der Erotik des Kraftfahrzeuges häufig die Anziehungskraft erotischer Frauen zugesprochen. Das suggerieren auf Werbespots von Kraftfahrzeugen und Automessen sexy Frauen: Vollbusig, langhaarig, im Minirock und hochhackigen Schuhen „geben sie sich der Verlockung des Edelmetalls auf vier Rädern hin“. Das Ego, vor allem das Ego des Mannes, möchte schnell sein, Jäger sein und Beute haben. Das Automobil verspricht, wenn es schnell, dynamisch und teuer ist, diese Beute auch zu bekommen.

Das Kraftfahrzeug ermöglicht zudem das schnelle Eindringen in neue Gebiete, die Eroberung und Unterwerfung fremder Landschaften, eine Bezwingung der Natur. Das „starke“ Auto führt in der Paarung von Körper und Technik zum verlässlichen erotischen Kick.²⁴⁶ Diese hundertprozentige Verlässlichkeit ist durch menschliche Erotikpartner nicht gegeben.²⁴⁷ Das luxuriöse Automobil oder Motorrad bietet einen sicheren

²⁴⁶ Vgl. Virilio, 1989, S. 29ff.: Mann und Pferd, (zwei heterosexuelle Körper), bilden nach der Domestizierung, so wie in der Ehe, einen einzigen Körper. Das erotische Verlangen nach Koppelung reizt zum Ausritt.

²⁴⁷ Sachs 1984, S. 17, Zit. einen Reklamevers auf dem Cannstätter Volksfest 1897: Dieser Vers bezieht sich auf die Verlässlichkeit des Automobils (in diesem Fall Daimler) im Vergleich zum lebenden Transportmittel, dem Pferd. Es könnte durchaus ein Vergleich mit dem Erotikpartner, der Erotikpartnerin gezogen werden. „Ein Daimler ist ein gutes Thier, zieht wie ein Ochs, du siehst's allhier. Er frisst nicht, wenn im Stall er steht, er sauft nur, wenn die Arbeit geht. Er kriegt nicht Maul-, nicht Klauenseuch, er macht dir

Lustgewinn durch die Formschönheit, Elleganz und Leistungsstärke. Sowohl das Kraftfahrzeug als auch das Gaspedal werden zunehmend zum sicheren Erotikpartner, zum „verlässlichen Lustgewinnungsinstrument“²⁴⁸. Umfragen zufolge²⁴⁹ wird schnelles Autofahren von der Mehrheit der Autofahrer als intensives Erlebnis in der Ausprägung von „prickelnd, verführerisch und rauschhaft“ geschildert.

Das luxuriöse Automobil schenkt dem Besitzer, bzw. dem Lenker, das Gefühl der Potenz. Dazu gehört, sich dementsprechend dynamisch zu bewegen. Ein schnelles Auto will schnell gefahren werden. Ein schnelles „ICH“ wird nervös, ruhelos, angespannt und aggressiv, wenn es seine Potenz nicht leben darf und nicht zeigen darf, wenn es in seinen Möglichkeiten der Eroberung gebremst wird. Der Motor als verlängerter Arm des ICHs eröffnet die Möglichkeit der Erregung. Das „ICH“ wird in der Unterbrechung des raschen Gangs auf dem Weg zum Höhepunkt des Lustgewinns ungeduldig.

2.2.9. Potenzgewinn

Potenz ist nicht nur für sich selbst zu betrachten und zu bewerten, sie steht immer auch im Wettbewerb, im „sich Vergleichen“ mit anderen. Die Lust der Potenz liegt somit auch im Übertreffen anderer, in der Abhebung von anderen.²⁵⁰ Ein besonderer Anreiz der Lust liegt in der „Ökonomie der Knappheit“²⁵¹. So haben sich elitäre Kreise u.a. immer schon insofern von den Massen abgehoben, indem Gebrauchsgegenstände zum Freizeitvergnügen umfunktioniert wurden. Ein aktuelles Beispiel dafür ist: „Für dich ist Polo nur ein Auto, für mich ist es Sport“²⁵² Das Bewusstsein, an etwas teilhaben zu können, das nur einer privilegierten Gruppe zugänglich ist, steigert den Lustgewinn und

keinen dummen Streich. Er nimmt im Zorn dich nicht aufs Horn, verzehrt dir nicht dein gutes Korn. Drum kaufe nur ein solches Thier, dann bist versorgt du für und für.“

²⁴⁸ Aussage von Univ.Prof.Dr.Reinhold Knoll während einer Vorlesung am Institut für Soziologie der Universität Wien, 2005

²⁴⁹ Siehe Schopf, 1992, S.33

²⁵⁰ Zit. Sachs 1984, S. 17: „Pferd und Kutsche, die herkömmlichen Insignien privilegierter Stellung, hatten im Laufe des 19. Jh an Würde verloren: wenn eine Eisenbahn eine Kutsche überholte, lachte das Volk hämisch aus den Zugfenstern. Die „besseren Herrschaften“ wurde notgedrungen zu Insassen eines Massentransportmittels! Was vormals die Kutsche an Freiheit und Prestige verliehen hatte, war nun unter die Räder der nach Fahrplan und Schiene dahinrasenden Dampflokomotive geraten.“

Heute sieht die potentielle Abhebung elitärer Kreise etwas anders aus.

²⁵¹ Vgl. Foucault, 1993, S. 23

²⁵² <http://orf.at/070711-14303/index.html>, 11.Juli07: „Stehkrägen“ (eine Rappband aus München) rappen über Segelyachten, fette BMW's, Klassenunterschiede („Für dich ist Polo nur ein Auto, für mich ist es Sport“) und das Gestüt, das sie von den Eltern zum 18. Geburtstag geschenkt bekommen haben. Diese Inhalte sind laut „Süddeutscher Zeitung“ realer, als man vermuten möchte. Die Jungspunde der Rappband stammen aus dem Habsburger- und aus dem Wittelsbacher-Klan.

die subjektive Wahrnehmung der Potenz. Beim Aufkommen der ersten Kraftfahrzeuge unterlag die Funktion des Transportes der Funktion, elitären Schichten ihre „potente“ Vormachtstellung zurückzugeben, nachdem die Eisenbahn als Massenförderungsmitel die Potenzstärke des Pferdes und der Kutsche streitig machte.²⁵³

Bezugnehmend zur heutigen Situation des individuellen Straßenverkehrs, zu der alle gesellschaftlichen Schichten Zugang finden, erhält die Abhebung von anderen Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen an Bedeutung. Potenzgewinn²⁵⁴ versprechen einerseits elitäre Marken von Kraftfahrzeugen, und andererseits überragende Geschwindigkeit. Gesellschaftliche Anerkennung steigt proportional mit dem Image der Kraftfahrzeugmarke und der Geschicklichkeit, das Kraftfahrzeug mit zunehmender Geschwindigkeit zu beherrschen. Im Wort „beherrschen“ wird die männliche Zuordnung dieser Bedeutung sichtbar. Das Kraftfahrzeug samt Gaspedal wird zum persönlichkeitsstärkenden Instrument, das ohne emotionalen Aufwand zu sicherer Anerkennung und persönlicher Befriedigung führt.²⁵⁵

Die Besonderheit der Ausstattung des Kraftfahrzeuges und das Statussymbol, welches die Automarke mit sich bringt, unterstreicht die (finanzielle) potentielle soziale Stellung des Inhabers. Das Bedürfnis nach Geschwindigkeit hat bei Personengruppen mit hohem sozialem Status möglicherweise einen differenzierten Hintergrund, als bei Personen, welche einem unteren sozialen Status angehören. Die letztgenannten erleben durch steigende Geschwindigkeit möglicherweise eine Steigerung in ihrem Selbstbewusstsein. Die Lust an der Beschleunigung würde demnach nicht nur primär in sich liegen, sondern auch einem äußeren Anschein dienen, einem (vorgetäuschten) Potenzgewinn, und somit dem Gefühl von Machtgewinn.

²⁵³ Zit. Sachs, 1984, S. 13: Das Automobil galt zwischen 1890 und 1914 dem „Vergnügen für die Reichen“.

²⁵⁴ Das folgende Beispiel ist prinzipiell auf die gesamte Straßenverkehrssituation auswertbar. Von den Instruktoren der beobachteten Fahrsicherheitstrainings wurden Faktoren genannt, die eine Gruppenführung und somit den inhaltlichen Vermittlungsprozess schwierig gestalten:

Nach Aussage der Instruktoren, der Instruktoren, sind Gruppen dann schwierig zu führen, wenn „Super Helden“ daran teilnehmen und diese sich aneinander messen wollen, oder wenn teilnehmende „Sexy Girls“ die jungen teilnehmenden Männer anregen, ihre „Männlichkeit“ hinter Steuer unter Beweis zu stellen.

²⁵⁵ Im Vergleich zum Lustgewinn durch das Kraftfahrzeug, ist der spontane Aufwand, zwischenmenschlichen Lustgewinn zu erreichen, um vieles größer. Es muss mit Enttäuschung, Abfuhr, weiteren Ansprüchen und eigenem Versagen gerechnet werden. Zudem verringert sich (unter anderem durch die Emanzipation der Frau) die Zuverlässigkeit des Erotikpartners zunehmend.

2.3. Jugendliche als besondere Risikogruppe im Straßenverkehr bezüglich überhöhter Geschwindigkeit

Jugendliche von heute stehen im Spannungsfeld zwischen dem Bedürfnis nach Freiheit, technischer Innovationen, welche eine immer größere Beschleunigung ermöglichen, dem Geschwindigkeitsrausch einerseits und den einschränkenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen aufgrund lebensbedrohender Risikofaktoren andererseits.

2.3.1. Zum Begriff Jugendalter

„Jugendalter“ kann nur interdisziplinär betrachtet und analysiert werden. Eine separierte (soziologische oder psychologische) Betrachtungsweise ist kaum möglich. Dennoch ist es wesentlich, einen fachspezifischen Blick auf das Phänomen „Jugend“ zu werfen.

2.3.1.1. Jugendalter soziologisch betrachtet

Jugend ist nach Durkheim seit Beginn des 20. Jahrhunderts eine „soziale Tatsache“!²⁵⁶ Die „Jugend“²⁵⁷, als eigenständige Lebensphase mit speziell zugestanden Handlungs- und Spielräumen, ist im Abendland seit der Antike bekannt. Wurde sie bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts vordergründig männlichen Heranwachsenden privilegierter städtischer Schichten zugestanden, so entwickelte sich das Phänomen „Jugend“ im Laufe des vergangenen Jahrhunderts schicht- und geschlechtsunabhängig. Im Kulturvergleich sind bis heute erhebliche Unterschiede zu verzeichnen. Zum soziologischen Begriff der „Jugend“ zählt der Tatbestand eines Zusammengehörigkeitsgefühls der jeweiligen Altersgruppe, geprägt durch das gemeinsame Heranwachsen in einer bestimmten Zeit, und daraus die Entwicklung bestimmter Einstellungs- und Verhaltenstendenzen. Der rasche soziale Wandel, die Separierung in Jahrgangsklassen und die allgemeine Teilhabe an Medienproduktionen verstärken das Auftreten von Alterskumulationen.

Die Lebensphase „Jugend“ beginnt mit dem Einsetzen der Pubertät, der Geschlechtsreife. Das Ende des Jugendalters ist schwieriger festzulegen. Es endete bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts typischer Weise mit dem Einstieg in das Berufsleben und

²⁵⁶ Siehe Hillmann 1994, S.399

²⁵⁷ Vgl. Hillmann 1994, S. 396

dem Eintritt in den Ehestand. Ein Ende der Jugendlichkeit bedeutet, sowohl auf ökonomischer, als auch sozialer und rechtlicher Ebene, eine vollständige Übernahme der persönlichen Autonomie (aktive Übernahme von Verantwortung), den vollständigen Autonomiegewinn (passive Übernahme von Rechten und Pflichten). Jugendliche zu Beginn des 21. Jahrhunderts sind zwar mit dem 18. Lebensjahr rechtlich autonom, ökonomisch aber noch überwiegend vom Elternhaus abhängig. Beobachtet werden unter den Heranwachsenden eine Vorverlegung der Geschlechtsreife und andererseits ein verzögertes Erlangen sozialer Reife. Die Verlängerung der Bildungszeit, der wirtschaftliche Wohlstand sowie pluralistische Lebensformen verschieben das Ende der Jugendzeit nach hinten.

Jugendliche werden gesellschaftlich, vor allem in der ersten Phase der Jugendjahre, nicht sehr geschätzt, eher verhalten betrachtet, politisch vernachlässigt und häufig werden Jugendliche als Störfaktor empfunden²⁵⁸.

Mit der Entwicklung und Ausdehnung der Jugendphase zieht ein Problem der Integration Jugendlicher in gesellschaftliche „Basisinstitutionen“²⁵⁹ mit einher. Die Verschränkung von persönlicher Individuation und sozialer Integration steht im Zentrum interdisziplinärer Konzeptionen. Es entwickelte sich unter den Heranwachsenden in industrialisierten Ländern nach der Erlangung der Volljährigkeit²⁶⁰ (Rechtsfähigkeit) eine Phase der Quasi-Verselbständigung. Diese zweite Jugend-Phase der schrittweisen Übernahme von Verantwortung wird „Postadoleszenz“ genannt. Jugendlichkeit endet heute durchschnittlich zwischen dem 25. und 30. Lebensjahr.

Dem Jugendalter wird in der Fachliteratur spezifisch der Prozess der Sozialisation zugeordnet. Unter Sozialisation²⁶¹ wird ein Persönlichkeitsentwicklungsprozess verstanden, der sowohl in „Abhängigkeit von der inneren (Körper und Psyche) Realität“ und der „äußeren (soziale und ökologische Umwelt) Realität“ stattfindet, als auch in der reziproken Auseinandersetzung beider Realitäten sich entfaltet. Das Ergebnis der Bewältigung von Entwicklungs- und Lebensaufgaben eines Menschen basiert auf dem Interaktionsprodukt der natürlichen Anlagen mit von außen erworbenen kulturspezifischen Einstellungen, Motiven, Lebensweisen und Handlungskompetenzen. Persönlich-

²⁵⁸ Der Begriff „Halbstarke“ als Synonym für Jugendliche ist ein Indikator dafür.

²⁵⁹ Vgl. Hillmann 1994, S. 396

²⁶⁰ In Österreich wird Volljährigkeit mit dem 18. Lebensjahr erreicht.

²⁶¹ Vgl. Hurrelmann 1994 (S. 53)

keitsentwicklung findet prinzipiell zu jedem Zeitpunkt der Lebensgeschichte statt, wird aber von der Fachwelt dem Jugendalter in besonderem Ausmaß zugeschrieben.

Jugendlichkeit, noch besser ein Mythos von Jugendlichkeit, hat sich zu einem hoch geschätzten Kulturgut entwickelt. Gemeint damit ist nicht die jugendliche Altersgruppe an sich, sondern viel mehr die erhaltene attraktive physische, psychische und lebensbejahende „Jugendlichkeit“ im Alter. Spricht man der Jugend Synonyme wie „Freiheit, Lebenslust, Abenteuerlust, Risikobereitschaft, etc“ ... zu, so kann speziell das Lenken eines Kraftfahrzeuges älteren Personen ein Gefühl von Jugendlichkeit vermitteln.

2.3.1.2. Jugendalter entwicklungspsychologisch betrachtet

Dem Jugendalter, welches die Lebensphase zwischen Kindheit und reifem Lebensalter umfasst, werden aus entwicklungspsychologischer Sicht (z.B. Spranger (1925), Bühler (1967), Thomae (1969), Neidhardt (1970) u.a.) spezielle Entwicklungsphasen zugeschrieben.²⁶² Es findet im Jugendalter neben hormonellen und körperlichen Veränderungsprozessen auch ein „geistiger Gestaltwandel“ statt.

Spranger schreibt von einer besonderen „Widersprüchlichkeit und Doppelbödigkeit der seelischen Konfliktlage im Jugendalter“²⁶³, die er auf drei charakteristische seelische Organisationen zurückführt: (1) Die Entdeckung des Ich. Eine Tendenz der Individuation bringt eine starke Wendung nach innen mit sich. Dieses „Ich“ will sich als etwas „Besonderes“ der Welt entgegenstellen. (2) Entstehung eines Lebensplanes. Die individuelle Werthaltung konstituiert sich. (3) Das Hineinwachsen in die einzelnen Lebensgebiete. Bittner (1984)²⁶⁴ spricht bezüglich des Jugendalters von der Zeit der „Geburt des Selbst“. Demnach entstehen im Jugendalter ideale Vorstellungen der eigenen Persönlichkeit, die Wirklichkeit müsse allerdings erst nachwachsen. Starke innere Regungen werden von Jugendlichen sehr häufig durch expressives Verhalten nach außen verbor-gen gehalten. Imponiergehabe und Überlegenheitsgesten dienen, gemäß Göppel, sehr häufig dem Selbstschutz, der Abwehr und der Tarnung. Jean Piaget (1974)²⁶⁵ schreibt dem Jugendalter einen großen Umbauprozess in der kognitiven Struktur zu, nämlich

²⁶² Häcker 2004, S. 466

²⁶³ Göppel 2005 Zit. Spranger, S. 8: „Das Gefühlsleben der Jugendlichen schwankt zwischen den Extremen: Einsamkeitsbedürfnis - geselliger Tatendrang, Niedergeschlagenheit – Selbsterhöhung, Verschlossenheit – brutale Offenheit, Zaghaftigkeit – Äußerung persönlichen Kraftgefühls, Überenergie und Rekord brechen – unsägliche Faulheit, Selbstsucht - Selbstverleugnung, usw.

²⁶⁴ Vgl. Göppel 2005 S. 9

²⁶⁵ Vgl. Göppel 2005, S. 32

den Übergang vom konkreten zum formalen Denken. Piaget spricht weiters vom „intellektuellen Egozentrismus der Adoleszenz“, dem „Glauben an die Allmacht“, den „typisch jugendlichen Größenwahn“, die Welt sich einverleiben zu können. Kohlberg (2001)²⁶⁶ beschreibt sehr genau die Entwicklungsstufen des moralischen Urteils im Zuge des Jugendalters. Und zwar befinden sich laut seinen Definitionen Jugendliche überwiegend auf Stufe 3 und 4 der insgesamt 6 genannten moralischen Entwicklungsstufen. Das moralische Bewusstsein orientiert sich auf Stufe 3 vor allem am Prinzip der Konformität. Dabei ist der Wunsch nach sozialer Anerkennung in der eigenen sozialen Gruppe, der Peergroup, leitführend. Auf Stufe 4 gehen die moralischen Reflexionen bereits über das nahe Bezugsfeld hinaus. Kohlberg sieht also in der Entwicklung des moralischen Urteils eine schrittweise Erweiterung der sozialen Perspektive. Hülshoff (1999)²⁶⁷ verweist ebenfalls, vgl. Spranger, besonders auf die starken Gefühlsschwankungen Jugendlicher: „Nicht die emotionale Krise in der Pubertät, sondern ihr Ausbleiben ist bedenklich“. Die hormonellen und körperlichen Veränderungen bei Jugendlichen führen demnach zu Verunsicherungen und Schamerlebnissen im Vergleichsprozess zur Peergroup. Die erwachende Sexualität führt zu Schwankungen zwischen euphorischer Gestimmtheit und tiefen Frustrationserlebnissen. Gemäß Göppel, zeigen Jugendliche unter Gleichaltrigen die Strategie: „Sich nichts anmerken zu lassen.“ Die Ablöse von den Eltern geht mit Konflikten und Kämpfen um Autonomie und Selbstbestimmung einher, mit der Strategie: „Ich mache meinem Ärger Luft.“ Es ist also für Jugendliche von großer Bedeutung, sich von alten Strukturen zu lösen und im öffentlichen Raum mit „Coolness“ aufzutreten. Jugendliche veranstalten „subtile Machtkämpfe und Rangordnungsrituale“ „Nicht mehr die pure körperliche Stärke und Kampfkraft ist entscheidend für den Statusgewinn in der jugendlichen ‚Männerhorde‘, sondern die ‚Coolness‘, die gelassene Überlegenheit.“²⁶⁸ Jüngste Entwicklungsneurologische Untersuchungen haben ergeben, dass die Entwicklung des Gehirns nicht nur in den ersten Lebensjahren stattfindet, sondern dass in der Zeit der Pubertät ein bedeutsamer Umstrukturierungsprozess im präfrontalen Kortex des menschlichen Gehirns einsetzt. Dieses Gehirnareal ist vor allem für rationale Abwägung, Planung, Entscheidung, Zielorientierung und Impulskontrolle zuständig.²⁶⁹ Göppel weist darauf hin, dass diese Befunde sehr gut zum

²⁶⁶ Vgl. Göppel 2005, S. 36

²⁶⁷ Vgl. Göppel 2005, S. 39

²⁶⁸ Zit. Göppel 2005, S. 43

²⁶⁹ Göppel 2005 Zit. Damasio 1995, S. 46

etwas chaotischen, unstrukturierten Eindruck, den Jugendliche häufig hinterlassen, passen würden. Ebenso würden sich das unbedachte spontane Handeln, das Leben im Augenblick und unvernünftige Abwägen von möglichem Risiko bei Jugendlichen sehr gut in dieses Bild fügen.

Bittner (1996) sieht die Entwicklungssituation der Jugendlichen in seinem späteren Werk in einem veränderten Licht: Durch die Tendenz der Rationalisierung und Mechanisierung komme es zu einem Ich-Verzicht der Jugendlichen. Die Welt der Technik erreiche stattdessen die Innenwelt der Subjekte.

2.3.2. Geschlechtsspezifische Betrachtung Jugendlicher bezüglich Geschwindigkeit

Männliche Jugendliche haben gemäß der mündlichen Befragung viel mehr Freude und Interesse an Geschwindigkeit und Risiko als weibliche Jugendliche. Selbst wenn weibliche Jugendliche an Geschwindigkeit interessiert sind, so ist die soziale Reife im Bewusstsein von Verantwortlichkeit stärker ausgebildet als bei den männlichen Jugendlichen. Ausnahmefälle waren bei den Interviews gebildete und / oder reflektierte junge Männer. Dieses Erscheinungsbild könnte darauf zurückgeführt werden, dass bei männlichen Jugendlichen die Konzentration des männlichen Sexualhormons Testosteron im Blut den 18-fachen Wert im Vergleich zur Präpubertären Phase aufweist,²⁷⁰ während bei weiblichen Jugendlichen der Wert des weiblichen Geschlechtshormons Östradiol nur etwa um das 8-fache ansteigt. Allerdings gibt es zwischen der Hormonkonzentration und psychischen Befindlichkeiten und Verhaltensweisen keinen eindeutig wissenschaftlich bestätigten, linearen Zusammenhang.

2.3.3. Jugendliche als besonders gefährdete Risikogruppe im Straßenverkehr

Wird im Folgenden von „Jugendlichen“ gesprochen, dann wird darunter, wenn nicht anders erwähnt, die Gruppe der 15- bis 24-jährigen verstanden. Diese Zuordnung gründet auf der statistisch zusammengefassten Gruppe der Führerscheinneulinge für Moped, Motorrad und Pkw.

²⁷⁰ Göppel 2005 Zit. Flammer/Alsaker 2002, S. 44

In der Aufarbeitung von „Jugend“ als Risikogruppe Nr. 1²⁷¹ im Straßenverkehr ist eine gemeinsame Aufarbeitung von soziologischen als auch psychologischen Ansätzen von großer Bedeutung. Es stehen beide Aspekte in einem starken reziproken Bezug zueinander und treten nie getrennt voneinander auf. Selbstverständlich muss als dritter Aspekt die individuelle Persönlichkeit miteinbezogen werden.

Es sind vor allem zwei Faktoren, die wesentlich dazu beitragen, dass Jugendliche im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Der erste Faktor ist der Neueinstieg in ein noch wenig konditioniertes und gleichzeitig äußerst komplexes gefahrenreiches Handlungsfeld des motorisierten Straßenverkehrs. Der zweite Faktor liegt in der Lebensphase „Jugend“ selbst.

2.3.3.1. Faktor 1: Erfahrungsdefizit

Wachsende Fahrerfahrung spielt eine wesentliche Rolle in der Unfallvermeidung. Bezüglich der Neuerobung eines unbekannten Optionsraumes liegen die Dinge klar auf der Hand: Jegliches neuartiges Tun ist einem Anfängerrisiko unterworfen. Jede neue Tätigkeit muss erlernt werden, braucht eine Phase der modalen und koordinativen Hochkonzentration²⁷², des Einarbeitens und der Sammlung an Erfahrungen, um in Routine übergehen zu können. Die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr fordert ein besonders komplexes Maß an Aufmerksamkeit, Koordinationsfähigkeit, Reaktionsfähigkeit, sozialer Fähigkeit und vorausschauender Abschätzung. Gleichzeitig entwickelt sich mit dem Erwerb von Routine ein konkretes Bewusstsein für „Sicherheit“ und „Gefahr“. Dieses Bewusstsein entwickelt sich bei Führerscheinneulingen, vgl. Limbourg²⁷³, auf drei Ebenen. Demnach entwickelt sich innerhalb der untersten Ebene das Gefahrenbewusstsein erst in der Situation der akuten Gefährdung, also erst in dem Moment, wo sich ein Unfall in der Regel nicht mehr vermeiden lässt. Innerhalb der zweiten Ebene werden Gefahren bereits vorausgesehen und mit dem eigenen Verhalten in Verbindung gebracht. Innerhalb der dritten Ebene wird ein vorbeugendes Verhalten bewusst zur Bewahrung der Sicherheit eingesetzt. Müssen im Kindesalter diese Ebenen der Be-

²⁷¹ Zit. Limbourg und Reiter 2003, S. 13: „Betrachtet man nicht nur die absoluten Unfallzahlen, sondern auch die Verkehrsleistung (Verunglückte pro einer Million gefahrener Kilometer), zeigt sich, dass das Pkw-Unfallrisiko mit 2,0 Verunglückten pro eine Million Pkw-Kilometer in der Gruppe der 18-jährigen am größten ist. Im Vergleich dazu beträgt das Unfallrisiko bei den 25- bis 44-jährigen Autofahrern nur 0,3 Verunglückte je eine Million Kilometer.“ (diese Daten beziehen sich auf Deutschland im Jahr 2000).

²⁷² Vgl. Affolter 1987, S. 35ff

²⁷³ Vgl. Limbourg 2001, S. 41

wusstseinsentwicklung erst Stufe für Stufe entwickelt werden, haben Jugendliche die Fähigkeiten zu allen drei Ebenen bereits ausgebildet. Es ist nunmehr eine Frage der Erfahrung als auch des persönlichen Willens, welche Bewusstseinsstufe im persönlichen Verkehrsverhalten zum Tragen kommt.

2.3.3.2. Faktor 2: Jugendlichkeit

Bächli-Biétry²⁷⁴ betont, es herrsche in der Literatur Einigkeit darüber, dass dem Faktor Jugendlichkeit in der Unfallursachenforschung eine viel gewichtigere Bedeutung zugemessen werden muss, als dem Faktor Unerfahrenheit. Diese Annahme bestätigt ein „typisches Bild bei den Unfallumständen“²⁷⁵, denen Jugendliche am häufigsten zum Opfer fallen. Alleinunfälle wegen zu hoher Geschwindigkeit und damit in Verbindung stehender Kontrollverlust stehen ganz oben auf der Liste²⁷⁶. Unfälle jugendlicher Lenker passieren sehr häufig an den Wochenenden in den Nachtstunden, dazu zählen vor allem die so genannten „Discounfälle“. Die Häufigkeit der Discobesuche sieht schichtspezifisch unterschiedlich aus. Es sind vor allem Berufsschüler, welche durchschnittlich einmal wöchentlich²⁷⁷ eine Diskothek besuchen. Sie sind es auch, die sich bereits sehr jung am ehesten ein Kraftfahrzeug leisten können. Statistisch betrachtet, gehen Verkehrsunfälle von Jugendlichen, und besonders nächtliche Discounfälle, mit einer niedrigen schulischen Qualifikation einher. Ca. 65%²⁷⁸ der Verursacher von Disco-Unfällen sind Hauptschulabgänger, obwohl ihr Anteil in der Altersgruppe nur 37% beträgt. Sie sind somit unter den Unfallverursachern deutlich überrepräsentiert. Gemäß Schulze²⁷⁹ sind Lehrlinge aus den Berufen Metall und Bau stärker unfallgefährdet als andere Berufsgruppen. Fast jeder zweite nächtliche Freizeit-Unfall (48%) wird von Angehörigen dieser Berufsgruppen verursacht. Besonders gefährdet seien Jugendliche, die auf psychologischer Ebene weniger durch eine rationale als durch eine emotionale Verhaltenssteuerung gekennzeichnet sind. „Problem-Kids“²⁸⁰ und „hyperaktive“²⁸¹ Jugendliche gehören zu

²⁷⁴ Vgl. Bächli-Biétry 1998

²⁷⁵ OTS0043 5 CI 0793 KVS0001 II, am 31.1.07: Kuratorium für Verkehrssicherheit

²⁷⁶ Vgl. auch Limbourg und Reiter 2003, S. 14: Demnach ist in Deutschland jeder zweite tödliche Unfall in der Altersgruppe der 18 – 20-jährigen jungen Fahrer und Fahrerinnen auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Im Vergleich dazu wird diese Ursache in der Altersgruppe der 35- bis 45-jährigen nur bei jedem fünften tödlichen Unfall festgestellt.

²⁷⁷ Limbourg und Reiter, 2003, S. 20, Zit. Rode 2002

²⁷⁸ Es handelt sich dabei um Statistische Daten aus Deutschland!

²⁷⁹ Limbourg und Reiter, 2003, S. 21, Zit. Schulze 1998

²⁸⁰ Limbourg und Reiter, 2003, S. 21, Zit. Henning 1996

diesen Risikogruppen. Auch Bächli-Biétry erwähnt, dass nicht alle Jugendlichen gleich stark unfallgefährdet seien. Der motivationale Hintergrund habe eine spezifische Bedeutung. Imponiergehabe, hohe Risikobereitschaft und Selbstüberschätzung sind vor allem bei männlichen Jugendlichen mit einem niedrigen Bildungsniveau häufig anzutreffende Attribute²⁸².

Weitere Probleme im Jugendalter sind ein überdurchschnittlich hoher Alkohol- und Drogenkonsum. Zudem neigen Jugendliche zu Selbstüberschätzung, besonderer Risikobereitschaft und empfinden einen besonderen Drang nach Freiheit. Der Straßenraum als Ort der Mobilität wird vor allem von männlichen Jugendlichen sekundär genützt als Ort der sozialen Positionierung, innerhalb der Kohorte der Jugendlichen selbst, aber auch in der Welt der Erwachsenen.

2.3.3.2.1. Selbstüberschätzung

Jugendliche neigen zu einem sehr stark sich selbst überschätzenden Verhalten. Eine der unfallsensibelsten Phasen im selbst gesteuerten motorisierten Straßenverkehr beginnt, gemäß Limbourg und Reiter²⁸³, nach etwa 6-monatiger Fahrpraxis. In dieser Zeit neigt man dazu, seine Fertigkeiten zu überschätzen und die Gefahren des Straßenverkehrs zu unterschätzen. 86% der jungen Fahranfänger schätzen ihren Fahrstil als „sicher“ ein²⁸⁴. Selbst wenn Gefahren realistisch eingeschätzt würden, beziehen sie Jugendliche nicht auf sich selbst, sondern nur auf andere: „Das kann mir nicht passieren.“ Limbourg und Reiter sprechen von einem „personal fable“-Phänomen, und begründen das damit, dass Jugendliche durch einen „jugendlichen Egozentrismus“ phasenweise sehr stark auf sich selbst bezogen sind. Jugendliche orientieren sich demnach eher nach innen. Selbstüberschätzung geht auch sehr häufig mit Größenideen einher, wie z.B.: „Ich bin ein toller Autofahrer!“ und „Ich kann sehr schnell reagieren!“. Aus diesen entwicklungspsychologisch bedingten Gründen sind Jugendliche durch Aufklärungskampagnen über Risiken und Gefahren kaum zu beeinflussen.

²⁸¹ Limbourg und Reiter, 2003, S. 21, Zit. Barkley 1993

²⁸² Vgl. Limbourg und Reiter, 2003, S. 14: Statistische Daten aus Deutschland: Das männliche Geschlecht ist sowohl bei den Geschwindigkeitsunfällen (77% zu 23%) wie auch bei den Alkohol-Unfällen deutlich überrepräsentiert (94%-6%).

²⁸³ Limbourg und Reiter 2003, S. 17f, Zit. Klein 2000

²⁸⁴ Raithel 2000 Zit. (Shell/ADAC 2000)

2.3.3.2.2. Risikobereitschaft

Jugendliche neigen in einer sehr hohen Masse zu überdurchschnittlicher Risikobereitschaft. Göppel²⁸⁵ schreibt, dass das extreme Explorationsverhalten der Jugendlichen offensichtlich mit dem Dopaminstoffwechsel zu tun hat. Dies habe dahingehend zur Folge, dass Jugendliche allgemein stärkere Reize brauchen, um den gleichen lustvollen „Dopamin-Kick“ im Zusammenhang mit dem Meistern von Herausforderungen zu erreichen, wie Erwachsene. Die Art des Risikoverhaltens steht in einem engen Zusammenhang mit der subjektiven Persönlichkeit des Jugendlichen, aber auch mit der Zugehörigkeit zu spezifischen Jugendkulturen. Für die Gruppenzugehörigkeit tun manche Jugendliche alles. Dazu zählt auch, Risiken in Kauf zu nehmen, selbst dann, wenn die persönliche Risikobereitschaft nicht so stark ausgebildet ist. Kollektiv von Gruppen getroffene Entscheidungen fallen tendenziell riskanter aus. Es handelt sich dabei um das „Risky Shift“-Phänomen. Alkohol- und Drogenkonsum verstärken die Risikobereitschaft. Eine extrem hohe Risikobereitschaft äußert sich unter anderem in speziellen Mutproben. Diese finden sich auch im motorisierten Straßenverkehr wieder. „Eine Reihe von Verkehrsunfällen im Jugendalter lässt sich in die Rubrik ‚Mutproben‘²⁸⁶ einordnen“. Diese werden aber von anderen Unfällen nicht getrennt statistisch erfasst. Es bedarf allerdings absolut keiner extremen Form der Bezeugung der eigenen Risikobereitschaft, um sich im Straßenverkehr großer Gefahr auszusetzen. Bereits wenige km/h zu viel können in gewissen Situationen dazu führen, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren.²⁸⁷

Schulze²⁸⁸ schreibt dem Jugendalter eine symbolisch expressive Selbstdarstellung zu. Diese äußert sich in den sechs von ihm ausgearbeiteten „Lebensstiltypen“ der Jugendlichen auf unterschiedliche Weise. Die Risikobereitschaft ist nach seinen Untersuchungsergebnissen bei den so genannten „Action-Typen“, den „Fan-Typen“ und den „Kicksuchenden“ Typen deutlich erhöht. Ungefähr 37% der 18- bis 24-jährigen, vorwiegend männlichen, jungen Erwachsenen können dieser Gruppen zugeordnet werden.

²⁸⁵ Vgl. Göppel 2005, S. 46

²⁸⁶ Limbourg und Reiter 2003, S. 16; Zit. Raitzel 2001

²⁸⁷ Diese Tatsache wird den Jugendlichen bei Fahrsicherheitstrainings unter Eigenerfahrung ins Bewusstsein gebracht.

²⁸⁸ Vgl. Schulze 1985, S. 197

2.3.3.2.3. Freiheitsdrang

Das Kraftfahrzeug dient dem Drang nach Schnelligkeit und Freiheit. Das Gefühl, nun selbst das Steuer in die Hand zu nehmen und aus der elterlichen Kontrolle ausbrechen zu können, verschafft eine tiefe Zufriedenheit.

Jugendliche haben einen besonderen Drang nach Bewegung, einen besonderen Drang nach vorne, durch das in ihnen aufkeimende Bedürfnis des sich Abstoßens. Es geht nicht nur um ein Abstoßen vom elterlichen Hafen, auch von auferlegten Werten und Begrenzungen. Weiters geht es um die Erweiterung des horizontalen Kreises. Die Möglichkeit der motorisierten Freiheit reizt Jugendliche in hohem Maße, sie steigert den Kick, steigert das Wohlbefinden und weckt das Bedürfnis nach Wiederholung und noch weiterer Steigerung. Das Lebenstempo²⁸⁹ Jugendlicher ist heute allgemein ein sehr schnelles, vor allem das von männlichen Jugendlichen. Tempo hat immer auch etwas mit Bewegung und „schneller sein als andere“ zu tun. Freiheit will immer aufs Neue erfahren werden. Gewinnen bedeutet anzukommen, ein Ziel zu erreichen. Ankommen aber alleine gibt nur einen kurzen Kick, wenn Bewegung daraufhin in den Stillstand kommen würde. Die Seele würde sich in der Diffusität der Leere verlieren.

2.3.3.2.4. Soziale Positionierung

Die Konformität mit Peer-Normen hat für Jugendliche eine große Bedeutung. Riskante Verhaltensweisen haben, nach Limbourg und Reiter²⁹⁰, eine wichtige soziale Funktion: sie stellen einen Weg dar, von der jeweiligen Bezugsgruppe akzeptiert zu werden und eine Wunschposition innerhalb der Subkultur einzunehmen. Das Kraftfahrzeug hat hier besonders für Jugendliche eine hohe Rekreations-, als auch Kompensations- und Ausgleichsfunktion²⁹¹. Es erhält die Bedeutung einer zweiten Realität. Besonders junge Menschen sind erfüllt von Wünschen nach „Können“, „Leistung“, „Abenteuer“ und „Prestige“. Das Kraftfahrzeug bietet eine äußerst bequeme Möglichkeit, sich diese Wünsche, subjektiv wahrgenommen, zu erfüllen, sich sozusagen hinter dem Steuer als „Held“ zu fühlen. Umgekehrt korreliert der sozioökonomische Status wiederum sehr stark mit dem Lebensstil und somit auch dem norminternen Verhalten, und in der Folge mit dem normierten Fahrverhalten. So zeigen z.B. jene Motorzweiradfahrer, laut Lim-

²⁸⁹ Siehe Kapitel 2.2.5.: Das persönliche Tempo

²⁹⁰ Vgl. Limbourg und Reiter 2003, S. 19

²⁹¹ Vgl. Schulze 1985, S. 7/8 und S. 48

bourg und Reiter, ein besonders riskantes Verhalten, welche fest in einer Peer-Group integriert sind, und über eine hohe Selbstwirksamkeitserwartung, aber gleichzeitig über wenig Selbstbewusstsein, verfügen.

2.3.3.2.5. Jugendliche im Prozess der Identifizierung und gesellschaftlichen Internalisierung

Manche Jugendliche stehen als motorisierte Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im Spannungsfeld zwischen (passiv) erworbener Autonomie, dem Recht der Anteilnahme am viel begehrten motorisierten Straßenverkehr und der noch gering ausgebildeten sozialen Reife als Verantwortungsträger über sich selber und dem sozialen Kontext gegenüber.

Jugendliche erleben in ihrem Prozess der Emanzipierung (der Ablösung aus der Abhängigkeit der Welt der Erwachsenen) in der Benützung, und noch eindringlicher im Besitz eines Kraftfahrzeuges, eine Möglichkeit, sich tatsächlich und/oder symbolisch von Abhängigkeiten zu befreien. Die Übernahme der „Lenkberechtigung“ im Alter von 18 Jahren ist für Jugendliche „DAS“ Symbol des Übergangs zur Erwachsenenwelt²⁹², von der sie einerseits sich ablösen möchten, andererseits den lange erträumten „freien“ Zugang erhalten wollen. Es treffen also mit der Übernahme des Führerscheins zwei stark ausgeprägte Motivationsfaktoren aufeinander. Auf der einen Seite die Motivation der Emanzipation, der Selbstbestimmtheit, der Freiheit bis zur persönlichen Identifikation, auf der anderen Seite die Motivation der Zugehörigkeit zur elitären motorisierten sozialen Gruppe. Der Stellenwert des Autos ist in dieser Altersgruppe sehr hoch.

Gesellschaftliche Internalisierungsprozesse bezüglich des gesellschaftlichen Fahrverhaltens haben schon lange Zeit davor stattgefunden. Dazu gehört die Internalisierung sozialer Bedeutungen in Bezug auf motorisierte Kraftfahrzeuge. Was bedeutet es, gesellschaftliche betrachtet, über ein Kraftfahrzeug zu verfügen oder nicht zu verfügen? Wie stellen sich Wertvorstellungen und Verhaltensweisen auf der Straße formell²⁹³ und auch informell²⁹⁴ dar? Welche Verhaltensweisen werden erwartet, welche Verhaltensweisen

²⁹² Vgl. Limbourg und Reiter, 2003, S. 13

²⁹³ Hierzu zählt die Straßenverkehrsordnung und die gesellschaftliche Bereitschaft, sich auf diese einzulassen, auch in unkontrollierten Momenten.

²⁹⁴ Zur informellen Internalisierung zählt z.B. die Einstellung zur Einhaltung oder Nichteinhaltung gesetzlich festgelegter Geschwindigkeitslimits.

versprechen einer besonderen (meist informellen) Anerkennung, und welche Verhaltensweisen führen zu gesellschaftlicher Verachtung? Dazu zählen das gesellschaftliche Gefahrenbewusstsein und die gesellschaftliche Motivation, mit Geschwindigkeitsbegrenzungen umzugehen. In dieser Hinsicht ist soziale Unreife nicht nur den Jugendlichen zuzuschreiben. Jugendliche sind hier durchwegs ein Spiegel allgemeiner gesellschaftlicher Verhaltensmuster. Ein Beispiel wäre das sich gegenseitige Aufmerksam machen der Kraftfahrzeuglenker auf aktuelle Verkehrskontrollen der Exekutive. Fühlen sich Kraftfahrzeuglenker untereinander hinter Steuer in der Durchsetzung des eigenen Vorranges auch immer wieder als Gegner, so sehr fühlen sie die Verbundenheit im gemeinsamen Kampf des sich nicht ertappenlassens bei Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Der wesentliche Reiz im Lenken eines Kraftfahrzeuges liegt allerdings in der elitären Wahrnehmung Jugendlicher von sich selbst. Jugendliche sind im Prozess der „Selbstfindung“ für dieses Erleben ganz besonders empfänglich. Das Kraftfahrzeug wird „Eins“ mit dem Steuermann, der Steuerfrau. In dieser zweiten Haut, der potenzierten motorisierten Erweiterung des „Selbst“, erlebt der / die Jugendliche das „Selbst“ im potenzierten Zustand, und präsentiert sich auch der Umwelt in diesem potenzierten Zustand.

Im Jugendalter ist die Gruppe der Ähnlich- und Gleichaltrigen (Peer-Group) besonders wichtig. Viele jugendtypisch riskante Verhaltensweisen, wie Mutproben, delinquente Handlungen und schnelles Fahren, werden durch die Peer-Groups gesteuert.

Weiters herrscht unter den Jugendlichen selbst ein kollektiver Beschleunigungsdruck. Die Kohorte der Jugendlichen ist in einer sich immer schneller profilierenden Gesellschaft aufgewachsen. Starke Reize weichen einander im sequenziell schnellen Rhythmus und laufen sogar synchron²⁹⁵. Der Grad der Internalisierung beschleunigter Lebens- und Verhaltensstrategien ist für Jugendliche heute sehr hoch. „Ereignislose Langeweile“ wird, so Rosa, zum Schlagwort „just“ in dieser Zeit. Temporale Akteursdispositionen können, laut Rosa, oft nur in einem langwierigen und durchaus gewaltförmigen Umerziehungsprozess neuen strukturellen Bedingungen angepasst werden. Das bedeutet, dass konditioniertes temporales Verhalten bei Menschen allgemein, aber bei Jugendlichen als

²⁹⁵ Vgl. Rosa 2005, S. 32ff

der höchsten Risikogruppe im Besonderen, nur durch rigide gesetzliche Einschränkungen und konsequente Kontrollen eingedämmt werden kann.

2.3.3.2.6. Spaß und Action

Bei den Beziehungen und Aktivitäten Jugendlicher im Rahmen der Peergroup stehen „Action und Spaß haben“ an oberster Stelle.²⁹⁶ Gezielte Maßnahmen sollen Gefühle und Stimmungslagen auf ein „Hoch“ bringen, Unsicherheiten und Scheu manipulieren und in „Coolness“ und „Euphorie“ transformieren. Kraftfahrzeuge werden von Jugendlichen sehr häufig als Transmitter zu „Action und Fun“ verwendet, um das „Selbst“ in Exposition zu bringen. Kraftfahrzeuge verfügen über einen enormen Anreiz und verhelfen auf sehr bequeme Weise, das „Ich“ auf eine Hochform zu bringen. Das Fahrverhalten Jugendlicher ist ein Zeichen und Gradmesser der „Coolness“. Ein expressives Fahrverhalten, welches in der Regel mit hohen Geschwindigkeiten einhergeht, fördert in Jugendlichen das Gefühl der „Coolness“. Das Fahrgefühl unter hohen Geschwindigkeiten und das „Sich in Grenzbereichen zu bewegen“ bereitet vor allem männlichen Jugendlichen sehr viel Spaß. Die Marke des Kraftfahrzeuges wird zum „Schlagobers der Mehlspeise“.

2.3.3.2.7. Wahrnehmung der eigenen Unsterblichkeit

Die Art und Weise, wie über den Tod gedacht wird, hat eine subtile, dennoch starke Bedeutung für die Lebensführung. Die Vorstellungen des Todes sind kulturell geprägt, aber sie werden in den unterschiedlichen Lebensphasen auch differenziert wahrgenommen. Viele Jugendliche, vor allem männliche Jugendliche, fühlen sich in ihrer physischen Kraft unbezwingbar, unsterblich²⁹⁷, ewig lebend. Limbourg und Reiter sprechen im Zusammenhang mit dem Gefühl der „Unverwundbarkeit“ bei Jugendlichen von einem „Invincibility“-Phänomen. „Unsterblichkeit ist“, so Bauman, „nicht bloß die Abwesenheit des Todes; sie ist Verhöhnung und Verneinung des Todes.“²⁹⁸ Die Verhöhnung des Todes wird, vor allem von Jugendlichen, in riskanten Provokations-Aktionen zum Ausdruck gebracht. „Die Sterblichkeit fällt uns“, gemäß Baumann „ungebeten zu – Unsterblichkeit hingegen müssen wir selbst erlangen.“ Das heißt, der Reiz im Risiko liegt darin, die Schlacht gegen den Tod zu gewinnen, stärker zu sein als dieser, ihn zu

²⁹⁶ Vgl. Göppel 2005, S. 39

²⁹⁷ Vgl. Limbourg und Reiter 2003, S. 18

²⁹⁸ Zit. Bauman 1994, S. 16

überlisten, das Leben zu beherrschen, sich vom Tod nicht unterkriegen zu lassen. „Bedeutungsvoll ist die Unsterblichkeit“, so Bauman weiter, „allein deshalb, weil es den Tod gibt, jene unerbitterliche Realität.“ Im Grunde weiß natürlich jeder risikobereite Jugendliche (Mensch) sehr genau, dass es einen unerbitterlichen Tod gibt. „Ohne meine Maschine hätte ich nicht gelebt“, diese Aussage eines 18-jährigen Motorradbesitzers bedeutet: „Selbst dann, wenn ich durch einen Unfall sterben sollte: Ich hätte dieses Erlebnis in meinem Leben nicht missen wollen!“ Eine weitere Aussage einer 20-jährigen Motorradbesitzerin: „Mein Leben geht niemandem etwas an. Wenn ich sterbe, ist es meine Sache. Ich weiß, dass Motorradfahren gefährlich ist, aber ich liebe es über alles, und ich gehe dieses Risiko bewusst ein!“ Auffällig ist, dass beide Aussagen kein Bewusstsein in sich tragen, dass auch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet sein könnten. Bauman führt weiter an, dass sich der Tod dort am machtvollsten auswirkt, wo er nicht „unter seinem Namen“ in Erscheinung tritt, nämlich dort, wo das Leben in voller Kraft „lebendig“ werden will. Der Ort der Straße ist ein „lebendiger“, es ist ein Ort der dynamischen Bewegung. Vermutlich ist die Erschütterung der Menschen, wenn sie von einem Unfall mit Verletzungs- oder Todesfolge erfahren, auch deshalb so groß. Auf der Straße, im/am Kraftfahrzeug, werden durch Wahrnehmungstäuschungen die realen Gefahren unterschätzt, aber vielfach durch riskantes Verhalten zusätzlich noch weiter provoziert. Die Lust am Steuer, die Lust an der Freiheit, die Lust der verstärkten Potenz und die Dynamik der Geschwindigkeit sind Ausdruck sprudelnder Lebensenergien. Sie lassen den Tod vergessen. Erst ein Bruchteil einer Sekunde des Schreckens enthüllt, was Realität tatsächlich ist, enthüllt, dass der Tod als ein natürlicher ständiger Begleiter in jedem Augenblick ein Teil des Lebens ist.

3. Forschungsdesign

3.1. Themeneinstieg

Zum Themeneinstieg wurden neben einem Literaturstudium fünf qualitative Interviews auf Basis eines Leitfadengesprächs mit insgesamt 11 Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen durchgeführt.²⁹⁹ Befragt wurden die Probanden zu ihrer persönlichen Einstellung und ihrem persönlichen Erleben und Verhalten bezüglich der Geschwindigkeit und Geschwindigkeitsbegrenzung im Straßenverkehr. Außerdem wurde eine teilnehmende Beobachtung an fünf verschiedenen Fahrsicherheitstrainings für Führerscheinneulinge in ganz Österreich unternommen. Beobachtet wurden dabei der Aufbau und Ablauf der Fahrsicherheitstrainings, als auch die jugendlichen Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen. Der wesentlichste Fokus lag allerdings in der Beobachtung des Umgangs mit Geschwindigkeit. Weiters wurden über die Dauer eines Jahres zahlreiche Studien zu verkehrsbezogenen Presseaussendungen jeglicher politischer Couleurs und Lobbys in Bezug auf ihre Einstellung zu Tempolimits unternommen.

3.2. Die Wahl der empirischen Erhebungsmethode

Es haben zwei Arten von anonymen Befragungen stattgefunden. Zum einen wurden in unterschiedlichen Schulen schriftliche Fragebogen-Erhebungen durchgeführt. Und zum anderen wurde eine Online-Befragung ins WorldWideWeb gestellt.³⁰⁰ Insgesamt haben an den Befragungen 468 Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen teilgenommen (genaue demographische Daten siehe 3.5 und 3.6).

3.3. Der Fragebogen

Der Fragebogen ist sehr umfangreich, er enthält 211 Variable. Für das Ausfüllen des Fragebogens musste im Schnitt eine Zeit von 25 Minuten in Betracht gezogen werden. Der Fragebogenkomplex ist sowohl inhaltlich als auch in der Anordnung, schriftlich und online, ident. Eine Ausnahme bildet eine Fragenbatterie, die bei der Onlinebefra-

²⁹⁹ Siehe Anhang III: Leitfaden der qualitativen Interviews

³⁰⁰ Siehe Anhang IV: Schriftlicher Fragebogen;

gung ergänzend hinzugezogenen worden ist. Zur Auswertung wurden letztendlich nicht alle Daten des Fragebogens verwendet, da die Ausarbeitung aller Daten den Rahmen der Arbeit sprengen würde.

Methodischer Aufbau des Fragebogens:

Neben demographischen Fragen lehnen sich die Fragen der insgesamt 13 Fragebatterien thematisch an die theoretischen Vorüberlegungen dieser Arbeit, das Literaturstudium, die Medienrecherchen und die Hypothesenbildungen. Außerdem wurde inhaltlich bei der Erstellung des Fragebogens Bezug genommen auf die Aussagen der qualitativen Interviews.

Drei Fragebatterien nehmen Bezug zur Funktion des Kraftfahrzeuges. Eine weitere Fragebatterie beschäftigt sich mit der subjektiven Wahrnehmung von Gefahr im Straßenverkehr. Zwei Fragebatterien beziehen sich auf die Einstellung zu gesetzlichen tempolimitierenden Maßnahmen. Weitere drei Fragebatterien fragen nach dem Verhalten im Straßenverkehr bezüglich der gewählten Geschwindigkeit. Eine Fragebatterie, es handelt sich hierbei um jene, die nur im Online-Verfahren miteinbezogen wurde, fragt nach persönlichen verbesserungswürdigen Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Zwei Fragebatterien behandeln die subjektive Einstellung zur Qualität der Führerscheinausbildung, und eine letzte Fragebatterie holt die Meinung zur Moped-Fahrberechtigung von 15-Jährigen ein. Die vier letztgenannten Frageblöcke wurden nicht in die Auswertung miteinbezogen.

Die demographischen Fragen nehmen Bezug zum Alter, dem Geschlecht, dem Bildungsstand, der Wohnumgebung, dem Arbeitsumfeld, dem Einkommen, dem Bildungsstand der Eltern, dem Lebensstand (nur bei Online-Fragebogen) und zum Besitz eines Führerscheins und eines Kraftfahrzeuges des Probanden.

Die Codierung und Dateneingabe:

Die Antworten zu den Fragen sind durchwegs auf Likert-Skalen mit jeweils fünf Ausprägungen zu geben.

Die Daten der schriftlichen Fragebögen wurden händisch ins Berechnungsprogramm SPSS eingegeben. Die Daten der Online-Befragung wurden vom PHP-Survey der Universität Wien vorerst ins Excelprogramm exportiert, dort bearbeitet, und dann ebenfalls in SPSS übertragen.

Zur Bearbeitung der Daten wurden beide Datensätze zusammengeführt.

3.4. Auswahl der Stichprobe und Ablauf der Erhebung

Die Erhebung mittels schriftlichem Fragebogen wurde an drei unterschiedlichen Berufsschulen und an einer Höheren Technischen Lehranstalt vorgenommen. Sie hat jeweils im Klassenverband in Form einer Klumpenstichprobe stattgefunden. Es wurden jeweils die Klassen mit den ältesten Schülern ausgewählt. Die Auswahl der Schulen fand auf dem Prinzip der diversen beruflichen Zuordnungen statt. Es war ein Anliegen, möglichst viele (vorwiegend, aber nicht nur)³⁰¹ männliche jugendliche Kraftfahrzeuglenker mit unterschiedlichem Bildungsgrad und beruflichem Hintergrund zu erreichen, da junge Männer mit Abstand die größte Risikogruppe im Straßenverkehr darstellen.³⁰² Warum wurde die schriftliche Untersuchung an Schulen durchgeführt? Aus Datenschutzgründen war es online nicht möglich, gezielt an eine Vielzahl von Führerscheinneulingen heranzukommen. Außerdem galt es einen Ort zu finden, an dem sich möglichst viele Jugendliche so ernsthaft wie möglich bereit erklärten, an der Fragebogenaktion teilzunehmen. Die ausgewählten Schulen sind jeweils Anlaufstelle für Auszubildende aus ganz Österreich. Somit konnte auch der geographische Repräsentationsanspruch erfüllt werden. Aus jeder Schule haben mindestens 28 Schüler (und Schülerinnen) an der Befragung teilgenommen. Somit sind aus den Daten auch signifikante soziographische Tendenzen der Berufszugehörigkeit ablesbar. Die schriftliche Befragung wurde im Rahmen des Unterrichts, teilweise unter Anwesenheit der Lehrkräfte, durchgeführt. In zwei Schulen war die Autorin persönlich anwesend. Für die Schüler (und Schülerinnen) war die Teilnahme an der Befragung selbstverständlich freiwillig. Insgesamt haben nur 9 von 181 Schülern einen unausgefüllten oder nicht ernst zu nehmenden Fragebogen abgegeben. Die Bereitschaft der Schulverantwortlichen war sehr rasch gegeben, und auch die der Schüler (und Schülerinnen) war relativ groß. Das Lehrpersonal war im Hinblick auf eine Studie zum Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ gerne bereit, Ort und Zeit zur Verfügung zu stellen. Die Schüler (und Schülerinnen) waren prinzipiell deshalb bereit, da auf diese Weise eine Unterrichtsstunde zweckentfremdet wurde. Bei den Fragen zum eigenen Zugang zum Kraftfahrzeug und zu Geschwindigkeit wurde der Eindruck vermittelt, dass der Fragebogen sogar ihr Interesse erreicht hat. Die Schüler wurden darauf hingewiesen, dass es sich bei ihren Angaben um „Ihre Meinung“ handeln soll, und nicht um gesellschaftlich erwünschte Einstellungen.

³⁰¹ An einer Schule gab es auch weibliche Probanden.

³⁰² KfV: Verkehrsunfallstatistik 2006 (S. 56ff)

Die Online-Erhebung, so stand es im Plan, sollte mittels den Vertreterorganisationen von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen an Mitglieder weitergeleitet werden, um eine möglichst differenzierte und hohe Zahl an Probanden im gesamten österreichischen Raum zu erreichen. Die Online-Erhebung hat nach unzähligen Versuchen letztendlich im Schneeballverfahren stattgefunden, ausgehend vom persönlichen Bekanntenkreis. Aus Datenschutzgründen zeigten sich weder der ÖAMTC, noch der ARBÖ, noch diverse politische bzw. gewerbliche Kammern, noch große Unternehmen aus rechtlicher Sicht in der Lage, die Fragebögen an Mitglieder weiterzuleiten. Von zwei Stellen wurde sehr klar zurückgemeldet, dass das Thema der „Geschwindigkeit im Straßenverkehr“ ein (organisations)politisch sehr heikles wäre, und vor allem aus diesen Gründen keine Anstrengung erfolgen würde, eine Möglichkeit der Weiterleitung zu finden. Die Onlinefragebögen wurden aus diesem Grund im persönlichen und beruflichen Bekanntenkreis österreichweit ausgesendet, mit dem Ersuchen, die Onlinebefragung nicht nur selbst durchzuführen, sondern auch an möglichst viele Bekannte, Freunde, Verwandte und Arbeitskollegen weiterzuleiten. Die Teilnahme an der Onlineerhebung ist deutlich geringer ausgefallen als erwartet. Einige Teilnehmer oder Teilnehmerinnen haben zurückgemeldet, dass das Ausfüllen zu viel Zeit in Anspruch nehme, das Thema außerdem ein sehr persönliches wäre und sie es nicht gewagt hätten, den Online-Fragebogen anderen Bekannten zuzumuten. Einige Personen haben sich sehr wohlwollend bemüht, den Fragebogen weiterzuleiten. Von einem Fahrrad-Liebhaber wurde aufgrund des Fragebogens ein sehr positives Echo bzgl. der Behandlung des Themas „Geschwindigkeit im Straßenverkehr“ zurückgemeldet. Zwei Frauen haben im Anschluss Kontakt gesucht und ihrer Hoffnung Ausdruck gegeben, mit dem Ausfüllen des Fragebogens im Hinblick auf mehr Sicherheit für ihre Kinder einen Beitrag geleistet zu haben. Es ist außerdem auf Basis der Daten der Onlinebefragung davon auszugehen, dass zumindest ein Teil der Befragten eine eher „geschwindigkeitsbewusste“ persönliche Einstellung haben.

Die sich ergebenden Schwierigkeiten bei der Weiterleitung des elektronischen Fragebogens könnten als symbolisches Zeichen dafür gesehen werden, dass es sich bei Geschwindigkeitslimitierungen um ein gesellschaftlich sehr heikles Thema handelt. Die Freude an der „Geschwindigkeit im Straßenverkehr“ sollte möglicherweise, als unantastbare „Heilige Kuh“, erhalten bleiben. Die Bereitschaft der pädagogischen Schulleitungen zur Durchführung der Fragebogenaktion in diversen Schulklassen war hingegen groß. Welche Hintergründe könnten hinter diesen kontrastreichen Umgangsweisen ste-

cken? Eine mögliche Antwort wäre: Schulleiter und -leiterinnen sind im Interesse der Sicherheit der risikoträchtigen Gruppe, der jugendlichen Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen, offen für empirische Erhebungen zum Einstellungs- und Fahrverhalten Jugendlicher in ihren Institutionen. Die Jugendlichen selbst werden, auch wenn die Teilnahme auf freiwilliger Basis stattfindet, nicht direkt befragt, ob sie an der Fragebogenaktion teilnehmen möchten. Würde die Befragung nicht im Rahmen des Schulunterrichts gemacht werden, würde wahrscheinlich nur ein Bruchteil der Jugendlichen daran teilnehmen. Bei der Online-Befragung werden die Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen direkt angesprochen, Ihre Meinungen, Einstellungen und Verhaltensweisen zum Thema Geschwindigkeit zu deklarieren.

3.5. Häufigkeiten zur schriftlichen Fragebogenerhebung

An der schriftlichen Fragebogenerhebung in den Schulen (Tabelle 7) haben 172 Personen im Alter zwischen 16 und 24 Jahren teilgenommen. Die Mehrzahl der Teilnehmer und Teilnehmerinnen ist 18 Jahre alt. Altersspezifisch deckt sich die Verteilung der unterschiedlichen Ausbildungsstätten. Rund 80% der Probanden sind männlich, 20% der Probanden weiblich. 32 Probanden sind Schüler einer Berufsschule für Maurer, 65 Probanden sind Schüler einer Berufsschule für Schlosser, 47 Probanden sind Schüler und Schülerinnen einer Berufsschule für Fotografie und Optik und 28 Probanden sind Schüler einer Höheren Technischen Lehranstalt. Es sind nur in der Berufsschule für Fotografie und Optik auch weibliche Teilnehmerinnen beteiligt.

Fast 62% der Probanden sind im Besitz eines B-Führerscheins, etwa 20% der Probanden sind im Besitz eines A-Führerscheins. 51% der Probanden besitzen ein eigenes Auto, 15% der Probanden leihen sich immer wieder ein Auto aus. 6% der Probanden sind im Besitz eines Motorrades, knappe 5% der Probanden leihen sich immer wieder ein Motorrad aus. Fast 47% der Probanden verfügen über ein eigenes Moped, 8,5% der Probanden leihen sich des öfteren ein Moped aus. Rund 40% der befragten jugendlichen Autobesitzer besitzen ihr Auto noch nicht einmal ein halbes Jahr lang. Knappe 50% der Motorradbesitzer besitzen ihr Motorrad ebenfalls weniger lang als ein halbes Jahr. Rund 65% der Mopedbesitzer besitzen ihr Moped bereits seit mindestens zwei Jahren.

Rund 55% der Befragten leben im ländlichen Raum, etwa 30% der Befragten leben in Kleinstädten mit bis zu 20.000 Einwohnern. Rund 15% der Probanden leben in große-

ren Ballungszentren oder einer Großstadt. Etwa 70% der Befragten üben ihren Beruf in städtischer Umgebung aus.

Tabelle 7: Häufigkeiten zur schriftlichen Fragebogenerhebung

Teilnehmer / Teilnehmerinnen								
Ausbildung	Ge- samt*	männ- lich	weiblich	Führer- schein A	Führer- schein B	Eigenes Auto	Eigenes Motor- rad	Eigenes Moped
Berufsschule für Maurer	31 18%	31 100%	- 0%	10 32,3%	24 74,2%	19 63,3%	3 9,7%	13 41,9%
Berufsschule für Schlosser	68 40%	68 100%	- 0%	18 26%	56 83,5%	56 82%	6 9,1%	29 43%
Berufsschule für Optiker und Foto- grafen	45 26,2%	11 24,4%	34 75,6%	4 6,7%	18 35,6%	9 20%	- 0%	20 44,4%
Höhere Technische Lehranstalt	28 16,3%	28 100%	- 0%	5 10,7%	9 32,1%	3 10,7%	1 3,6%	18 64,3%
Gesamt	172 100%	138 80,2%	34 19,8%	37 19,2%	107 61,6%	87 50,9%	10 5,8%	80 46,5%

*Nur in dieser Spalte sind die %-Werte auf die Gesamtzahl der Probanden bezogen, in allen anderen Spalten beziehen sich die %-Werte auf die Probanden der jeweiligen Ausbildungsstätte.

Über ihre Lebensformen wurden die jugendlichen Probanden nicht befragt, es ist anzunehmen, dass ein Großteil der Schüler und Schülerinnen im elterlichen Haushalt lebt.

3.6. Häufigkeiten zur Online-Befragung

An der Online-Befragung (Tabelle 8) haben 296 Personen im Alter von 19 bis 79 Jahren teilgenommen. Rund 41% der Probanden sind männlich, 59% der Probanden weiblich. 50% der Befragten sind zwischen 19 und 40 Jahre alt. 50% der Befragten sind älter als 40 Jahre. 13% davon sind älter als 60 Jahre, davon sind 21 Personen männlich und 18 Personen weiblich.

Das Bildungsniveau der Probanden ist überdurchschnittlich hoch. Beinahe 76% der Probanden verfügen mindestens über einen Maturaabschluss, rund 32% verfügen sogar über einen Universitätsabschluss.³⁰³

³⁰³ http://www.statistik.at/web_en/statistics/education_culture/educational_attainment/029839.html, am 1.Juni 2008. Dazu ein Vergleich aus einer Tabelle der Statistik Austria zum durchschnittlich höchsten

99,3% der Probanden sind im Besitz eines B-Führerscheins, etwa 28% der Probanden sind im Besitz eines A-Führerscheins. Knappe 4% der Probanden verfügen über weitere Fahrlizenzen. Mehr als 77% der Probanden besitzen ein eigenes Auto, 21% der Probanden leihen sich immer wieder ein Auto aus. 30 Probanden sind im Besitz eines Motorrades, mehr als 4% der Probanden leihen sich immer wieder ein Motorrad aus. 8% Probanden verfügen über ein eigenes Moped, 3% der Probanden leihen sich des öfteren ein Moped aus. Rund 90% der Autobesitzer verfügen seit mehr als 5 Jahren über ein eigenes Auto. Rund 60% der Motorradbesitzer verfügen seit mehr als 5 Jahren über ein eigenes Motorrad. Und rund 50% der Mopedbesitzer besitzen seit mehr als 5 Jahren ein eigenes Moped.

Tabelle 8: Häufigkeiten zur Online-Erhebung

Teilnehmer / Teilnehmerinnen								
Abgeschlossene Schulbildung	Gesamt*	männlich	weiblich	Führerschein **A	Führerschein B	Eigenes Auto	Eigenes Motorrad	Eigenes Moped
Hauptschule	4 1,3%	3 75%	1 25%	0 0%	4 100%	4 100%	0 0%	0 0%
Lehre	26 8,7%	18 62,2%	8 30,8%	9 40,9%	26 100%	26 100%	3 11,5%	3 11,5%
Fachschule	19 6,4%	11 57,9%	8 42,1%	5 31,2%	19 100%	16 84,2%	3 15,8%	2 10,5%
Mittlere berufsbildende Schule	21 7%	7 33,3%	14 66,7%	6 30%	21 100%	20 95,2%	3 14,3%	2 9,5%
Mittlere Schule mit Matura	94 31,5%	38 40,4%	56 59,6%	40 30,8%	94 100%	65 69,1%	9 9,7%	7 7,5%
Fachhochschule	37 12,4%	12 32,4%	25 67,6%	7 21,2%	36 97,3%	30 81,1%	4 10,8%	5 13,5%
Universität	95 31,9%	33 34,7%	62 65,3%	21 24,7%	94 98,9%	68 71,6%	8 8,4%	4 4,2%
Gesamt	296 100%	122 41,2%	174 58,8%	88 28,2%	294 99,3%	229 77,4%	30 10,2%	23 7,8%

*Nur in dieser Spalte sind die %-Werte auf die Gesamtzahl der Probanden bezogen, in allen anderen Spalten beziehen sich die %-Werte auf die Probanden der jeweils abgeschlossenen Schulbildung.

**Die Frage zum Besitz eines A-Führerscheines wurde nur von 85,6% der Online-Probanden beantwortet.

Bildungsabschluss der österreichischen Bevölkerung: 2006: 13,9% aller Österreicher über 15 Jahren verfügen über eine Matura, 9,6% verfügen über einen Hochschulabschluss.

Rund 22% der Befragten leben im ländlichen Raum, ebenfalls 22% leben in Kleinstädten mit bis zu 20.000 Einwohnern. Rund 56% der Probanden leben in größeren Ballungszentren oder einer Großstadt. Rund 75% der Probanden sind beruflich in verkehrsdichten Gebieten beschäftigt.

34% der Probanden sind verheiratet, 20% der Probanden sind alleinstehend, 39% der Probanden leben in Beziehung.³⁰⁴ 45% der Probanden leben in einem Haushalt mit Kindern, 49% der Probanden leben in einem Haushalt ohne Kinder.³⁰⁵

3.7. Methode der statistischen Auswertung

Zur Analyse der Daten werden beide Datensätze, schriftlicher Fragebogen und Onlinefragebogen, zusammengeführt.

1. Zu Beginn (Kapitel 4.1.1.) wird auf Basis eines einfachen Mittelwertvergleiches die differenzierte Bedeutung der einzelnen Kraftfahrzeuge hinsichtlich der zugehörigen Fragebatterien zum Thema der Bedeutung der Kraftfahrzeuge (Auto/Motorrad/Moped) mit jeweils 21 Items mit je 5 Ausprägungen verglichen.

2. Im zweiten Schritt der empirischen Untersuchung (Kapitel 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4.) werden die multiplen Funktionsbereiche erst des Autos, dann des Motorrads und zuletzt des Mopeds einer Faktorenanalyse unterzogen. Den unterschiedlichen Arten von Kraftfahrzeugen werden annahmegemäß unterschiedliche Ausprägungen in den Funktionsdimensionen zugesprochen. Deshalb wurden drei voneinander getrennte Fragebatterien zur Verwendung des Autos, Motorrads und Mopeds erstellt.

Die jeweiligen Fragebatterien beinhalten folgende Fragen bzw. Statements: Autofahren/Motorradfahren/Mopedfahren bedeutet für mich: „Frei sein!“, „Von einem Ort zum anderen kommen!“, „Beschleunigung genießen!“, „Erwachsen zu sein!“, „Mich gut fühlen!“, „Auf Reise sein!“, „Mich erhaben zu fühlen!“, „Herausforderung zu bewältigen!“, „Grenzsituationen kennen zu lernen!“, „Ein Risiko einzugehen.“

Ich verwende das Auto/Motorrad/Moped als (oder für): „Personenverkehrsmittel!“, „Berufsfahrzeug!“, „Güterverkehrsmittel!“, „Sportgerät!“, „Ausdruck meines Lebensstils!“, „Landschaftsgenuss!“, „Lebenslust!“, „Persönliche Freiheit!“, „Unternehmungslust!“.

³⁰⁴ 7% der Probanden haben dazu keine Aussage gemacht.

³⁰⁵ 6% der Probanden haben dazu keine Aussage gemacht.

„Sind Sie ein begeisterter Auto-/Motorrad-/Mopedfahrer?“ und
„Sind Sie stolz auf Ihr Auto/Motorrad/Moped?“

Dabei wurden jedem hypothetischen Funktionsbereich einige der oben genannten Items zugeordnet.

- Dem angenommenen Funktionsbereich „Freiheit“ wurden folgende Begriffe (Items) zugeordnet: „Frei sein“, „Persönliche Freiheit“, „Lebenslust“, „Unternehmungslust“, „Begeisterung“ und „Beschleunigung genießen“ (im Sinne der freien Mobilität, des raschen „Fortkommens“).

- Dem angenommenen Funktionsbereich der „Ich-Stärkung“ wurden die Begriffe (Items): „Erwachsen Sein“, „Herausforderung bewältigen“, „Mich gut fühlen“, „eine Grenzsituation erleben“, „ein Risiko eingehen“, „Sportgerät“, „Stolz sein auf das Kraftfahrzeug“, als auch „Beschleunigung genießen“ (im Sinne des „mich gut Fühlens“) zugeordnet.

- Dem angenommenen Funktionsbereich der „Sozialen Positionierung“ wurden die Begriffe (Items): „Mich Erhaben fühlen“, „Beschleunigung genießen“ (im Sinne des „schneller“ Seins als andere) zugeordnet.

- Der Funktion des Transportes wurden die Begriffe (Items) des „Ortswechsels“, des „Personentransports“, des „Gütertransports“, des „Berufsfahrzeuges“ und „Auf Reise sein“ zugeordnet.

Um (auf Basis der Stichprobe) den tatsächlichen Funktionsbereichen des Automobils näher auf die Spur zu kommen, werden die Items einer Faktorenanalyse unterzogen. Das Ziel einer Faktorenanalyse ist es nun, die Struktur einer Korrelationsmatrix (oder auch Kovarianzmatrix) zu „erklären“, d.h. latente Variablen (Faktoren) sichtbar zu machen. Faktoren sind theoretische Konstrukte, denen Wirkungsindikatoren zugeordnet werden. Sie werden als „hinter den Variablen“ stehende Größen angesehen und repräsentieren den Zusammenhang zwischen verschiedenen Ausgangsvariablen.³⁰⁶ Zur Untersuchung der latenten Dimensionen zur Multifunktionalität des Kraftfahrzeuges wird die Form der konfirmatorischen Faktorenanalyse (Hauptachsenanalyse) gewählt. Hier werden vor Anwendung des Verfahrens Hypothesen bezüglich der zugrunde liegenden Faktoren formuliert.

³⁰⁶ Vgl. Backhaus 2003, S. 269

Die Korrelationsmatrix zeigt, gemäß Backhaus, welche Variablen der Ausgangsbefragung offenbar mit welchen anderen Variablen dieser Befragung „irgendwie“ zusammenhängen. Sie zeigt jedoch nicht, ob die Variablen sich gegenseitig bedingen oder das Zustandekommen der Korrelationswerte durch einen oder mehrere hinter den zusammenhängenden Variablen stehenden Faktoren bestimmt wird.

Im Rahmen der Datenanalyse ist zu überprüfen, wie gut sich die gegebene Korrelationsmatrix mit Hilfe des Faktorstrukturmodells reproduzieren lässt. Unterschiedliche Prüfkriterien überprüfen die Variablenzusammenhänge auf Eignung für eine Faktorenanalyse. So lässt sich an der Struktur der Inversen der Korrelationsmatrix erkennen, ob die Korrelationsmatrix für die Faktorenanalyse geeignet ist. Und zwar ist sie es dann, wenn die Inverse eine Diagonalmatrix darstellt, d.h. die Nicht-diagonalen Elemente der Inversen-Korrelationsmatrix möglichst nahe bei Null liegen. Der Bartlett-Test überprüft, ob die Stichprobe aus einer Grundgesamtheit entstammt, in der die Variablen unkorreliert sind. Die Anti-Image-Kovarianzmatrix zerlegt die Varianz einer Variable in zwei Teile: das Image und das Anti-Image. Das Image beschreibt dabei den Anteil der Varianz, der durch die verbleibenden Variablen mit Hilfe einer multiplen Regressionsanalyse erklärt werden kann, während das Anti-Image denjenigen Teil darstellt, der von den übrigen Variablen unabhängig ist. Da die Faktorenanalyse unterstellt, dass den Variablen gemeinsame Faktoren zugrunde liegen, ist es einsichtig, dass Variablen nur dann für eine Faktorenanalyse geeignet sind, wenn das Anti-Image der Variablen möglichst gering ausfällt. Das bedeutet, dass die Anti-Image-Kovarianz-Matrix ebenfalls eine Diagonalmatrix darstellen soll. Als Kriterium gilt, dass 25% der Nicht-diagonalen Werte $< 0,09$ sein müssen. Ein weiteres wesentliches Prüfkriterium zur Eignung der Variablen ist das Kaiser-Meyer-Olkin-Kriterium (MSA-Kriterium). Es wird auf Basis der Anti-Image-Korrelationsmatrix berechnet und zeigt an, in welchem Umfang die Ausgangsvariablen zusammengehören. Die entsprechende Zahl der Faktoren wird durch das Kaiser-Kriterium und den Scree-Test festgelegt. Danach ist die Zahl der zu extrahierenden Faktoren gleich der Zahl der Faktoren mit einem Eigenwert größer eins. Sie sind ein Maßstab für die durch den jeweiligen Faktor erklärte Varianz der Beobachtungswerte. Faktoreninterpretation orientiert sich ausschließlich an inhaltlichen Aspekten. Welche Variablen laden auf einem Faktor, und wie hoch ist diese Ladung? Welche latenten Ursachen könnten hinter diesem Zusammenhang stehen? Eine Interpretation ist gemäß Backhaus bei unrotierten Lösungen nicht immer empfehlenswert. Eine Faktorenrotation erleichtert die Interpretation der Faktoren. Mathematisch lässt sich nachweisen, dass

durch Rotation des Koordinatenkreuzes in seinem Ursprung eine Erleichterung in der Interpretation erreicht wird, ohne die Aussagekraft zu verändern.

3. Anschließend erfolgen in den Kapiteln 4.1.2. bis 4.1.4. Reihungen der Funktionsdimensionen der einzelnen Kraftfahrzeuge auf Basis von Mittelwerten der Summenscores zu den durch die Faktoranalyse gebildeten Funktionsbereichen nach ihrem Bedeutungsgrad.

4. Weiters werden in den Kapiteln 4.1.2. bis 4.1.4. soziografisch differenzierte Analysen durchgeführt, bei denen wiederum die Mittelwerte der Summenscores zu den durch die Faktoranalyse gebildeten Funktionsbereiche in alters-, geschlechts- und bildungsstrukturellen Vergleich gebracht werden.

5. Im Kapitel 4.1.5. werden die sich ergebenden Faktorwerte der einzelnen Funktionsdimensionen in drei Ausprägungen kategorisiert, einer unterdurchschnittlichen, einer durchschnittlichen und einer überdurchschnittlichen Ausprägung. Die Faktorwerte bilden die Ausprägungen der Faktoren bei den Untersuchungsobjekten (Personen). Die Ausprägungen der Funktionsdimensionen bilden die Vergleichsgruppen zur Untersuchung geschlechts-, alters- und bildungsspezifischer Tendenzen auf Basis von Kreuztabellen. Letztendlich werden die Vergleichsgruppen mit den unterschiedlichen themenspezifischen Fragebatterien (Wahrnehmung von Gefahr: Kapitel 4.2., Geschwindigkeitsverhalten: Kapitel 4.3., Einstellungen zu Tempolimits: Kapitel 4.4., Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen: Kapitel 4.5.) anhand eines Mittelwertvergleiches in Verbindung gebracht.

Faktorwerte sind standardisiert³⁰⁷, das bedeutet, sie haben einen Mittelwert von 0 und eine Standardabweichung von 1. Diese sagen zwar nichts aus über den Bedeutungsgrad der Funktionsbereiche, geben aber Aufschluss über von der Norm abweichende Gruppierungen innerhalb eines Faktors. Faktorwerte sagen aus, wie sich Probanden dem durchschnittlichen Ergebnis anpassen bzw. wie stark sie durch ihre Angabe vom durchschnittlichen Ergebnis abweichen. „Ein negativer Faktor besagt“, gemäß Backhaus,

³⁰⁷ http://www.lrz-muenchen.de/~wlm/ein_voll.htm: Standardisiert bedeutet, dass etwa zwei Drittel der Werte, genau 68,26%, innerhalb der Werte -1 bis +1 liegen, und 95,45% innerhalb der Werte zwischen -2 und +2. 99,73% der Werte liegen im Bereich von -3 bis +3.

„dass ein Objekt (Person) in Bezug auf dessen Faktor im Vergleich zu allen anderen betrachteten Objekten (Personen) unterdurchschnittlich ausgeprägt ist. Ein Faktorwert von 0 besagt, dass ein Objekt (Person) in Bezug auf diesen Faktor eine dem Durchschnitt entsprechende Ausprägung besitzt. Ein positiver Faktorwert besagt, dass ein Objekt (Person) in Bezug auf diesen Faktor im Vergleich zu allen anderen betrachteten Objekten (Personen) überdurchschnittlich ausgeprägt ist.“ Der Nullwert der Faktorwerte richtet sich somit immer nach dem Durchschnittswert des Samples, und definiert sich damit immer neu. Ein negativer Wert des Faktors „Risikobereitschaft“ bedeutet bspw., dass diese Person sich weniger risikobereit deklariert hat, als der Durchschnitt aller befragten Personen. Es könnte somit weiters sein, dass diese Person in einem allgemein risikoscheuen Sample sogar einen positiven Wert hätte, nämlich dann, wenn die durchschnittliche Risikobereitschaft der befragten Gruppe wesentlich geringer ausgeprägt ist, und diese Person im Vergleich dazu möglicherweise risikobereiter ist. Der Null-Wert ist daher nie konstant. Faktorwerte sind somit ausschließlich mit Faktorwerten innerhalb des Samples vergleichbar, niemals mit denen anderer Stichproben. Und Faktorwerte sind ausschließlich mit Faktorwerten innerhalb des eigenen Faktors vergleichbar, niemals mit denen anderer Faktoren. Ein Beispiel dafür wäre, dass die Bedeutung der „Risikobereitschaft“ und das „Transportbedürfnis“ der Probanden durchschnittlich unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Das hat wiederum zur Folge, dass sie nicht miteinander vergleichbar sind. Der Null-Wert der Faktorwerte stellt in jedem Faktor den faktorbezogenen durchschnittlichen Ergebniswert dar und ist somit jeweils ein zufälliges Ergebnis.

Im Folgenden werden die gebildeten Labels der Faktorwerte mit soziographischen Variablen kreuztabelliert und mit dem χ^2 -Test auf ihre Signifikanz geprüft. Das bedeutet, dass davon ausgegangen werden kann, dass dieser Tatbestand nicht nur zufällig in der Stichprobe zu finden ist, sondern sich auch auf die Grundgesamtheit übertragen lässt. Der χ^2 -Test ist, gemäß Backhaus, ein Test zur Überprüfung der Unabhängigkeit zweier Merkmale bzw. der Homogenität eines Merkmals in zwei Stichproben. Die Differenz zwischen der erwarteten Anzahl und der beobachteten Anzahl ist ein erster Hinweis darauf, ob die Merkmale unabhängig sind oder nicht. Je größer die Differenz, desto weniger scheint die Nullhypothese der Unabhängigkeit der Merkmale zu stimmen. Überschreitet die Teststatistik einen dem Signifikanzniveau entsprechenden Wert der χ^2 -Tabelle, so ist die Nullhypothese, die Annahme der Unabhängigkeit der Merkmale, mit der vorher festgelegten Irrtumswahrscheinlichkeit zu verwerfen.

6. Zuletzt erfolgt mittels dreidimensionaler Kreuztabellen in Kapitel 4.6. eine Analyse zur Hinterfragung des Faktors Jugendlichkeit.

Die Interpretationen sind den jeweiligen Kapiteln angeschlossen.

4. Ergebnisse

Untersucht werden nun die Funktionsbereiche der Kraftfahrzeuge (Kapitel 4.1.), die Wahrnehmungen der Befragten bzgl. der Gefahren im Straßenverkehr (Kapitel 4.2.), die Einstellungen der Befragten zu Geschwindigkeit und ihr Geschwindigkeitsverhalten (Kapitel 4.3.), ihre Einstellungen zu Tempolimits (Kapitel 4.4.) und ihre Einstellung zur Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen (Kapitel 4.5.). Die Diskussionen zu den Ergebnissen sind jeweils den einzelnen Kapiteln angeschlossen.

4.1. Funktionen der Kraftfahrzeuge

Für die Analysen zu den multiplen Funktionen der Kraftfahrzeuge Auto, Motorrad und Moped werden die Itembatterien des zweiten Abschnitts des Fragebogens herangezogen. Die Probanden nehmen hier in 5-teiligen Skalen Stellung zur persönlichen Einschätzung ihres Gebrauchs und ihrer Vorlieben bzgl. der Kraftfahrzeuge. Der Beginn widmet sich einem Bedeutungsvergleich der unterschiedlichen Kraftfahrzeugarten. Im Anschluss daran werden die einzelnen Kraftfahrzeuge auf ihre multiple Funktionserfüllung untersucht. Zuletzt werden die Funktionsbereiche des Autos einer soziografischen Analyse unterzogen.

4.1.1. Differenzierte Bedeutung der Kraftfahrzeuge

Ein Blick auf Tabelle 9 gibt einen ersten Vergleich der Mittelwerte der einzelnen Variablen zur Bedeutung der drei Kraftfahrzeugarten Auto, Motorrad und Moped. Anzumerken ist, dass nur wenige Probanden sich an der Befragung aller drei Kraftfahrzeugarten beteiligt haben. Der Großteil der Probanden fährt entweder ein Auto, oder ein Motorrad oder ein Moped.

Das Auto steht im Funktionsbereich Transport an erster Stelle. „Von einem Ort zum anderen kommen“ weist einen Mittelwert von 4,77³⁰⁸ auf. Den zweithöchsten Mittelwert (4,38) hat bei dieser Variable das Moped erhalten, an letzter Stelle rangiert das Motorrad mit einem Wert von 3,25. Die gleichen Reihungsergebnisse liefern die Mittelwerte zu den Variablen „Personentransport“, „Gütertransport“ und „Berufsfahrzeug“.

³⁰⁸ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („trifft kaum zu“) und 5 (trifft sehr stark zu“).

Tabelle 9: Mittelwertsvergleich zu den Funktionen des Autos, Motorrades und Mopeds

	Mittelwerte Auto (n=289)	Mittelwerte Motorrad (n=43)	Mittelwerte Moped (n=77)
Autofahren / Motorradfahren / Mopedfahren bedeutet:			
Frei sein	3,43	4,25	3,18
Von einem Ort zum anderen kommen	4,77	3,25	4,38
Beschleunigung genießen	2,21	4,11	2,57
Erwachsen zu sein	1,91	2,16	2,15
Mich gut fühlen	2,00	3,62	2,44
Auf Reise sein	3,11	3,51	2,07
Mich erhaben zu fühlen	1,48	2,39	1,87
Herausforderung bewältigen	1,68	3,34	2,33
Grenzsituationen kennenzulernen	1,62	2,88	2,20
Ein Risiko eingehen	1,45	2,44	2,18
Ich verwende mein Auto / Motorrad / Moped als / für:			
Personentransportmittel	4,34	2,25	3,00
Berufsfahrzeug	3,29	1,74	2,46
Gütertransportmittel	2,75	1,18	1,80
Sportgerät	1,39	2,95	2,35
Ausdruck meines Lebensstils	1,63	3,53	2,36
Landschaftsgenuss	2,04	3,55	2,51
Lebenslust	2,29	4,16	2,68
Persönliche Freiheit	3,24	4,18	3,07
Unternehmungslust	3,11	4	2,97
Begeistert Sie das Auto- / Motorrad- / Mopedfahren?	3,66	4,27	3,11
Sind Sie stolz auf Ihr Auto / Motorrad/ Moped?	3,09	3,86	3,19

Wobei das Motorrad bei den Variablen „Berufsfahrzeug“(1,74) und „Gütertransport“(1,18) so gut wie keine, und auch bei der Variable „Personentransport“(2,25) wenig Bedeutung zugesprochen bekommen hat. Auffällig ist, dass das Auto von den Probanden nur in transportbezogenen Funktionsbereichen die höchsten Mittelwerte erhalten hat. In allen anderen Funktionsbereichen rangiert das Motorrad an erster Stelle. Demnach vermittelt das Motorrad, den Angaben der Probanden zufolge, im Vergleich zum Auto und Moped den Lenkern am stärksten das Gefühl von „Frei sein“(4,25), gefolgt vom Auto mit einem Mittelwert von 3,43 und dem Moped, mit einem Wert von 3,18. In Bezug auf das „Genießen von Beschleunigung“ steht das Motorrad ebenfalls mit einem Wert von 4,11 mit großem Abstand an vorderster Front, gefolgt vom Moped mit einem Wert von 2,57 und dem Auto, mit einem Wert von 2,21. Die größte Bedeutung der drei

nächsten Variablen „Herausforderung bewältigen“(3,34), „Grenzsituationen kennenlernen“(2,88) und „Ein Risiko eingehen“(2,44) wird ebenfalls eindeutig dem Motorrad zugesprochen, jeweils gefolgt vom Moped „Herausforderung bewältigen“(2,33), „Grenzsituationen kennenlernen“(2,20) und „Ein Risiko eingehen“(2,18), und dann erst gefolgt vom Auto „Herausforderung bewältigen“(1,68), „Grenzsituationen kennenlernen“(1,62) und „Ein Risiko eingehen“(1,45). Mopedlenkern bedeutet die Landschaft mit dem Durchschnittswert von 2,51 um vieles weniger als Motorradfahrern(3,55), und Autolenkern mit einem Wert von 2,04 noch weniger. Die Variable „Lebenslust“ steht bei Motorradfahrern ebenfalls mit einem Wert von 4,16 an oberster bedeutsamer Stelle, gefolgt vom Moped mit einem Wert von 2,68 und dem Auto, mit einem Wert von 2,29. Die Variablen „Unternehmungslust“, „Begeisterung“ und „Stolz sein auf ...“ weisen von allen drei Kraftfahrzeugarten hohe Mittelwerte auf. An der Spitze dieser drei Variablen steht dennoch das Motorrad mit den hohen Mittelwerten um 4. Die Mittelwerte des Autos und des Mopeds ranken sich bei diesen drei Variablen um den Wert 3. Alleine die „Begeisterung“ des Autofahrens hebt sich mit einem Wert von 3,66 von den anderen Werten ab. Die Variable „Mich erhaben fühlen“ wird ebenso vom Motorrad mit einem mittleren Wert von 2,39 angeführt, gefolgt vom Moped mit einem Wert von 1,87 und dem Auto, mit einem Wert von 1,48. Bei der nächsten Variable: „Mich gut fühlen“ führt das Motorrad eindeutig wieder mit einem Mittelwert von 3,62, gefolgt vom Moped mit einem Wert von 2,44 und dem Auto, mit einem Wert von 2,00. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Auto im Funktionsbereich des Transportes führende Werte aufweist, dass aber das Motorrad rund um den Beschleunigungsgenuss, Lebensstil, Fahrgenuss und der Risikobereitschaft an oberster Stelle steht.

Interpretation:

Die Mittelwerte der Variable „Beschleunigung genießen“ sind, im Vergleich zu den Mittelwerten des Transportes, ein erster Hinweis dafür, dass mit Abnahme der Bedeutung des Transportes des Kraftfahrzeuges der Zweck zur Lusterfüllung durch Geschwindigkeit steigt. Das Kraftfahrzeug wird sozusagen vordergründig nicht aufgrund eines Transportbedarfes verwendet, sondern dient als Mittel zum Zweck, ein tolles Fahrgefühl zu erlangen. Die niedrigen Werte zum Auto bzgl. Risiko, Herausforderung und Grenzsituation weisen einerseits auf einen vordergründigen Transportbedarf hin, können aber andererseits auch daher rühren, dass durch die schützende Karosserie des Vehikels die reale Gefahr nicht in ihrem Ausmaß wahrgenommen wird. Die mit einspu-

rigen Kraftfahrzeugen verbundene Gefahr für die Lenker und Lenkerinnen wird viel direkter und unmittelbarer wahrgenommen. Das Motorrad ist, wie die Werte das belegen, ein Kraftfahrzeug, das mit dem Bedürfnis nach (hohen) Geschwindigkeiten in Verbindung gebracht wird. Das belegt unter anderem die Variable „Verwendung als Sportgerät“, bei der das Motorrad einen Mittelwert von 2,95 erreicht, im Vergleich zum Moped, das einen Mittelwert von 2,35 und dem Auto, das einen unbedeutend niedrigen Mittelwert von 1,39 aufweist. Dieses Ergebnis würde die Annahme bekräftigen, dass auch das Moped, als erstes Kraftfahrzeug vieler Jugendlicher, risikobereit als geschwindigkeitsträchtiges Testobjekt verwendet wird. Ein Mittelwert des Motorrades von 3,53 bei der Variable „Ausdruck meines Lebensstils“ zeigt eindeutig, dass Motorradfahren, bzw. das Motorrad eine sehr starke Symbolkraft besitzt. Die symbolische Stärke steht in enger Beziehung mit der Motorkraft und der Bewältigung von hohen Geschwindigkeiten. Die Bedeutung des Mopeds als „Ausdruck des Lebensstils“ ist mit einem Mittelwert von 2,36 um vieles geringer, die Bedeutung des Autos als „Ausdruck des Lebensstils“ ist mit einem Mittelwert von 1,63 noch einmal mit Abstand erheblich geringer. Der hohe Mittelwert von 3,55 bei Motorrädern der Variable „Landschaftsgenuss“ weist ebenfalls darauf hin, dass der Genuss an der „Fahrt“ selbst einen höheren Stellenwert einnimmt, als der Transport.

4.1.2. Analyse zur Funktion des Autos³⁰⁹

Auffällig bei der der Faktorenanalyse zugrunde liegenden Korrelationsmatrix (Tabelle 10) zu den oben genannten Items bezüglich der Funktionen des Autos ist, dass sämtliche Variablen, die dem Transport zugeordnet werden, in negativer Richtung zu den übrigen Variablen korrelieren.

Weiters fällt auf, dass die Variable „Beschleunigung genießen“ hoch³¹⁰ korreliert mit „Erwachens Sein“, „Mich gut fühlen“, „Mich erhaben fühlen“, „Herausforderung bewältigen“, „Grenzsituation kennenlernen“, „Ausdruck meines Lebensstils“ und „Lebenslust“.

Die Variablen „Herausforderung bewältigen“ und „Grenzsituationen kennenlernen“ wiederum korrelieren stark mit den Variablen „Beschleunigung genießen“, „Erwachsen

³⁰⁹ Stichprobengröße zur Analyse der Funktionen des Autos: N = 289

³¹⁰ Unter „hoher“ oder „starker“ Korrelation wird hier ein Wert > 0,5 verstanden.

Sein“, „Mich gut fühlen“, „Mich erhaben fühlen“, „Ein Risiko eingehen“, „Verwendung des Autos als Sportgerät“, „Ausdruck meines Lebensstils“ und „Lebenslust“.

Die Variablen „Ein Risiko eingehen“ und „Das Auto als Sportgerät benutzen“ korrelieren beinahe identisch stark mit den drei Variablen „Herausforderung bewältigen“, „Grenzsituation kennenlernen“ und „Ausdruck meines Lebensstils“.

Die Variable „Lebenslust“ korreliert stark mit den Variablen „Beschleunigung genießen“, „Mich gut fühlen“, „Mich erhaben fühlen“, „Herausforderung bewältigen“, „Ausdruck meines Lebensstils“, „Sportgerät“, „Persönliche Freiheit“ und „Unternehmungslust“.

Tabelle 10: Korrelationsmatrix³¹¹ zur Funktion des Autos* (N = 289)

Korrelation zur Funktion des Autos	Von einem Ort zum anderen kommen	Beschleunigung genießen	Erwachsen zu sein	Mich gut zu fühlen	Mich erhaben zu fühlen	Herausforderung zu bewältigen	Grenzsituationen kennenzulernen	Ein Risiko eingehen	Sportgerät	Ausdruck meines Lebensstils	Lebenslust	Persönliche Freiheit	Unternehmungslust
Autofahren bedeutet: Beschleunigung genießen	-0,16	1	0,57	0,64	0,59	0,54	0,54	0,41	0,44	0,50	0,57	0,42	0,47
Autofahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	-0,15	0,54	0,57	0,62	0,65	1	0,67	0,55	0,51	0,55	0,57	0,36	0,39
Autofahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	-0,22	0,54	0,46	0,58	0,57	0,67	1	0,66	0,58	0,61	0,46	0,31	0,41
Autofahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	-0,30	0,41	0,35	0,40	0,40	0,55	0,66	1	0,49	0,59	0,38	0,24	0,32
Verwendung des Autos als: Lebenslust	-0,15	0,57	0,52	0,58	0,51	0,57	0,46	0,38	0,51	0,61	1	0,58	0,61
Verwendung des Autos als: Persönliche Freiheit	-0,06	0,42	0,33	0,43	0,28	0,36	0,31	0,24	0,31	0,40	0,58	1	0,64

*In dieser Tabelle wurden nur die wichtigsten Korrelationen herausgenommen, da die zugrunde liegende 21 x 21 Matrix den Rahmen sprengen würde.

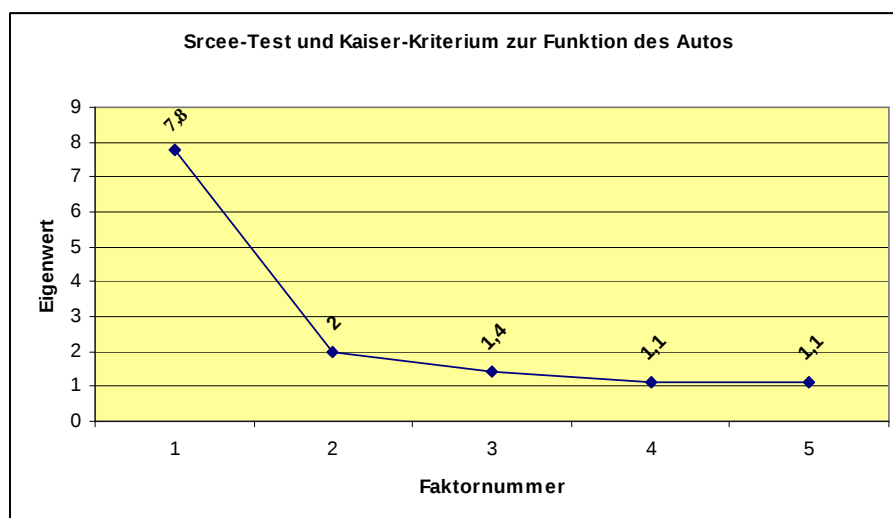
Auffällig ist außerdem, dass die Variable „Persönliche Freiheit“ nur mit der Variable „Unternehmungslust“ hoch korreliert und negativ auf die transportbezogenen Items.

Die Signifikanz ist durchgehend nahe 0,00. Das Signifikanzniveau des Korrelationskoeffizienten berechnet, mit welcher Irrtumswahrscheinlichkeit die Ho-Hypothese abge-

³¹¹ Die vollständige Korrelationsmatrix: siehe Anhang V

lehnt werden kann. Diese besagt, dass kein Zusammenhang zwischen den Variablen besteht. Eine Ausnahme dieser hohen Signifikanz bilden die Korrelationen mit transportbezogenen Items. Die Inverse der Korrelationsmatrix als auch die Anti-Image-Kovarianzmatrix stellen eine eindeutige Diagonalmatrix dar und erfüllen somit ein weiteres grundlegendes Prüfkriterium zur Faktorenanalyse. Der Bartlett-Test dieser Analyse erbrachte eine äußerst zufrieden stellende Prüfgröße von 210 bei einem Signifikanzniveau von 0,00. Dieser gute Wert ist auf die große Stichprobe zurückzuführen. Es kann also mit einer Wahrscheinlichkeit von 100% davon ausgegangen werden, dass die Variablen der Erhebungsgesamtheit korreliert sind. Der MSA-Wert dieser Analyse ist mit 0.909 ein sehr guter Indikator dafür, dass eine Faktorenanalyse sinnvoll ist. Das Kaiser-Kriterium dieser Analyse (Grafik 1) führt zur Extraktion von fünf Faktoren, während der Scree-Test nur eine Ein-Faktorladung nahe legen würde.

.Grafik 1: Scree-Test und Kaiser-Kriterium zur Funktion des Autos



Der erste Faktor lädt mit einem Eigenwert von 7,77 und einem erklärten Varianzanteil von 37,021% besonders hoch. Hoch³¹² laden die Variablen: „Mich gut fühlen“(0,800), „Lebenslust“(0,798), „Herausforderungen bewältigen“(0,750), „Mich erhaben fühlen“(0,743), „Beschleunigung genießen“(0,741), „Lebensstil“(0,735), „Grenzsituationen kennenlernen“(0,734), „Erwachsen sein“(0,702), „Unternehmungslust“(0,652), „Sportgerät“(0,649), „Persönliche Freiheit“(0,634), „Risiko eingehen“(0,597), „Landschaftsgenuss“(0,542), „Begeisterung“(0,538) und „Stolz auf das Auto sein“(0,506). Der zwei-

³¹²Vgl. Backhaus 2003, S. 299: Backhaus schätzt eine Ladung dann als „hoch“ ein, wenn sie einen Wert > 0,5 annimmt.

te Faktor lädt nur noch mit einem Eigenwert von 2,02 und einem erklärten Varianzanteil von 9,640%. Faktor 3 bis 5 laden nur noch minimal höher als der erforderliche Eigenwert von eins. Alle anderen Faktoren weisen ausschließlich niedrigere Ladungen der einzelnen Variablen auf. Dieses Ergebnis macht eine klare Faktoreninterpretation unmöglich. Eine Interpretation ist gemäß Backhaus bei unrotierten Lösungen auch nicht empfehlenswert. Die Ergebnisse der Rotation (Tabelle 11) zeigen nun ein differenzierteres Bild der einzelnen Faktoren und das Ergebnis ermöglicht eine kausale Interpretation der einzelnen Faktoren:

Tabelle 11: Rotierte Faktorladungen zur Funktion des Autos

Rotierte Faktorladungen	1	2	3	4	5
Autofahren bedeutet: Frei sein	0,055	0,712	0,153	0,060	0,076
Autofahren bedeutet: Von einem Ort zum anderen kommen	-0,263	0,028	-0,080	-0,029	0,375
Autofahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,333	0,382	0,518	0,179	-0,155
Autofahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,208	0,248	0,710	0,186	-0,074
Autofahren bedeutet: Mich gut zu fühlen	0,320	0,338	0,693	0,175	-0,096
Autofahren bedeutet: Auf Reise zu sein	0,038	0,117	0,250	0,300	0,062
Autofahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,385	0,100	0,749	0,175	-0,064
Autofahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,543	0,221	0,525	0,122	-0,038
Autofahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,734	0,205	0,366	0,026	-0,074
Autofahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,725	0,168	0,161	-0,013	-0,193
Verwendung des Autos als: Personentransportmittel	-0,166	0,048	-0,124	0,015	0,503
Verwendung des Autos als: Berufsfahrzeug	0,087	0,041	0,115	-0,027	0,446
Verwendung des Autos als: Gütertransportmittel	-0,033	-0,100	-0,068	0,084	0,427
Verwendung des Autos als: Sportgerät	0,639	0,169	0,206	0,262	-0,008
Verwendung des Autos als: Ausdruck meines Lebensstils	0,670	0,200	0,244	0,327	-0,106
Verwendung des Autos als: Landschaftsgenuss	0,137	0,323	0,136	0,693	0,092
Verwendung des Autos als: Lebenslust	0,347	0,415	0,325	0,609	-0,063
Verwendung des Autos als: Persönliche Freiheit	0,149	0,829	0,081	0,244	-0,029
Verwendung des Autos als: Unternehmungslust	0,192	0,600	0,211	0,344	-0,074
Begeistert Sie das Autofahren?	0,183	0,475	0,259	0,176	0,063
Sind Sie stolz auf Ihr Auto?	0,274	0,407	0,200	0,083	-0,076

Rotationsmethode: Varimax

- Am ersten Faktor laden nach der Rotation folgende fünf Faktoren hoch: „Grenzsituation kennen lernen“(0,734), „ein Risiko eingehen“(0,725), „Ausdruck des Lebensstils“(0,670), „Verwendung als Sportgerät“(0,639) und „Herausforderung bewältigen“(0,543). Da es sich um eine Hauptachsenanalyse handelt, ist es möglich, nach der verborgenen Ursache hinter diesem Zusammenhang zu fragen. Hier wird unterstellt, dass es sich bei diesem Faktor um den Aspekt des „Bedürfnisses nach Herausforderung“ handelt.

- Am zweiten Faktor laden die drei Variablen „Persönliche Freiheit“(0,829), „Frei sein“(0,712) und „Unternehmungslust“(0,600) hoch. Die Variable „Begeisterung“(0,475) und „Beschleunigung genießen“(0,382) laden auf diesem Faktor ebenfalls relativ hoch. Diesem Faktor wird als Ursache „Bedürfnis nach Freiheit“ unterstellt.

- Am dritten Faktor laden die Variablen „Mich erhaben fühlen“(0,749), „Erwachsen Sein“(0,710), „Mich gut fühlen“(0,693), „Herausforderung bewältigen“(0,525) und „Beschleunigung genießen“(0,518) hoch. In diesem Faktor scheinen sich die Bedürfnisse nach „Stärkung der eigenen Persönlichkeit“ und dem Bedürfnis nach der „Sozialen Wunschposition“ zu vereinen.

- Am vierten Faktor laden die beiden Variablen „Landschaftsgenuss“(0,693) und „Lebenslust“(0,609) hoch. Diesem Faktor könnte „Reisefreudigkeit“ unterstellt werden.

- Am fünften Faktor lädt die Variable „Personentransport“(0,503) hoch. Die drei Variablen „Gütertransport“(0,446), „Berufsfahrzeug“(0,427) und „Von einem Ort zum anderen kommen“(0,375) laden ebenfalls relativ hoch. Diesem Faktor kann das Bedürfnis nach Transport zugewiesen werden.

Es haben sich demnach im Zuge der Faktorenanalyse zur Funktion des Autos aus der gesamten Fragebatterie fünf Faktoren herauskristallisiert, die in dieser Arbeit in folgender Weise benannt werden:

- Der erste Faktor erhält die Bezeichnung: „Risikobereitschaft“,
- der zweite Faktor die Bezeichnung: „Unabhängigkeit“,
- der dritte Faktor: „Selbstdarstellung“,
- der vierte Faktor: „Reiselust“ und
- der fünfte Faktor erhält die Bezeichnung „Transportmittel“.

Interpretation:

Aus der ersten Analyse der Korrelationsmatrix ergeben sich bezüglich des Fokuses auf die Bedeutung von Geschwindigkeit folgende Zusammenhänge: Die Variable „Beschleunigung genießen“ korreliert mit den Items, welche der „Ich-Stärkung“ zugeordnet werden, als auch jenen Items, welche der „Sozialen Positionierung“ zugeordnet werden, aber auch mit den Items der Risikobereitschaft und der „Begeisterung“ sehr hoch. Negativ korreliert die Variable „Beschleunigung genießen“ mit den Items, welche dem Transport zugeordnet werden. Außerdem ist interessant, dass das Bedürfnis nach „Persönlicher Freiheit“ enger mit dem Bedürfnis der „Unternehmungslust“ als mit einer unabhängigen Transportmöglichkeit in Zusammenhang steht. Das Unabhängigkeitsbedürfnis hat demnach einen sehr starken lustbetonten Charakter. Das reine sachliche Bedürfnis nach einer Transportmöglichkeit wird in den Hintergrund gedrängt.

Die Faktorenanalyse zu den Funktionsbereichen des Autos hat nach dem vorliegenden Datensatz wiederum in Bezug zur Bedeutung der Geschwindigkeit folgendes Bild ergeben: Risikobereitschaft ergibt eine sehr klare eigenständige Dimension. Das bedeutet nicht, dass die Risikobereitschaft bei einem Großteil der Probanden so stark ausgeprägt ist, sondern dass die Wahrnehmungen und Einstellungen risikobereiter Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen konsequent übereinstimmen. Es ist anzunehmen, dass ein hohes Maß an Risikobereitschaft mit dem Bedürfnis nach hohen Geschwindigkeiten verbunden ist. Die Mittelwerte der auf den Faktor „Risikobereitschaft“ hoch ladenden Variablen bewegen sich zwar auf einem allgemein niedrigen Niveau, und zwar zwischen den Werten 1,51 und 1,85³¹³. Das bedeutet, dass die zugehörigen Variablen des Faktors „Risikobereitschaft“ von einem großen Prozentsatz der Probanden als „kaum zutreffend“ abgelehnt wurden. Die Standardabweichungen um die Mittelwerte sind jedoch bei diesen Variablen mit Werten zwischen 1,02 und 1,85 erheblich und deuten an, dass immerhin ein gewisser Prozentsatz der Probanden sich in den zu „Risikobereitschaft“ zugehörigen Variablen konsequent zustimmend bewegt. Die nur mittlere Ladungsstärke der Variable „Lust an der Beschleunigung“ mit 0,333 auf dem Faktor „Risikobereitschaft“ kann darauf zurückzuführen sein, dass „Risikobereitschaft“ von vielen Probanden zwar abgelehnt wurde, während die „Beschleunigung genießen“ mit einem Mittelwert von 2,42 und einer Standardabweichung von 1,31 von den Probanden in einem höheren Ausmaß doch als positiv erlebt wird, wenn dies auch subjektiv nicht als risiko-

³¹³ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („trifft kaum zu“) und 5 (trifft sehr stark zu“).

trächtig wahrgenommen wird. Das Steuern eines Autos erfüllt somit primär, wenn auch nur für eine kleine Gruppe der Befragten, sehr übereinstimmend das Bedürfnis nach Bewältigung von Herausforderungen. Die Variable „Beschleunigung genießen“ lädt dagegen auf mehreren Faktoren, auf einem Faktor hoch und auf zwei weiteren Faktoren mittelmäßig. Normalerweise sollte, damit der Sinn einer Faktoranalyse gewährleistet bleibt, eine Variable nur auf einem Faktor hoch laden. In diesem Fall aber kann die mehrfache relativ hohe Ladung der Variable „Beschleunigung genießen“ die Annahme bestätigen, dass „Geschwindigkeit“ in mehrfacher Weise bedeutsam ist. Die höchste Ladung der Variable „Beschleunigung genießen“ mit einer Faktorladung von 0,518 enthält der dritte Faktor, der in dieser Arbeit als der Faktor der „Selbstdarstellung“ benannt wird. Im zweiten Faktor, dem Faktor „Unabhängigkeit“ lädt die Variable „Lust an der Beschleunigung genießen“ mit 0,382 in mittlerer Stärke. Und im Faktor „Risikobereitschaft“ lädt sie, wie oben bereits ausgeführt, ebenfalls in mittlerer Stärke. Der Aspekt der „Geschwindigkeit“ hat somit, wie angenommen, in individueller Ausprägung, wenn auch weniger expandiert und häufig nur in sekundärer Hinsicht, ebenfalls Bedeutung in den Funktionsbereichen der „Selbstdarstellung“ und der „Unabhängigkeit“. Ein gewisses Maß an Geschwindigkeit ist demnach für einen Großteil der Befragten eine offensichtliche Begleiterscheinung der beiden Aspekte „Selbstdarstellung“ und „Unabhängigkeit“, besonders von dem der „Selbstdarstellung“. Auch die Variable „Herausforderung bewältigen“ lädt in zwei Funktionsbereichen hoch. Auch diese Tatsache findet ihre interpretative Berechtigung darin, dass sie sowohl eine Ausprägung der „Risikobereitschaft“ darstellt, als auch in der Dimension der „Selbstdarstellung“ einen bedeutsamen Raum einnimmt. Einer positiv bewältigten Herausforderung folgt ein gestärktes Selbstbewusstsein und, wenn es sich um eine als gesellschaftlich bedeutsam wahrgenommene Angelegenheit handelt, gesellschaftliche Anerkennung.

Das Ausleben der „Lust an der Beschleunigung“ dürfte allgemein ein gutes „Ich“ Gefühl erzeugen, ein positives Gefühl in Bezug auf sich selbst, als auch ein gutes Gefühl im sozialen Bezug (Wettbewerb). Die „Lust an der Beschleunigung“ steht beim Automobil gegenläufig zum Bedürfnis nach einem unabhängigen „Transportmittel“. Es kann die Hypothese bekräftigt werden, dass mit Abnahme der Transportfunktion des Kraftfahrzeuges die Bedeutung der anderen Funktionsbereiche steigt, und das Erleben von Geschwindigkeit an Bedeutsamkeit gewinnt.

4.1.2.1. Bedeutung der Funktionen

Eine Analyse der Mittelwerte zur Funktion des Autos soll die Bedeutung der einzelnen Funktionsbereiche sichtbar machen. Auf Basis der Gesamtstichprobe ergeben sich folgende Einsichten (Tabelle 12): Das Automobil wird mit einem Mittelwert von 3,76³¹⁴ in erster Linie in der Funktion des Transportmittels verwendet. In zweiter Linie erfüllt das Automobil, mit einem Mittelwert von 3,43, das Bedürfnis der Probanden nach Unabhängigkeit. An dritter Stelle erfüllt das Auto, mit einem Mittelwert von 2,57, die Reiselust der Probanden. An vierter Stelle entspricht das Automobil, den Angaben der Probanden zu Folge, mit einem Mittelwert von 2,1 der Funktion der Selbstdarstellung.

Tabelle 12: Reihung der Bedeutung der Funktionen des Autos

Reihung	Faktor	Mittelwert
1. Platz	Faktor V: Transportmittel	3,76
2. Platz	Faktor II: Unabhängigkeit	3,43
3. Platz	Faktor IV: Reiselust	2,57
4. Platz	Faktor III: Selbstdarstellung	2,1
5. Platz	Faktor I: Risikobereitschaft	1,71

Der Mittelwert zur fünftgereihten Dimension, der „Risikobereitschaft“, ist mit 1,71 sehr niedrig. Mehr als 71% der Probanden geben z.B. an, dass sie beim Lenken eines Automobils kein Risiko eingehen. Und weitere 13,6% geben an, dass sie beim Lenken eines Automobils kaum ein Risiko eingehen.

Interpretation:

Die Funktion des „Transportes“ nimmt in Bezug auf das Auto den größten Stellenwert ein, knapp gefolgt vom Bedürfnis nach „Unabhängigkeit“. „Reiselust“ nimmt den mittleren Funktionswert ein. Der Funktion des Autos zur „Selbstdarstellung“ wird, entgegen den Annahmen dieser Arbeit, offensichtlich von den Befragten wenig Bedeutung zugemessen. Das kann nun daran liegen, dass die zugrunde liegende Stichprobe nicht der tatsächlichen Alters-, Geschlechts- und Bildungsstruktur der Gruppe aller Autolenker und –lenkerinnen entspricht. Es kann aber auch angenommen werden, dass die wahre Bedeutung der Selbstdarstellung möglicherweise „öffentlich“ nicht preisgegeben wer-

³¹⁴ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („trifft kaum zu“) und 5 (trifft sehr stark zu“).

den möchte. Die Offenlegung dieses Bedürfnisses könnte möglicherweise interpretativ, in der Befürchtung der Befragten, als eine persönliche Schwäche ausgelegt werden. Der hohe Prozentsatz der sich bekennenden „Risikoverweigerer“ kann ebenfalls unter anderem auf die demographische Struktur des Datensatzes zurückgeführt werden. So ist ein Großteil der Befragten Frauen, weiters ist das durchschnittliche Bildungsniveau des Samples um ein vielfaches höher als das der Grundgesamtheit. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass nur ein gewisser Prozentsatz der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen das Risiko im Straßenverkehr bewusst sucht.

4.1.2.2. Soziografische Analyse

Eine soziografisch differenzierte Analyse der Mittelwerte zur Funktion des Autos soll Gruppentendenzen zu den multiplen Bedeutungen des Autos sichtbar machen, d.h. einen alters-, geschlechts- und bildungsstrukturellen Einblick in die Bedeutung der einzelnen Funktionsbereiche geben. Sieht man sich die Mittelwerte der Faktorsummenscores alters-, geschlechts- und bildungsspezifisch an, erhält man in den Reihungen ein wesentlich differenzierteres Bild.

4.1.2.2.1. Geschlechtsspezifische Analyse

Frauen zeigen (Tabelle 13) in Bezug auf das Lenken eines Autos mit einem Mittelwert von 1,41 deutlich weniger Bedürfnis nach „Risikobereitschaft“ als Männer mit einem Mittelwert von 1,92. Die Mittelwerte des Faktors „Unabhängigkeit“ unterscheiden sich mit den Werten 3,49 der männlichen Befragten, und 3,34 der weiblichen Befragten nur minimal. Viel deutlichere geschlechtsspezifische Unterschiede weist wiederum der funktionale Faktor „Selbstdarstellung“ auf.

Tabelle 13: Geschlechtsspezifische Mittelwerte der Summenscores der Faktoren

Funktionen des Autos	gesamt	Männer*	Frauen*
Faktor I: Risikobereitschaft	1,71	1,92	1,41
Faktor II: Unabhängigkeit	3,43	3,49	3,34
Faktor III: Selbstdarstellung	2,1	2,32	1,79
Faktor IV: Reiselust	2,57	2,68	2,4
Faktor V: Transportmittel	3,76	3,72	3,8

*Daten wurden gewichtet

Der Mittelwert der „Selbstdarstellung“ der männlichen Befragten ist mit 2,32 deutlich höher als der Mittelwert der weiblichen Befragten mit 1,79. Die Mittelwerte der Funktionen zur „Reiselust“ und des „Transportes“ beider Geschlechter sind wiederum homogen. Auffällig ist, dass das Transportbedürfnis der Frauen etwas höher liegt als das der Männer.

4.1.2.2.2. Altersspezifische Analyse

Bisherige wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass sich der Fahrstil der 18 bis 24-jährigen Kraftfahrzeuglenker deutlich von dem der 25 bis 65-jährigen unterscheidet, und der Fahrstil der über 65-jährigen sich noch einmal von dem der jüngeren Kraftfahrzeuglenker unterscheidet. Die Probanden wurden aus diesem Grund zur altersspezifischen Analyse in drei Altersklassen gesplittet. In der ersten Gruppe wurden die 18 bis 24-jährigen Probanden zusammengefasst, in der zweiten Gruppe die 25 bis 60-jährigen, und (um für ein signifikantes Ergebnis genügend Probanden zusammenfassen zu können) in der dritten Gruppe die über 60-jährigen.

Altersspezifisch betrachtet (Tabelle 14) sinkt die Risikobereitschaft der 25 bis 60-jährigen Autolenker und –lenkerinnen im Vergleich zum Gesamt-Mittelwert deutlich von 1,71 auf 1,34. Auffällig ist, dass der Unterschied zwischen männlichen und weiblichen Befragten mit den Mittelwerten 1,32 und 1,35 kaum mehr zum Tragen kommt. Erstaunlich ist allerdings, dass der Wert der Frauen minimal höher ist als der der Männer.

Tabelle 14: Geschlechtsspezifische Mittelwerte in der Altersklasse zwischen 25 und 60 Jahren

Funktion des Autos	Gesamt zw. 25 u. 60J..	Männer* zw. 25 u. 60J.	Frauen* zw. 25 u. 60J.
Faktor I: Risikobereitschaft	1,34 (1,71)	1,32	1,35
Faktor II: Unabhängigkeit	3,13 (3,43)	2,97	3,26
Faktor III: Selbstdarstellung	1,63 (2,10)	1,57	1,69
Faktor IV: Reiselust	2,37 (2,57)	2,37	2,37
Faktor V: Transportmittel	3,88 (3,76)	3,85	3,9

() Die in Klammer stehenden Zahlen stellen den Vergleichswert aller Befragten dar.

* Daten wurden gewichtet.

Auch bei den Angaben zur „Unabhängigkeit“ ist bei den 25 bis 60-jährigen Befragten ein deutlicher Rückgang von 3,43 auf 3,13 feststellbar. Sehr stark auffällig ist, dass sich

in dieser Altersgruppe der Freiheitsdrang unter den weiblichen Befragten mit dem Mittelwert von 3,26 stärker ausdrückt als der der männlichen Befragten mit einem Mittelwert von 2,97. Auch das Bedürfnis der „Selbstdarstellung“ nimmt in dieser Altersklasse im Vergleich zum Gesamtsample von 2,1 auf 1,63 ab. Und auch hier zeigt sich ein geringer Unterschied zwischen männlichen und weiblichen Befragten, wobei wiederum der Mittelwert der Frauen mit 1,69 etwas höher liegt als der Mittelwert der Männer mit 1,57. Die Werte zur „Reiselust“ fallen in dieser Altersgruppe mit einem Mittelwert von 2,37 nur ein wenig geringer aus als im Vergleich zur Gesamtgruppe, sind aber geschlechtsspezifisch völlig neutral. Die Angaben zur Funktion des Transportes sind in der Altersgruppe der 25 bis 60-jährigen minimal höher als bei der Gesamtgruppe und unterscheiden sich geschlechtsspezifisch kaum.

Die Risikobereitschaft jugendlicher Autolenker (Tabelle 15) ist mit einem Mittelwert von 2,0 eindeutig höher als bei der Altersgruppe der 25 bis 60 –jährigen Autolenker mit einem Mittelwert von 1,34. Männliche Jugendliche weisen mit 2,33 eine deutlich höhere Risikobereitschaft auf als weibliche Jugendliche mit einem Mittelwert von 1,76. Dennoch liegt die Risikobereitschaft der jungen Autolenkerinnen mit einem Wert von 1,76 über dem allgemeinen Durchschnittswert von 1,71.

Tabelle 15: Geschlechtsspezifische Mittelwerte in der Altersklasse zwischen 18 und 24 Jahren

Funktion des Autos	Gesamt zw. 18 u. 24J.	Männer* zw. 18 u. 24J.	Frauen* zw. 18 u. 24J.
Faktor I: Risikobereitschaft	2,0 (1,71)	2,33	1,76
Faktor II: Unabhängigkeit	3,84 (3,43)	3,94	3,74
Faktor III: Selbstdarstellung	2,64 (2,10)	2,9	2,38
Faktor IV: Reiselust	2,68 (2,57)	2,91	2,44
Faktor V: Transportmittel	3,51 (3,76)	3,61	3,4

() Die in Klammer stehenden Zahlen stellen den Vergleichswert aller Befragten dar.

* Daten wurden gewichtet.

Auch bezüglich der Dimension der „Unabhängigkeit“ ist der Mittelwert der jugendlichen Autolenker mit 3,84 deutlich höher als der der 25 bis 60-jährigen Autolenker mit einem Mittelwert von 3,13. Die Angaben der männlichen Jugendlichen zum Faktor „Unabhängigkeit“ sind mit einem Wert von 3,94 wiederum höher als die der weiblichen Jugendlichen mit einem Wert von 3,74. Die Dimension der „Selbstdarstellung“ ist für

jugendliche Befragte ebenfalls mit einem Mittelwert von 2,64 um einiges bedeutsamer als der der 25 bis 60-jährigen Befragten mit einem Wert von 1,63. Wobei die Bedeutung dieser Dimension für männliche Jugendliche mit einem Wert von 2,9 deutlich höher liegt als der der weiblichen Jugendlichen mit einem Wert von 2,38. Auch die „Reiselust“ ist unter den jugendlichen Befragten mit einem Wert von 2,68 stärker ausgeprägt als die der 25 bis 60-jährigen mit einem Mittelwert von 2,37, wobei die Werte der männlichen Befragten mit 2,91 wiederum höher sind als die der weiblichen Befragten. Allein die Bedeutung des Transportes ist unter den jugendlichen Autolenkern mit einem Mittelwert von 3,51 niedriger als im Vergleich zu den 25 bis 60-jährigen, die einen Vergleichswert von 3,88 aufweisen.

Tabelle 16 zeigt mit den Mittelwerten der Probanden mit 61+ ein wesentlich differenzierteres Bild im Vergleich zu den anderen Altersgruppen. „Risikobereitschaft“ ist mit den Mittelwerten 1,07, und geschlechtsspezifisch mit 1,1 der männlichen Probanden und 1 der weiblichen Probanden über 60 Jahren praktisch nicht vorhanden. Das Ergebnis des Faktors „Unabhängigkeit“ hingegen ist sehr interessant. Die weiblichen Probanden erreichen hier mit einem Mittelwert von 3,9 beinahe den Wert der männlichen Jugendlichen (3,94), während die männlichen Probanden über 60 Jahre einen Mittelwert von nur 2,1 aufweisen.

Tabelle 16: Geschlechtsspezifische Mittelwerte in der Altersklasse ab 61 Jahren

Funktion des Autos	Gesamt 61+	Männer* 61+	Frauen* 61+
Faktor I: Risikobereitschaft	1,07 (1,71)	1,1	1
Faktor II: Unabhängigkeit	2,7 (3,43)	2,1	3,9
Faktor III: Selbstdarstellung	1,13 (2,10)	1	1,38
Faktor IV: Reiselust	2 (2,57)	1,3	3,3
Faktor V: Transportmittel	3,4 (3,76)	3,5	3,25

() Die in Klammer stehenden Zahlen stellen den Vergleichswert aller Befragten dar.

* Daten wurden gewichtet.

Der Mittelwert der Selbstdarstellung der über 60-jährigen ist mit 1,13 sehr gering. Geschlechtsspezifisch betrachtet liegen die männlichen Probanden mit einem Wert von 1 im unterstmöglichen Bereich, während die weiblichen Probanden mit einem Wert von 1,38 etwas höher liegen. Auch den Faktor der „Reiselust“ entsprechend sind deutliche

geschlechtsspezifische Unterschiede wahrnehmbar. Der allgemeine Mittelwert liegt bei diesem Faktor auf 2, der Mittelwert der männlichen Probanden beträgt 1,3, der Mittelwert der weiblichen Probanden beträgt dagegen 3,3. Anders verhält es sich wiederum beim transportbezogenen Faktor. Der allgemeine Mittelwert beträgt hier 3,4, der Mittelwert der Männer ist mit 3,5 geringfügig höher, der Mittelwert der Frauen ist mit 3,25 geringfügig niedriger.

4.1.2.2.3. Bildungsspezifische Analyse

Hauptschulabgänger weisen (Tabelle 17) mit Ausnahme des Faktors „Transport“ mit Abstand jeweils die höchsten Werte vor. Die Funktion des Autos als „Transportmittel“ hat im Vergleich zu allen höheren Bildungsschichten von den Hauptschulabgängern den niedrigsten Funktionswert erhalten. Die „Risikobereitschaft“ der Hauptschulabsolventen ist mit einem Wert von 2,32 am höchsten. Probanden mit einer abgeschlossenen Lehre weisen im Vergleich nur noch eine „Risikobereitschaft“ mit einem Wert von 2,00 vor.

Tabelle 17: Bildungsspezifische Mittelwerte

Funktion des Autos	Hauptschulabschluss	Lehre	Fachschule	Mittlere Schule	Höhere Schule mit Matura	Fachhochschule	Universität
Faktor I: Risikobereitschaft	2,32	2,00	1,84	1,63	1,24	1,32	1,39
Faktor II: Unabhängigkeit	3,97	3,47	3,32	3,6	3,15	3,15	3,12
Faktor III: Selbstdarstellung	2,88	2,36	2,02	2,05	1,59	1,65	1,73
Faktor IV: Reiselust	2,95	2,71	2,48	2,57	2,19	2,23	2,58
Faktor V: Transportmittel	3,49	3,73	3,51	3,6	4,00	3,89	3,92

* Daten wurden gewichtet.

Dieser Wert sinkt mit jedem weiteren Bildungsgrad bis auf einen Wert von 1,24 bei Absolventen von mittleren Schulen mit Matura. Interessant ist, dass die Risikobereitschaft von Absolventen der Fachhochschulen und Universitäten wiederum minimal auf einen Mittelwert von 1,39 steigt. Die Werte zur Funktion der „Unabhängigkeit“ sind ebenfalls bei Hauptschulabgängern mit 3,97 am höchsten, und sinken mit steigendem Bildungsgrad bis zu einem Wert von 3,12 bei Universitätsabgängern. Die Spanne der

Werte zur Funktion der „Selbstdarstellung“ ist mit einer Spannweite von 1,29 am größten. Die „Selbstdarstellung“ hat wiederum für Hauptschulabgänger mit 2,88 die größte Bedeutung, sinkt in ihrer Bedeutung dann mit steigendem Bildungsgrad bis zu 1,59 bei Matura-Absolventen, steigt dann allerdings mit wiederum höheren Bildungsgraden minimal auf 1,73 an. Die Funktion „Reiselust“ punktet wiederum bei Hauptschulabsolventen mit einem Mittelwert von 2,95 am höchsten, verliert dann mit ansteigendem Bildungsgrad bis zum Maturaniveau mit einem Wert von 2,19 an Bedeutung, nimmt dann allerdings bei Fachhochschul- und Universitätsabsolventen wieder an Bedeutung zu. Die Funktion „Transport“ weist mit 0,43 die niedrigste Spannweite auf, wobei sie für die höchsten drei Bildungsgrade eindeutig die größte Bedeutung darstellt. Signifikant ist auch, dass die Gruppe mit Matura als höchstem abgeschlossenem Bildungsgrad den niedrigsten Wert in „Risikobereitschaft“ aufweist, aber den höchsten Wert in der Funktion des „Transports“ vorweisen kann.

Interessant ist auch die Analyse (Tabelle 18) des sich teilweise neu ergebenden Rankings der Funktionsbedeutungen im bildungsspezifischen Fokus.

Tabelle 18: Bildungsspezifisches Ranking der Funktionen des Autos

Funktion des Autos	Hauptschulabschluss	Lehre	Fachschule	Mittlere Schule	Mittlere Schule mit Matura	Fachhochschule	Universität
Faktor I: Risikobereitschaft	5	5	5	5	5	5	5
Faktor II: Unabhängigkeit	1	2	2	1	2	2	2
Faktor III: Selbstdarstellung	4	4	4	4	4	4	4
Faktor IV: Reiselust	3	3	3	3	3	3	3
Faktor V: Transportmittel	2	1	1	1	1	1	1

* Daten wurden gewichtet.

Die Funktion des „Transportmittels“ musste bei Hauptschulabsolventen den ersten Platz an die Funktion der „Unabhängigkeit“ abgeben. „Unabhängigkeit“ steht mit dem gleichen Punktestand des „Transportmittels“ auch bei Absolventen Mittlerer Schulen an erster Stelle. Die „Reiselust“ mit Platz drei, „Selbstdarstellung“ mit Platz 4 und „Risikobereitschaft“ mit Platz 5 haben bei allen Bildungsniveaus ihren Rang beibehalten.

Tabelle 19 soll nun einen Einblick in das ausbildungsspezifische Ranking jugendlicher Autolenker (und Lenkerinnen) anhand der Angabe der Mittelwerte der Summenscores der fünf Funktionsbereiche geben. Vor allem sollen die Faktoren der „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“ ins Visier genommen werden. Mitzudenken ist in dieser Vergleichsstudie, dass unter den Probanden der Berufsschule für Optiker und Fotografen etwa zweidrittel weiblich sind, in allen anderen Schulen sind die Probanden ausschließlich männlich.

Tabelle 19: Ausbildungsspezifische Bedeutung der Funktionen des Autos unter Jugendlichen

Funktion des Autos	Berufsschule f. Schlosser	Berufsschule f. Maurer	Berufsschule f. Optiker und Fotografen	Höhere Technische Lehranstalt
Faktor I: Risikobereitschaft	2,46	2,76	1,78	1,42
Faktor II: Unabhängigkeit	4,08	4,06	3,43	2,98
Faktor III: Selbstdarstellung	3,05	3,32	2,02	1,88
Faktor IV: Reiselust	3,21	3,00	2,44	2,72
Faktor V: Transportmittel	3,72	3,68	3,74	3,51

* Daten wurden gewichtet.

Auffallend ist beim Vergleich der Mittelwerte der Funktionsbereiche der schulspezifischen Untersuchung sofort, dass die Schüler der Höheren Technischen Lehranstalt bei allen Faktoren, außer beim Faktor „Reiselust“, mit Abstand die niedrigsten Werte aufweisen. Allein die Schüler und Schülerinnen der Berufsschule für Optik und Fotografie zeigen noch weniger Reisebedürftigkeit. Auffallend ist ebenfalls, dass der Faktor „Unabhängigkeit“ bei den Schülern der Berufsschulen für Schlosser und Maurer dem Faktor „Transport“ den ersten Rang abnimmt.

Die Bedeutung der Funktion „Transport“ unterscheidet sich zwischen den unterschiedlichen Schultypen kaum. Die Werte der „Risikobereitschaft“ sind eindeutig bei den Schülern der Berufsschulen für Maurer (2,76) und Schlosser (2,46) am höchsten, fallen bei den Schülern und Schülerinnen der Berufsschule für Optik und Fotografie auf 1,78 und bei den Schülern der Höheren Technischen Lehranstalt sogar auf einen Wert von 1,42. Die Bedeutung der „Unabhängigkeit“ ist wiederum unter den Berufsschulen für Maurer und Schlosser mit Werten von 4,06 und 4,08 am höchsten, gefolgt von den Schülern und Schülerinnen der Berufsschule für Optik und Fotografie mit einem Wert von 3,43. Die Bedeutung der „Unabhängigkeit“ nimmt bei den Schülern der Höheren Technischen

Lehranstalt einen immer noch beträchtlichen, wenn auch im Vergleich niedrigen Wert von 2,98 ein. Der Faktor der „Selbstdarstellung“ hat unter den Schülern der Berufsschule für Maurer mit einem Wert von 3,32, gefolgt von Schülern der Berufsschule für Schlosser mit einem Wert von 3,21 wiederum die höchste Bedeutung, für die Schüler und Schülerinnen der Berufsschule für Optik und Fotografie mit einem Wert von 2,02 auffallend weniger und den Schülern der Höheren Technischen Lehranstalt mit einem Wert von 1,88 die niedrigste Bedeutung. Die „Reiselust“ hat unter den Schülern der Berufsschule für Optik und Fotografie mit einem Wert von 2,44 am wenigsten Bedeutung. Am meisten Bedeutung hat sie für die Schüler der Berufsschule für Schlosser mit einem Wert von 3,21, gefolgt von den Schülern der der Berufsschule für Maurer mit einem Wert von 3,00 und den Schülern der Höheren Technischen Lehranstalt mit einem Wert von 2,72.

Interpretation:

Das Ergebnis der geschlechtsspezifischen Differenzierung bestätigt die Annahme, dass der männliche Zugang zum Automobil tendenziell emotionaler ist, als der weibliche. Die durchschnittlichen Werte der Risikobereitschaft und des Bedürfnisses nach Selbstdarstellung sind unter den männlichen Befragten eindeutig höher als unter den weiblichen. Frauen hingegen schätzen am Automobil vor allem die Transportmöglichkeit und ihre Unabhängigkeit. Die Bedeutung der Unabhängigkeit ist bei den Jugendlichen beiden Geschlechts sehr hoch, sinkt im Erwachsenenalter etwas ab und steigt bei Frauen mit zunehmendem Alter wiederum an und erlebt ihren Höhepunkt bei Frauen über 60 Jahren. Dieses Ergebnis spiegelt die biografische Situation der Frauen der älteren Generationen sehr deutlich wider. Sie sind in der Kriegs- oder Nachkriegszeit geboren, einer Zeit der Hochblüte der rollenklischeebehafteten Familienstrukturen. In ihrer Jugendzeit und frühen bzw. mittleren Erwachsenenzeit haben diese Frauen sehr häufig für ihre Familie gelebt und gearbeitet, und kaum Freiraum für sich selbst gehabt. Viele genießen erst jetzt im Alter ihren persönlichen Freiraum, während Männer ihr Freiheitsbedürfnis auch in jungen Jahren viel mehr ausleben haben können. Ähnliche Interpretationen könnten auch den hohen Werten älterer Frauen zur Selbstdarstellung und Reiselust zugeordnet werden.

Altersspezifisch ergibt sich der eindeutige Trend, dass unter den jugendlichen Befragten der Transportbedarf durch das Auto im Vergleich zu den anderen Altersklassen am geringsten ist, dass aber die Werte der Unabhängigkeit, der Selbstdarstellung und der Risikobereitschaft vergleichsweise auffallend hoch sind. Junge Frauen zeigen in den drei

letztgenannten Dimensionen zwar deutlich geringere Werte auf als ihre männlichen Altersgenossen, die Werte sind aber dennoch höher als die der beiden älteren Altersgruppen beider Geschlechter. Diese Werte bestätigen das Ergebnis von Verkehrssicherheitsexperten, dass sich der Faktor Jugendlichkeit stärker auf das Fahrverhalten auswirkt als der Faktor Unerfahrenheit. Risikobereitschaft wird von den Probanden dieser Stichprobe, welche älter sind als 25 Jahre, eine Absage erteilt. Auch das Bedürfnis nach Selbstdarstellung nimmt bei Probanden über 25 Jahren stark ab. Der Faktor Unabhängigkeit nimmt zwar mit dem Alter durchschnittlich ab, sein Bedeutungsgrad bleibt aber dennoch hoch.

Die Mittelwerte aus den Tabellen 17 bis 19 zur bildungsspezifischen Analyse der Funktionswerte des Autos bestätigen die Annahme sehr eindeutig und klar, dass der erworbene Bildungsgrad einen hohen Einfluss auf die Bedeutung der multifunktionalen Verwendung des Autos ausübt. Je niedriger der Bildungsgrad, desto stärker wird die multiple Bedeutung des Automobils. Die Bedeutung der Unabhängigkeit wiegt bei den untersten Bildungsschichten sogar mehr als der Transport. Zu Bedenken ist allerdings, dass die Probanden der unteren Bildungsschichten beinahe ausschließlich Personen im Alter von 18 bis 24-Jahren sind. Allerdings ist sehr deutlich ein gleichmäßiger Verlauf in der Abnahme der multiplen Bedeutungen des Autos mit zunehmendem Bildungsgrad ersichtlich. Dieser tendenzielle Verlauf ist bzgl. des Zusammenhanges mit Jugendlichkeit unabhängig. Auffallend ist, dass Universitätsabgänger und Universitätsabgängerinnen wiederum ein wenig in die andere Richtung tendieren, die multiplen Funktionen haben für sie wiederum etwas mehr Bedeutung.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die erhaltenen Mittelwerte die Annahme bestätigen, dass mit zunehmenden Werten der multiplen Bedeutungen des Autos die Unfallhäufigkeit steigt und dass mit Abnahme der Werte für die multifunktionalen Bedeutungen des Autos die Zahl der Unfälle sinkt. Ein Beispiel dafür wäre die Unfallstatistik schwer verunfallter Jugendlicher. Der typische Unfalllenker ist männlich und hat wenig Bildung. Schüler der unteren Bildungsniveaus weisen höhere Werte in den multifunktionalen Bedeutungen auf als Schüler höherer Bildungsniveaus. Diese sind wiederum weniger oft an schweren Unfällen beteiligt.

4.1.3. Analyse zur Funktion des Motorrades³¹⁵

Die Items zur Funktion des Motorrades werden ebenfalls einer Hauptachsenanalyse unterzogen, um auch den Funktionsbereichen des Motorrades auf die Spur zu kommen. Anzumerken ist zu Beginn, dass unter den befragten Motorradlern nur sehr wenige Frauen sind, was allerdings wiederum dem Verhältnis aller Motorradfahrer entspräche. Auffällig bei der Analyse der Korrelationsmatrix ist, dass sämtliche Variablen, die dem Transport zugeordnet werden, in negativer Richtung zu den übrigen Variablen korrelieren. Die höchsten Korrelationen (mit einem Wert von 0,88) weisen die Variablen „Grenzsituationen kennenlernen“ und „Ein Risiko eingehen“ auf. Die Variable „Ein Risiko eingehen“ korreliert außerdem hoch mit den Variablen „Verwendung des Motorrades als Sportgerät“, „Herausforderung bewältigen“ und „Mich erhaben fühlen“.

Tabelle 20: Korrelationsmatrix³¹⁶ zur Funktion des Motorrades* (N = 43)

Korrelation zur Funktion des Motorrades	Frei sein	Von einem Ort zum anderen kommen	Beschleunigung genießen	Erwachsen zu sein	Mich gut zu fühlen	Mich erhaben zu fühlen	Herausforderung zu bewältigen	Grenzsituationen kennenlernen	Ein Risiko eingehen	Sportgerät	Ausdruck meines Lebensstils	Landschaftsgenuss	Lebenslust
Motorradfahren bedeutet: Frei sein	1	-0,19	0,55	0,09	0,37	0,35	0,43	0,42	0,34	0,27	0,24	0,09	0,50
Motorradfahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,55	-0,15	1	0,30	0,48	0,42	0,46	0,49	0,45	0,60	0,41	0,06	0,36
Motorradfahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,35	-0,31	0,42	0,56	0,61	1	0,59	0,57	0,51	0,36	0,46	0,07	0,29
Motorradfahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,43	-0,36	0,46	0,32	0,49	0,59	1	0,65	0,59	0,43	0,44	-0,04	0,30
Motorradfahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,42	-0,24	0,49	0,49	0,43	0,57	0,65	1	0,88	0,58	0,31	-0,26	0,20
Motorradfahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,34	-0,38	0,45	0,38	0,42	0,51	0,59	0,88	1	0,60	0,29	-0,27	0,21

*In dieser Tabelle wurden nur die wichtigsten Korrelationen herausgenommen, da die zugrunde liegende 21 x 21 Matrix den Rahmen sprengen würde.

³¹⁵ Stichprobengröße zur Analyse der Funktionen des Motorrades: N = 43

³¹⁶ Die vollständige Korrelationsmatrix: siehe Anhang VI

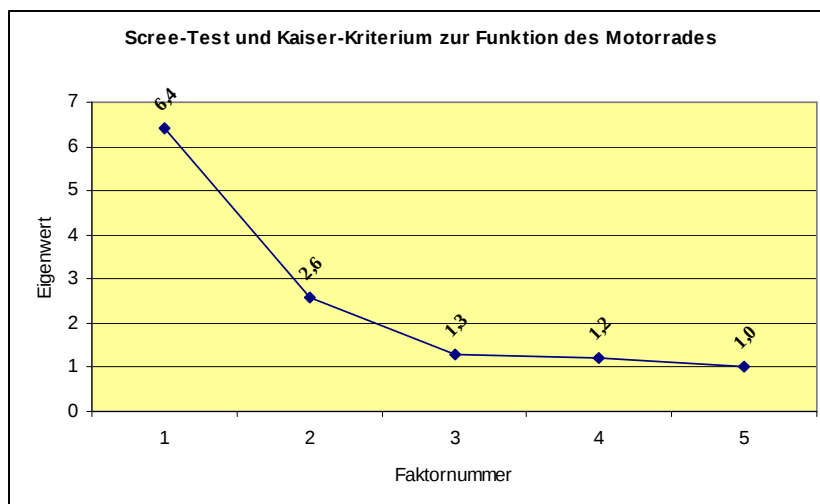
Die Variable „Mich erhaben fühlen“ korreliert stark mit den Variablen „Mich gut fühlen“, „Herausforderungen bewältigen“, „Grenzen kennenlernen“, „Ein Risiko eingehen“, „Mich erwachsen fühlen“ und „Beschleunigung genießen“.

Die Variable „Frei sein“ korreliert stark mit den Variablen „Beschleunigung genießen“ und „Lebenslust“. Somit hebt sich das Motorrad in seiner Bedeutung vom Auto deutlich ab. Die Variable „Beschleunigung genießen“ korreliert bei den Motorradlern hoch mit den beiden Variablen „Verwendung des Motorrads als Sportgerät“, „Frei sein“ und „Grenzen kennenlernen“.

Die Signifikanz der Korrelationskoeffizienten ist beim Motorrad nicht so eindeutig gegeben als beim Auto, dennoch liegt sie in den meisten Fällen nahe 0,00. Somit kann auch für die Items zur Funktion des Motorrads die Ho-Hypothese ausgeschlossen werden. Ausnahmen dieser Signifikanz bilden beim Motorrad ebenfalls die Korrelationen mit transportbezogenen und reisebezogenen Items.

Die Prüfkriterien zur Eignung der Korrelationsmatrix für eine Faktorenanalyse sind nicht sehr eindeutig gegeben. Die Inverse Korrelationsmatrix stellt keine eindeutige Diagonalmatrix dar. Die Prüfgröße des Bartlett-Tests ist mit 210 bei einem Signifikanzniveau von 0,00 wiederum sehr zufrieden stellend. Die Forderung, dass 25% der Nicht-diagonalen Werte der Anti-Image-Kovarianz-Matrix $< 0,09$ sein müssen, ist erfüllt. Das MSA-Kriterium liegt mit 0,630³¹⁷ im mittelmäßigen Bereich. Das Kaiser-Kriterium dieser Analyse führt zur Extraktion von fünf Faktoren, während der Scree-Test nur eine Drei-Faktorenladung nahe legen würde.

Grafik 2: Scree-Test und Kaiser-Kriterium zur Funktion des Motorrads



³¹⁷ Werte unter 0,5 wären nach Backhaus nicht tragbar.

Der erste Faktor lädt sehr hoch mit einem Eigenwert von 6,4 und einem erklärten Varianzanteil von 30,687%, der zweite Faktor lädt nur noch mit einem Wert von 2,6 und einem erklärten Varianzanteil von 12,386%. Dennoch lädt der zweite Faktor beim Motorrad beinahe doppelt so hoch im Vergleich zum zweiten Faktor des Funktionsbereiches Auto. Die rotierte Faktorenmatrix (Tabelle 21) ergibt folgendes Bild:

Tabelle 21: Rotierte Faktorladung zur Funktion des Motorrades

Rotierte Faktorladungen	1	2	3	4	5
Motorradfahren bedeutet: Frei sein	0,39	0,58	-0,01	0,06	0,05
Motorradfahren bedeutet: Von einem Ort zum anderen kommen	-0,19	-0,06	-0,06	-0,83	-0,08
Motorradfahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,57	0,40	0,19	-0,06	0,16
Motorradfahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,42	-0,12	0,73	-0,11	-0,07
Motorradfahren bedeutet: Mich gut zu fühlen	0,27	0,48	0,65	0,39	-0,07
Motorradfahren bedeutet: Auf Reise zu sein	-0,26	-0,02	-0,01	-0,12	0,47
Motorradfahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,43	0,17	0,60	0,20	0,17
Motorradfahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,57	0,29	0,23	0,24	0,34
Motorradfahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,88	0,10	0,20	0,13	0,01
Motorradfahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,86	0,07	0,12	0,28	-0,12
Verwendung des Motorrades als: Personentransportmittel	-0,22	-0,17	-0,13	-0,38	-0,12
Verwendung des Motorrades als: Berufsfahrzeug	-0,04	-0,11	0,09	-0,11	0,09
Verwendung des Motorrades als: Gütertransportmittel	-0,04	-0,21	-0,07	-0,35	0,42
Verwendung des Motorrades als: Sportgerät	0,65	0,11	0,19	0,06	0,04
Verwendung des Motorrades als: Ausdruck meines Lebensstils	0,14	0,44	0,49	0,36	0,17
Verwendung des Motorrades als: Landschaftsgenuss	-0,33	0,27	0,25	-0,03	0,22
Verwendung des Motorrades als: Lebenslust	0,09	0,79	0,13	0,14	0,06
Verwendung des Motorrades als: Persönliche Freiheit	0,18	0,87	0,02	0,07	0,00
Verwendung des Motorrades als: Unternehmungslust	-0,05	0,69	0,11	0,03	0,19
Begeistert Sie das Motorradfahren?	0,23	0,50	-0,01	0,08	0,60
Sind Sie stolz auf Ihr Motorrad?	0,14	0,23	0,10	0,27	0,69

Rotationsmethode: Varimax

- Am ersten Faktor laden die Variablen „Grenzen kennenlernen“(0,882), „Ein Risiko eingehen“(0,857), „Verwendung als Sportgerät“(0,65), „Herausforderung bewältigen“(0,571) und „Beschleunigung genießen“(0,57) hoch. Diesem Faktor wird als da-

hinter liegende Ursache die Bedürfnisbefriedigung nach Herausforderung unterstellt, er erhält die Bezeichnung „Risikobereitschaft“.

- Am zweiten Faktor laden die Variablen „Persönliche Freiheit“(0,869), „Lebenslust“(0,786), „Unternehmungslust“(0,692), „Frei sein“(0,58) und „Begeisterung“(0,503) hoch. Diesem Faktor wird als Ursache das Bedürfnis nach Unabhängigkeit, Abenteuerlust und Lebensfreude unterstellt. Er erhält die Bezeichnung „Unabhängigkeit“.

- Am dritten Faktor laden die Variablen „Erwachsen sein“(0,734), „Mich gut fühlen“(0,646), „Mich erhaben fühlen“(0,598) und auch „Ausdruck meines Lebensstils“(0,491) hoch. In diesem Faktor scheinen sich wiederum die Bedürfnisse nach „Stärkung der eigenen Persönlichkeit“ und das Bedürfnis nach der „Sozialen Wunschnposition“ zu vereinen. Er erhält die Bezeichnung „Selbstdarstellung“.

- Am vierten Faktor lädt nur eine Variable hoch: und zwar die Variable „Von einem Ort zum anderen kommen“(-0,827). Es sei hier darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine Negativladung handelt. Diesem Faktor wird das Bedürfnis nach einem Ortswechsel unterstellt und erhält demnach auch diese Bezeichnung „Ortswechsel“.

- Am fünften Faktor laden zwei Variable hoch: die Variable „Stolz sein auf das Motorrad“(0,693) und „Begeisterung“(0,602). Da dieser Faktor sich eindeutig von den anderen abgrenzt, wird ihm als Ursache eine eindeutige Liebhaberei zum Motorrad, seiner Leistungskraft und dem damit verbundenen Lebensgefühl und Image unterstellt. Er erhält die Bezeichnung „Motorrad-Freak“.

Es haben sich demnach im Zuge der Faktorenanalyse zur Funktion des Motorrades aus der gesamten Fragebatterie fünf Faktoren herauskristallisiert, die in dieser Arbeit in folgender Weise benannt werden:

- Der erste Faktor erhält die Bezeichnung: „Risikobereitschaft“,
- der zweite Faktor die Bezeichnung: „Unabhängigkeit“,
- der dritte Faktor: „Selbstdarstellung“,
- der vierte Faktor: „Ortswechsel“ und
- der fünfte Faktor erhält die Bezeichnung „Motorrad-Freak“.

Auffällig ist, dass die Variablen des Transports, der Reise und des Landschaftsgenusses auf keinem Faktor hoch laden.

Die Ladungen der dem ersten Faktor „Risikobereitschaft“ zugehörigen Variablen, als auch aller anderer Faktoren, unterscheiden sich enorm von denen des beim Auto demselben Faktor zugehörigen Variablen. Sie sind beim Motorrad deutlich höher. Allerdings muss an dieser Stelle wiederum mitgedacht werden, dass die Stärke der Ladungen noch keinen Hinweis auf den Bedeutungsgrad geben. Es kann durch die Höhe der Ladung allerdings festgestellt werden, in welcher Übereinstimmungs-Intensität die Variablen von den Probanden wahrgenommen werden. Die zugehörigen Bedeutungs-Mittelwerte der Variablen sind beim Motorrad ebenfalls deutlich höher. „Beschleunigung genießen“ weist beim Motorrad beispielsweise einen Mittelwert von 4,12 auf, im Vergleich zum Auto mit dem Mittelwert von 2,42 (vgl. Kapitel 4.1.1.). Die Standardabweichungen sind in beiden Fällen gleich. Das Risikoempfinden beim Motorradfahren ist mit einem Mittelwert von 2,44 deutlich höher als im Vergleich zum Auto, dort wurde dem Risiko ein Bedeutungs-Mittelwert von 1,58 zugewiesen. Die Standardabweichung von 1,5 weist darauf hin, dass die Risikobereitschaft bei einer großen Gruppe der befragten Motorradlenker und –lenkerinnen höher ist als die der befragten Autolenker und –lenkerinnen. Die Risikowahrnehmung fällt aber im Vergleich zum Bedürfnis nach Geschwindigkeit auch beim Motorrad deutlich geringer aus. „Beschleunigung genießen“(3,99) ladet beim Motorrad auch auf dem zweiten Faktor „Unabhängigkeit“.

Interpretation:

Risikowahrnehmungen dürften beim Lenken eines Motorrades sehr eng an Grenzerfahrungen gekoppelt sein. Die hohen Korrelationswerte könnten dahingehend interpretiert werden, dass die subjektive Wahrnehmung der „Grenze“ bei den Motorradfahrern unter den Probanden kaum mehr im „sicheren“ Bereich liegt, sondern bereits viel stärker in der Wahrnehmung der Gefahr.

Die hohe Korrelation „Risiko eingehen“ und „mich erhaben fühlen“ kann bedeuten, dass Risikobereitschaft einen engen Bezug hat zu „Sich mit anderen messen“, und zwar am Motorrad auf Basis der Geschwindigkeit.

Die negativen Korrelationen der multiplen Bedeutungen zu den transportbezogenen Variablen weisen wieder einmal darauf hin, dass diese ganz klar getrennt von der Funktion des Transportes zu sehen sind. Somit hebt sich das Motorrad in seiner Bedeutung unter den Probanden vom Auto deutlich ab.

Die Wahrnehmung der „Unabhängigkeit“ dürfte im Bezug auf das Motorrad begleitet sein von einem bestimmten Lebensgefühl. Dem Motorrad dürfte grundsätzlich ein ho-

hes (Funktions-)Maß an Geschwindigkeitserleben zugeordnet werden, das Auto kann hingegen als Transportmittel und/oder „Geschwindigkeitsobjekt“ eingesetzt werden. Geschwindigkeit dürfte für viele Motorrad fahrenden Probanden ein Ausdruck der Lebensfreude sein. Daraus kann geschlossen werden, dass Geschwindigkeitsübertretungen unter Motorradlenkern und -lenkerinnen weit verbreitet sind und noch mehr als Kavaliersdelikt angesehen werden als unter Autolenkern und -lenkerinnen.

Durch die Faktorenanalyse hat sich auf Basis des vorliegenden Datensatzes zu den Funktionsbereichen des Motorrades in Bezug auf Geschwindigkeit folgendes Bild ergeben: „Risikobereitschaft“ ergibt auch beim Motorrad die eindeutigste Dimension. Geschwindigkeit dürfte, im Vergleich zum Auto, beim Motorrad eindeutiger dem Risiko zugeordnet werden. Demnach wird Geschwindigkeit in Bezug auf das Motorrad von den Probanden deutlicher mit Grenzerfahrung und Risikowahrnehmung in Verbindung gebracht als im Vergleich mit dem Auto. Das kann nun darin liegen, dass der Besitz eines Motorrades grundsätzlich durchschnittlich mehr mit dem Bedürfnis nach Geschwindigkeitserleben zu tun hat, als der Besitz eines Autos. Das kann aber auch damit zu tun haben, dass Motorradfahren grundsätzlich gefährlicher ist. Oder auch damit, dass der Sicherheitsrahmen (die Karosserie) eines Autos subjektiv eine zu hohe Sicherheit vermittelt und die reale Gefahr durch Geschwindigkeit dem Autolenker bzw. der Autolenkerin nicht in dem Ausmaß offenbar wird, die sie tatsächlich darstellt. Auffällig ist, im Vergleich zum Auto, die niedrige Ladung der Variable „Beschleunigung genießen“ beim Faktor „Selbstdarstellung“(0,19). Möglicherweise ist das Motorradfahren an und für sich bereits ein starkes Symbol der Selbstdarstellung.

4.1.3.1. Bedeutung der Funktionen des Motorrades

Tabelle 22 gibt Aufschluss über das Ranking der durchschnittlichen Bedeutungen der einzelnen Faktoren für die befragten Motorradlenker und -lenkerinnen. Bei der Analyse werden jeweils die Mittelwerte der Summenscores zu den durch die Faktorenanalyse gebildeten Funktionsbereichen ermittelt.

Auffällig ist sofort, dass die multiplen Funktionen, mit Ausnahme der Funktion des Transportes, beim Motorrad einen viel größeren Stellenwert einnehmen als beim Auto. Die größte Bedeutung des Motorrades wird von den Probanden mit dem beachtlichen Mittelwert des Faktorsummenscores von 4,18 dem Faktor „Unabhängigkeit“ zugespro-

chen. An zweiter Bedeutungs-Stelle platziert sich mit einem ebenso beachtlichen Wert von 4,07 der Faktor „Motorrad-Freak“. An dritter Stelle rangiert mit einem Mittelwert von 3,26 der Faktor „Ortswechsel“, knapp gefolgt vom Faktor „Risikobereitschaft“ mit einem noch immer beachtlichen Mittelwert von 3,15. Interessant ist hier noch einmal ein Vergleich zur durchschnittlichen Risikobereitschaft männlicher Autolenker, er liegt bei 1,92. Der Faktor „Selbstdarstellung“ nimmt in seiner Bedeutung mit einem ebenso beachtlichen Mittelwert von 2,93 den letzten Rang ein.

Tabelle 22: Reihung der Bedeutung der Funktionen des Motorrades

Reihung	Faktor	Mittelwert
1. Platz	Faktor II: Unabhängigkeit	4,18
2. Platz	Faktor V: Motorrad-Freak	4,07
3. Platz	Faktor IV: Ortswechsel	3,26
4. Platz	Faktor I: Risikobereitschaft	3,15
5. Platz	Faktor III: Selbstdarstellung	2,93

4.1.3.2. Soziographische Analyse

Die folgende differenzierte Analyse der Mittelwerte zur Funktion des Motorrades soll altersspezifische Gruppentendenzen zu den einzelnen Dimensionen sichtbar machen, bzw. untersuchen, ob sich die Bedeutungen der Funktionen mit der Länge des Führerscheinbesitzes unterscheiden.³¹⁸ Diese Analyse wird dahingehend als beachtenswert angesehen, als unter den 40-bis 50-jährigen Motorradlenkern sehr viele Unfallopfer zu verzeichnen sind. Verändern sich die Bedeutungen der einzelnen Dimensionsbereiche des Motorradfahrens hinsichtlich der Dauer des Führerscheinbesitzes? Oder spielt das Alter eine noch wesentlichere Rolle in der Intensität der Bedeutung der Funktionen des Motorrades?

4.1.3.2.1. Führerscheinbesitz

Die folgende Analyse (Tabelle 23) soll der Bedeutung der Besitzdauer eines Führerscheins für Motorräder auf die Spur gehen. Die Analyse ergibt ein sehr eindeutiges Bild. In allen fünf Dimensionen ist der Bedeutungsgrad der Führerscheineulinge am höchst-

³¹⁸ Es wurden zu den Funktionen des Motorrades keine geschlechtsspezifischen Analysen durchgeführt, da der Anteil der Motorrad fahrenden Frauen unter den Probanden äußerst gering ist.

ten. Nach einigen Jahren des Führerscheinbesitzes nimmt die Bedeutungsintensität der einzelnen Funktionsdimensionen kontinuierlich ab, gewinnt aber in der Gruppe der Motorradlenker mit mehr als 10 Jahren Führerscheinbesitz wieder mehr an Bedeutung. Die „Risikobereitschaft“ ist mit einem Mittelwert des Summenscores der Dimension bei Führerscheineulungen mit 3,51 am höchsten, sinkt rasant nach einigen Jahren des Führerscheinbesitzes auf 2,09 ab und steigt in der Gruppe der Motorradlenker mit mehr als 10 Jahren Führerschein mit einem Wert von 2,58 wieder etwas an.

Tabelle 23: Bedeutung der Funktionen des Motorrades nach der Dauer des Führerscheinbesitzes

Funktionen des Motorrades	Gesamt	Führerschein A seit 1 bis 4 Jahren	Führerschein A seit 5 bis 9 Jahren	Führerschein A seit mehr als 10 Jahren
Faktor I: Risikobereitschaft	3,15	3,51	2,09	2,58
Faktor II: Lebensfreude	4,18	4,61	3,96	4,12
Faktor III: Selbstdarstellung	2,93	3,27	2,58	2,6
Faktor IV: Ortswechsel	3,26	3,31	2,56	3,3
Faktor V: Motorrad-Freak	4,07	4,75	3,22	4

Eine ähnlich breite Bedeutungsspanne weist der Faktor „Motorrad-Freak“ auf. Der extrem hohe Mittelwert von 4,75 bei Führerscheineulungen sinkt in der Gruppe der 5 bis 9-jährigen Führerscheinbesitzer auf 3,22 ab, und pendelt sich in der Gruppe der Motorradlenker mit mehr als 10 Jahren Führerschein auf den relativ hohen Wert von 4 ein. Die Dimensionen der „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“ schwanken ebenfalls, wenn auch nicht so breit. Die Bedeutung der „Unabhängigkeit“ wird bei allen drei Gruppen durch das Motorrad zwischen den Mittelwerten von 4,61 und 3,96 sehr intensiv erlebt. Die Bedeutung der „Selbstdarstellung“ wird von den Gruppen mit Mittelwerten von 3,27 und 2,58 eher mittelmäßig erlebt, wobei zwischen den letzten beiden Gruppen kaum mehr ein Unterschied wahrzunehmen ist. Die Bedeutung des „Ortswechsels“ ist zwischen der ersten und letzten Gruppe mit dem Wert 3,3 identisch und sinkt bei der Gruppe des 5- bis 9-jährigen Führerscheinbesitzes auf 2,56 ab.

4.1.3.2.2. Altersspezifische Analyse

Die altersspezifische Analyse (Tabelle 24) soll nun untersuchen, welche Einflussfaktoren sich durchschnittlich stärker auf die Bedeutung der Dimensionen auswirken, die Dauer des Führerscheinbesitzes oder das Lebensalter. Die altersspezifischen Mittelwerte der

Faktorsummenscores zeigen in den Dimensionen „Risikobereitschaft“, „Selbstdarstellung“ und „Motorrad Freak“ eine sehr klare Sprache: Die „Risikobereitschaft“ der 18 bis 24-jährigen Probanden ist mit einem Mittelwert von 4,05 extrem hoch und fällt bei den 25 bis 60-jährigen auf 2,4. Die Risikobereitschaft junger Männer ist demnach um vieles höher als die der über 25-jährigen mit einem Wert von 2,4, und ebenso höher als Führerscheinneulinge allgemein (Mittelwert: 3,51).

Tabelle 24: Altersspezifische Bedeutung der Funktionen des Motorrades

Funktionen des Motorrades	Gesamt	Motorradlenker zw. 18 u. 24J.	Motorradlenker zw. 25 u. 60J.
Faktor I: Risikobereitschaft	3,15	4,05	2,4
Faktor II: Lebensfreude	4,18	4,49	4,09
Faktor III: Selbstdarstellung	2,93	3,68	2,56
Faktor IV: Ortswechsel	3,26	3,27	3,1
Faktor V: Motorrad-Freak	4,07	4,82	3,88

Das Motorrad hat unter den jugendlichen Probanden mit einem Mittelwert von 3,68 auch einen viel höheren Bedeutungsgrad der „Selbstdarstellung“ als unter den über 25-jährigen mit einem Wert von 2,56 und Führerscheinneulingen allgemein mit einem Wert von 3,27. Außerdem sind sie mit einem Wert von 4,82 noch größere „Motorrad-Freaks“ als allgemeine Führerscheinneulinge mit einem Wert von 4,75 und über 25-jährigen mit einem Wert von 3,88. Die Funktion des Ortswechsels liegt altersunspezifisch bei einem Wert von 3,2. Alleine die Dimension der „Unabhängigkeit“ ist unter den allgemeinen Führerscheinneulingen mit einem Wert von 4,61 höher als die der jugendlichen Probanden mit einem Wert von 4,49.

Interpretation:

Die in Tabelle 22 erhaltenen Einsichten der durchschnittlichen Bedeutungsreihenungen der Faktoren untermauern die Annahme, dass das Motorrad weit verbreitet in einem viel intensiveren Maße die Funktion des Fahrvergnügens erfüllt, als das Auto. Es scheint, dass manche befragte Motorradlenker und -lenkerinnen bewusst ihre Leistungsgrenze ausloten wollen und das Motorradfahren als sportliche Betätigung sehen. Es gibt aber auch jene, die vor allem den Genuss des Motorradfahrens erleben wollen.

Die Funktion des Transportes durch das Motorrad ist unter den Befragten vergleichsweise gering, umso mehr Bedeutung erhalten die anderen Funktionsbereiche, und umso bedeutsamer wird auch das Geschwindigkeitserleben. Es scheint, dass für dieses „Flow-Erlebnis“ auf dem Motorrad zum einen ein hohes Risiko in Kauf genommen wird, zum anderen wird die Herausforderung von einem Teil der Befragten sehr bewusst gesucht. Mit dem Bedürfnis nach Geschwindigkeit sinkt in der Regel die Hemmung, gesetzliche Geschwindigkeitslimits einzuhalten.

Der einheitliche Ergebnisverlauf der multiplen Bedeutungen des Motorrades auf Basis der Besitzdauer des Führerscheins muss mit Vorbehalt betrachtet werden, denn die Dauer des Führerscheinbesitzes für Motorräder geht in vielen Fällen nicht konform mit der Fahrpraxis, bzw. dem Besitz eines Motorrades. Außerdem hat die Dauer des Führerscheinbesitzes auch eine sehr starke altersspezifische Komponente. Die wiederum wachsende Bedeutung der Funktionen bei Probanden mit mehr als 10 Jahren Führerscheinbesitz kann damit zu tun haben, dass unter den Motorradfahrern viele reife Männer zu finden sind, die sich nach der Phase der Familiengründung endlich (wieder) ein Motorrad leisten können und einen Lebenstraum erfüllen wollen.

Die Bedeutungsintensitäten der Funktionen des Motorrades weisen auf eine sehr starke emotionale Beziehung zum Motorrad hin. Das Risiko, bei einem Motorradunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, ist um ein Vielfaches höher, als bei einem Autounfall. Je intensiver der persönliche Nutzen des Lenkers und der Lenkerin durch das Kraftfahrzeug ist, desto mehr wird er/sie bereit sein, dafür die Kosten zu tragen. Die Kosten des Motorrades würden sich in diesem Fall aus den finanziellen Ausgaben und dem eingegangenen Risiko zusammensetzen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Risikobereitschaft unter den befragten Motorradlenkern um vieles stärker ausgeprägt ist als unter den befragten Autolenkern. Mit Ausnahme der Transportfunktion, die beim Motorrad um vieles geringer ausfällt als beim Auto, haben auch die übrigen Funktionsbereiche eine deutlich stärkere Bedeutung als beim Auto. Daraus kann geschlossen werden, dass die durchschnittliche Geschwindigkeitsbereitschaft unter den Motorradlenkern höher ist als bei den Autolenkern. Außerdem kann aus den altersspezifischen Ergebnissen geschlossen werden, dass die jugendlichen Motorradlenker risiko- und geschwindigkeitsbereiter sind, aber dass letztendlich die gesamtgesellschaftlichen Tendenzen bzgl. Risikobereitschaft in die gleiche Richtung gehen.

4.1.4. Analyse zur Funktion des Mopeds³¹⁹

An dritter Stelle werden die Items zur Funktion des Mopeds einer Hauptachsenanalyse unterzogen, um auch in die speziellen Funktionsbereiche des Mopeds Einsicht zu erhalten. Anzumerken ist, dass 70% der an der Umfrage beteiligten Mopedlenker und – lenkerinnen jünger als 20 Jahre und 45% sogar jünger als 19 Jahre alt sind.

Auffällig bei der Analyse der Korrelationsmatrix (Tabelle 25) ist sofort, dass die Variablen „Erwachsen Sein“, „Landschaftsgenuss“ und „Auf Reise sein“ um vieles höhere Korrelationen aufweisen, als das bei der Funktion des Autos und des Motorrads der Fall ist.

Tabelle 25: Korrelationsmatrix³²⁰ zur Funktion des Mopeds* (N = 77)

Korrelation zur Funktion des Mopeds	Frei sein	Beschleunigung genießen	Erwachsen zu sein	Mich gut zu fühlen	Herausforderung zu bewältigen	Grenzsituationen kennenzulernen	Ein Risiko eingehen	Sportgerät	Ausdruck meines Lebensstils	Lebenslust	Persönliche Freiheit	Begeistert Sie das Autofahren?	Sie stolz auf Ihr Auto?
Mopedfahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,70	1	0,42	0,61	0,65	0,57	0,43	0,12	0,01	0,58	0,60	0,72	0,64
Mopedfahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,52	0,42	1	0,73	0,27	0,29	0,34	-0,15	0,22	0,50	0,48	0,44	0,34
Mopedfahren bedeutet: Auf Reise zu sein	0,53	0,56	0,58	0,59	0,39	0,37	0,43	-0,01	0,18	0,44	0,41	0,47	0,44
Mopedfahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,55	0,65	0,27	0,44	1	0,78	0,68	0,14	0,00	0,42	0,47	0,60	0,59
Mopedfahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,43	0,57	0,29	0,44	0,78	1	0,87	0,15	0,03	0,41	0,42	0,49	0,51
Mopedfahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,35	0,43	0,34	0,38	0,68	0,87	1	0,13	0,10	0,29	0,28	0,36	0,36
Verwendung des Mopeds als: Sportgerät	0,03	0,12	-0,15	0,05	0,14	0,15	0,13	1	0,52	0,05	-0,07	0,12	0,03
Verwendung des Mopeds als: Ausdruck meines Lebensstils	-0,02	0,01	0,22	0,13	0,00	0,03	0,10	0,52	1	0,10	-0,02	0,05	-0,03
Verwendung des Mopeds als: Landschaftsgenuss	0,51	0,50	0,31	0,62	0,46	0,42	0,33	0,12	0,11	0,70	0,53	0,64	0,45
Verwendung des Mopeds als: Unternehmungslust	0,76	0,59	0,41	0,60	0,43	0,40	0,25	-0,11	-0,07	0,76	0,88	0,69	0,58

*In dieser Tabelle wurden nur die wichtigsten Korrelationen herausgenommen, da die zugrunde liegende 21 x 21 Matrix den Rahmen sprengen würde.

³¹⁹ Stichprobengröße zur Analyse der Funktionen des Mopeds: N = 77

³²⁰ Die vollständige Korrelationsmatrix: siehe Anhang VII

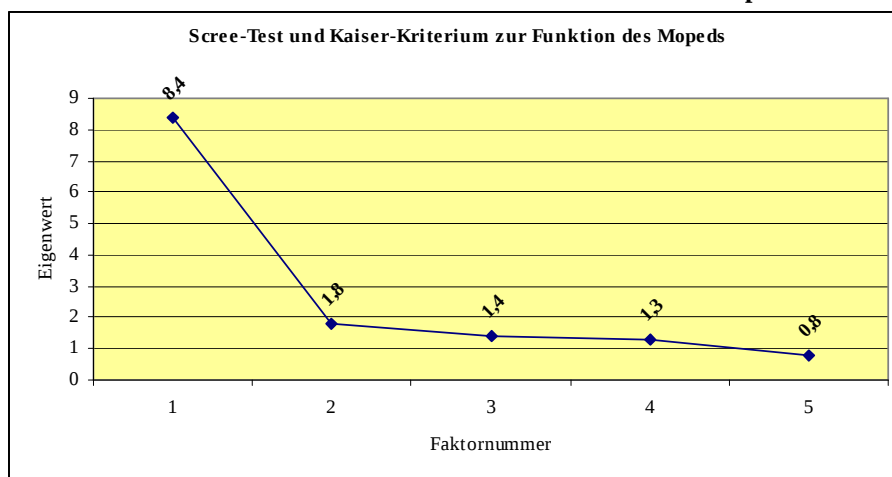
Auffällig ist weiters, dass die Variable „Ein Risiko eingehen“ ausschließlich mit „Grenzerfahrung“ und „Herausforderung“ hoch korreliert, dass aber „Herausforderung bewältigen“ und „Grenzerfahrungen kennenlernen“ ebenso mit „Frei sein“, „Beschleunigung genießen“, „Begeistert sein“ und „Stolz“ korrelieren.

Die Variablen „Sportgerät“ und „Lebensstil“ korrelieren ausschließlich miteinander hoch, und weisen sonst nur sehr schwache Korrelationen auf. Die höchsten Korrelationen weisen die Variablenpaare „Persönliche Freiheit“(0,88) mit „Unternehmungslust“, als auch „Risiko eingehen“(0,87) mit „Grenzerfahrung kennenlernen“ auf. Umfassend starke Zusammenhänge sind feststellbar zwischen den Variablen „Frei sein“, „Beschleunigung genießen“, „Erwachsen Sein“, „Mich gut fühlen“, „Lebenslust“, „Unternehmungslust“, „Begeisterung“ und „Stolz“.

Die Korrelationen sind auf einem Niveau von 0,001 signifikant. Die Ho-Hypothese kann somit verworfen werden. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Zusammenhänge auch in der Grundgesamtheit gegeben sind. Eine Ausnahme dieser hohen Signifikanz bilden, so wie beim Auto und auch beim Motorrad, die Korrelationen mit transportbezogenen Items.

Die Prüfkriterien zur Eignung der Korrelationsmatrix für eine Faktorenanalyse fallen unterschiedlich aus. Das Kaiser-Kriterium dieser Analyse führt zur Extraktion von vier Faktoren, während der Scree-Test nur eine Ein-Faktorladung nahe legen würde.

Grafik 3: Scree-Test und Kaiser-Kriterium zur Funktion des Mopeds



Die inverse Korrelationsmatrix stellt keine eindeutige Diagonalmatrix dar. Die Prüfgrößen des Bartlett-Tests mit 210 bei einem Signifikanzniveau von 0,00 und das MSA-

Kriterium mit einem Wert von 0,828 sind wiederum sehr zufrieden stellend. Die Forderung, dass 25% der Nicht-diagonalen Wert der Anti-Image-Kovarianz-Matrix $<0,09$ sein müssen, ist mehr als erfüllt. Der erste Faktor lädt mit einem Eigenwert von 8,4 und einem erklärten Varianzanteil von 40,02% sehr hoch. Der zweite Faktor lädt nur noch mit einem Wert von 1,8 und einem erklärten Varianzanteil von 8,75%.

Die rotierte Faktormatrix (Tabelle 26) ergibt nun folgendes Bild:

Tabelle 26: Rotierte Faktorladung zur Funktion des Mopeds

Rotierte Faktorladungen	1	2	3	4	5
Mopedfahren bedeutet: Frei sein	0,80	0,22	0,23	-0,10	0,14
Mopedfahren bedeutet: Von einem Ort zum anderen kommen	0,13	-0,04	-0,04	-0,03	0,48
Mopedfahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,62	0,42	0,21	0,01	0,19
Mopedfahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,35	0,06	0,81	-0,01	0,13
Mopedfahren bedeutet: Mich gut zu fühlen	0,69	0,17	0,53	0,06	-0,03
Mopedfahren bedeutet: Auf Reise zu sein	0,38	0,26	0,57	0,05	0,10
Mopedfahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,22	0,33	0,80	0,08	0,06
Mopedfahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,40	0,76	0,09	0,01	0,20
Mopedfahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,30	0,88	0,14	0,05	0,00
Mopedfahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,14	0,81	0,28	0,07	-0,02
Verwendung des Mopeds als: Personentransportmittel	0,27	0,12	0,06	0,13	0,59
Verwendung des Mopeds als: Berufsfahrzeug	0,00	0,07	0,11	0,13	0,38
Verwendung des Mopeds als: Gütertransportmittel	-0,22	-0,03	0,11	0,40	0,41
Verwendung des Mopeds als: Sportgerät	0,05	0,16	-0,19	0,74	0,06
Verwendung des Mopeds als: Ausdruck meines Lebensstils	-0,03	-0,06	0,26	0,77	0,16
Verwendung des Mopeds als: Landschaftsgenuss	0,65	0,25	0,21	0,17	-0,20
Verwendung des Mopeds als: Lebenslust	0,86	0,11	0,22	0,08	-0,04
Verwendung des Mopeds als: Persönliche Freiheit	0,85	0,12	0,17	-0,12	0,11
Verwendung des Motorrades als: Unternehmungslust	0,83	0,10	0,09	-0,16	0,23
Begeistert Sie das Mopedfahren?	0,77	0,29	0,15	0,05	0,28
Sind Sie stolz auf Ihr Moped?	0,60	0,36	0,11	-0,06	0,33

Rotationsmethode: Varimax

Am ersten Faktor laden die Variablen „Lebenslust“(0,859), „Persönliche Freiheit“(0,853), „Frei sein“(0,799), „Unternehmungslust“(0,835), „Begeisterung“(0,772),

„Mich gut fühlen“(0,692), „Landschaftsgenuss“(0,651), „Beschleunigung genießen“(0,621) und „Stolz sein“(0,596) hoch. Diesem Faktor werden als dahinter liegende Ursachen die Bedürfnisse nach Freiheit, Lebensfreude und Unbeschwertheit unterstellt. Es ist nicht sehr einfach, aus dieser Fülle einen gemeinsamen Begriff zu finden, letztendlich wird der Begriff, das Alter der Mehrzahl der Probanden berücksichtigend, „Unabhängigkeit“ für diesen Faktor gewählt.

Am zweiten Faktor laden die Variablen „Grenzsituationen kennenlernen“(0,878), „Ein Risiko eingehen“(0,814) und „Herausforderung bewältigen“(0,759) hoch, es wird ihm der Begriff „Risikobereitschaft“ zugeordnet.

Am dritten Faktor laden die Variablen „Erwachsen Sein“(0,808), „Mich erhaben fühlen“(0,804), „Auf Reise sein“(0,568) und „Mich gut fühlen“(0,532) hoch. Diesem Faktor wird, da es sich bei den Befragten hauptsächlich um Jugendliche im Alter zwischen 16 und 20 Jahren handelt, das Bedürfnis nach Abnabelung unterstellt und der Begriff „Emanzipation“ zugeordnet.

Am vierten Faktor laden die Variablen „Lebensstil“(0,768) und „Sportgerät“(0,740). Diesem Faktor wird der Begriff „Selbstdarstellung“ zugeordnet.

Der fünfte Faktor hat bereits einen Eigenwert weniger als 1, darum wurde er laut dem Kaiserkriterium ausgeschlossen. Auf ihm laden die beiden Variablen „Personentransport“(0,587) und „Von einem Ort zum anderen kommen“(0,482) hoch bzw. relativ hoch. Da der, durch die Mittelwerte errechnete, transportbezogene Bedeutungsgrad sehr stark ist, wird dieser Faktor dennoch in die Analyse miteinbezogen und erhält den Begriff „Ortswechsel“.

Es haben sich demnach im Zuge der Faktorenanalyse zur Funktion des Mopeds aus der gesamten Fragebatterie fünf Faktoren herauskristallisiert, die in dieser Arbeit in folgender Weise benannt werden:

- Der erste Faktor erhält die Bezeichnung: „Unabhängigkeit“,
- der zweite Faktor die Bezeichnung: „Risikobereitschaft“,
- der dritte Faktor: „Emanzipation“ und
- der vierte Faktor: „Selbstdarstellung“
- und der fünfte Faktor: „Ortswechsel“.

Beschleunigung genießen spielt in der Dimension der „Unabhängigkeit“ eine große Rolle. Diese enthält in Bezug auf das Moped eine große Portion an Abenteuerlust. Geschwindigkeit findet zudem Bedeutung in der Dimension der „Risikobereitschaft“.

Interpretation:

Aus den Korrelationen kann interpretiert werden, dass die Risikowahrnehmung unter den befragten Mopedlenkern und -lenkerinnen eher schwach ausgebildet ist. Risiko wird erst wahrgenommen, wenn es sich um Grenzerfahrungen handelt. Die transportbezogenen Items korrelieren ausschließlich schwach.

Geschwindigkeit erfährt in Bezug auf das Moped im Grunde eine viel geringere Bedeutung als das Auto oder das Motorrad, was durch die begrenzte Leistungsfähigkeit der Mopeds sehr rasch erklärt werden kann. Die Bedeutung der Selbstdarstellung wird in Bezug auf das Moped auch deshalb geringer sein, da das Moped gesellschaftlich kaum als Prestigeobjekt wahrgenommen wird und nur unter den „unter 18-jährigen“ auch tatsächlich bedeutungsvoll ist. Allerdings findet sich die Lust an der Geschwindigkeit im Bedürfnis nach der lang ersehnten Unabhängigkeit wieder.

4.1.4.1. Bedeutung der Funktionen des Mopeds

Tabelle 27 gibt Aufschluss über das Ranking der durchschnittlichen Bedeutungen der einzelnen Faktoren für die Mopedlenker und -lenkerinnen des Samples. Bei der Analyse werden jeweils die Mittelwerte der Summenscores zu den durch die Faktorenanalyse gebildeten Funktionsbereichen ermittelt.

Tabelle 27: Reihung der Bedeutung der Funktionen des Mopeds

Reihung	Faktor	Mittelwert
1. Platz	Faktor V: Ortswechsel	3,69
2. Platz	Faktor I: Unabhängigkeit	2,86
3. Platz	Faktor IV: Selbstdarstellung	2,36
4. Platz	Faktor II: Risikobereitschaft	2,24
5. Platz	Faktor III: Emanzipierung	2,14

An erster Stelle der Dimensionsbedeutungen des Mopeds liegt der Ortswechsel, mit einem Mittelwert von 3,69. Diese Dimension konnte sich durch die Faktorenanalyse

nicht sehr eindeutig aus den Angaben der Probanden ergeben, dennoch deuten die Mittelwerte auf einen wichtigen Bedeutungsgrad vieler Mopedlenker –und lenkerinnen hin. Der hochladenden Dimension „Unabhängigkeit“ wird mit einem Mittelwert von 2,86 die zweithöchste Bedeutung zugemessen. Die letzten drei Dimensionen, „Selbstdarstellung“, „Risikobereitschaft“ und „Emanzipation“, liegen in ihrem Bedeutungsgrad sehr eng beisammen, mit Mittelwerten zwischen 2,36 und 2,14. Genau betrachtet ist die Reihung der Dimensionen des Mopeds mit der des Motorrades zu vergleichen. Nur die Bedeutung des Ortswechsels ist beim Moped geringfügig höher, was damit erklärt werden kann, dass Motorradlenker zu Transportzwecken häufig ein Auto verwenden und die meist jüngeren Mopedlenker transportbezogen an das Moped gebunden sind.

4.1.4.2. Soziographische Analyse

Die hier differenzierte Analyse der Mittelwerte zur Funktion des Mopeds soll geschlechts-, alters- und bildungsspezifische Einblicke zu den Bedeutungen der einzelnen Dimensionen gewähren. Sie ist besonders im Hinblick auf die hohe Beteiligung der jüngsten motorisierten Verkehrsteilnehmer und –teilnehmerinnen von Bedeutung. Und sie kann möglicherweise auch Hinweise geben für den Umgang mit Moped-15-Lenkern, welche in den vergangenen Jahren besorgniserregende Unfallzahlen geliefert haben.

4.1.4.2.1. Altersspezifische Analyse

Die altersspezifische Analyse (Tabelle 28) soll nun Aufschluss darüber geben, ob die Vermutungen, dass in der Bedeutung der Funktionen des Mopeds altersbedingte Schwerpunkte liegen, in den Angaben der Probanden eine Bestätigung finden.

Tabelle 28: Altersspezifische Bedeutung der Funktionen des Mopeds

Funktionen des Motorrades	Gesamt	Mopedlenker zw. 16 u. 24J.	Mopedlenker älter als 25 J.
Faktor I: Unabhängigkeit	2,86	3,05	1,69
Faktor II: Risikobereitschaft	2,24	2,34	1,12
Faktor III: Emanzipierung	2,17	2,22	1,09
Faktor IV: Selbstdarstellung	2,36	2,09	3,64
Faktor V: Ortswechsel	3,69	3,73	3,27

Die altersspezifischen Mittelwerte zeigen eindeutige altersbezogene Tendenzen in der Bedeutung des Mopeds auf. So ist die Bedeutung der „Unabhängigkeit“ bei 16- bis 24-Jährigen mit einem Mittelwert von 3,05 um vieles höher als die der Mopedlenker über 25 Jahren mit einem Mittelwert von 1,69. Die „Risikobereitschaft“ der jüngeren Mopedlenker ist mit einem Mittelwert von 2,34 ebenfalls höher als bei den über 25-jährigen mit dem Mittelwert von 1,12. Fast identisch verhält es sich mit der Dimension der „Emanzipierung“. Hat diese mit einem Mittelwert von 1,09 bei der älteren Gruppe der Mopedlenker absolut keine Bedeutung, so erhält sie bei der jüngeren Gruppe einen Mittelwert von 2,22. Interessant ist die Bedeutung der Dimension der „Selbstdarstellung“. Diese ist bei den jüngeren Mopedlenkern mit einem Mittelwert von 2,09 um vieles schwächer ausgebildet als bei der älteren Gruppe der über 25-jährigen mit einem Mittelwert von 3,64.

Da davon ausgegangen werden kann, dass die Bedeutung des Mopeds für die Gruppe der 16- bis 18-jährigen Mopedlenker und –lenkerinnen sich auch von den 19- bis 24-Jährigen unterscheidet, wird auch hier noch einmal eine getrennte Analyse durchgeführt (Tabelle 29).

Tabelle 29: Altersspezifische Bedeutung der Funktionen des Mopeds unter Jugendlichen

Funktionen des Motorrades	Mopedlenker zw. 16 u. 18J.	Mopedlenker Zw. 19 u. 24J.
Faktor I: Unabhängigkeit	3,3	2,6
Faktor II: Risikobereitschaft	2,4	2,78
Faktor III: Emanzipierung	2,34	2,03
Faktor IV: Selbstdarstellung	2,1	2,28
Faktor V: Ortswechsel	3,92	3,24

Die Bedeutung der „Unabhängigkeit“ der 16-bis18-jährigen Mopedlenker und –lenkerinnen hebt sich mit einem Mittelwert von 3,3 deutlich von dem der 19-bis24-jährigen (2,6) ab. Die Risikobereitschaft der 16-bis18-jährigen ist geringer als die der 19-bis24-jährigen. Die Dimension der „Emanzipierung“ wiederum ist bei den 16-bis18-jährigen Mopedlenkern und –lenkerinnen mit einem Mittelwert von 2,34 stärker ausgeprägt. Die Dimension der „Selbstdarstellung“ steigt bei den 19-bis24-jährigen mit einem Mittelwert von 2,28 geringfügig an. Die transportbezogene Bedeutung des Mopeds ist

erwartungsgemäß bei den 16- bis 18-jährigen mit einem Mittelwert von 3,92 um einiges höher als bei den 19- bis 24-jährigen mit einem Mittelwert von 3,24.

4.1.4.2.2. Geschlechtsspezifische Analyse

Ein hoher Prozentsatz an jugendlichen Unfallopfern ist männlich. Nachdem sich unter den Probanden auch viele weibliche Mopedlenker befinden, ist eine geschlechtsspezifische Analyse von großem Interesse.

Tabelle 30: Geschlechtsspezifische Bedeutung der Funktionen des Mopeds

Funktionen des Motorrades	Männer	Frauen
Faktor I: Unabhängigkeit	2,87	2,84
Faktor II: Risikobereitschaft	2,65	1,52
Faktor III: Emanzipierung	2,1	2,01
Faktor IV: Selbstdarstellung	2,5	2,08
Faktor V: Ortswechsel	3,63	3,75

Die Bedeutung (Tabelle 30) der Dimension „Risikobereitschaft“ ist unter den männlichen Mopedlenkern mit einem Mittelwert von 2,65 um vieles höher als bei den weiblichen Mopedlenkern mit einem Mittelwert von 1,52. Ebenso verhält es sich mit der Bedeutung der Dimension der „Selbstdarstellung“. Sie ist unter den männlichen Mopedlenkern mit einem Mittelwert von 2,5 ebenfalls, wenn auch in einem geringeren Ausmaß, höher als bei den weiblichen Mopedlenkern mit einem Mittelwert von 2,08. Die Bedeutungen der „Unabhängigkeit“, der „Emanzipierung“ und des „Transportes“ weisen keine geschlechtsspezifischen Unterschiede auf.

4.1.4.2.3. Bildungsspezifische Analyse

Typische Unfalllenker sind männliche Jugendliche unterer Bildungsschichten, deshalb sind bildungsspezifische Analysen von großem Interesse. Aus diesem Grund werden die Werte der Probanden der einzelnen Bildungsinstitutionen auf Basis der Mittelwerte der Summenscores der einzelnen Faktoren miteinander verglichen. Etwa 50% der befragten Mopedlenker sind im Alter zwischen 16 und 18 Jahren. Die Probanden der Höheren Technischen Lehranstalt weisen (Tabelle 31) in allen vier multiplen Dimensionsbereichen mit Abstand die höchsten Mittelwerte auf.

Tabelle 31: Ranking der Funktionen des Mopeds unter Jugendlichen unterschiedlicher Bildungsinstitutionen

Funktion des Mopeds	Berufsschule f. Schlosser	Berufsschule f. Maurer	Berufsschule f. Optiker und Fotografen	Höhere Technische Lehranstalt
Faktor I: Unabhängigkeit	2,67	2,81	3,17	3,94
Faktor II: Risikobereitschaft	2,57	2,73	2,06	3,36
Faktor III: Emanzipierung	2,03	2,16	2,17	2,79
Faktor IV: Selbstdarstellung	2,08	2,32	1,72	2,46
Faktor V: Ortswechsel	3,58	2,68	4,14	4,12

Sie führen in der Intensität der Bedeutung des Mopeds sowohl in der Dimension „Unabhängigkeit“ mit einem Mittelwert von 3,94, als auch in der Dimension „Risikobereitschaft“ mit einem Mittelwert von 3,36, als auch in der Dimension der „Emanzipierung“ mit einem Mittelwert von 2,79 und der „Selbstdarstellung“ mit einem Mittelwert von 2,46. Selbst in der transportbezogenen Dimension nehmen sie, gemeinsam mit den Schülern der Berufsschule für Optiker und Fotografen, mit einem Mittelwert von 4,12 den ersten Rang ein.

Den Dimensionen der „Selbstdarstellung“ und der „Risikobereitschaft“ geben die Schüler und Schülerinnen der Berufsschule für Optiker und Fotografen die geringste Bedeutung. In der Dimension der „Emanzipierung“ liegen die Mittelwerte der drei Berufsschulen sehr eng beisammen.

Interpretation:

Manche der multiplen Funktionsdimensionen des Mopeds sind in der Bedeutung und Reihung denen des Motorrades ähnlich, allerdings viel schwächer ausgeprägt, was mit der verführerischen Leistungsstärke des Motorrades zusammenhängen dürfte. Das spiegelt sich auch in der Bedeutung der Geschwindigkeit wider. Die Variable „Beschleunigung genießen“ bündelt bei den Mopedlenkern viel stärker mit der Dimension der „Unabhängigkeit“, während sie bei Motorradlenkern viel stärker mit der Dimension der „Risikobereitschaft“ bündelt. Die Werte der „Risikobereitschaft“ sind unter den befragten Mopedlenkern niedriger als unter den Motorradlenkern, aber höher als jene der Autolenker, was auch mit der subjektiven Wahrnehmung von Gefahr in Zusammenhang stehen dürfte. Die Dimension der „Emanzipierung“ der Mopedlenker beinhaltet ähnliche Aspekte wie die Dimension der „Selbstdarstellung“ der Motorradlenker. Allerdings sind bei der genauen Betrachtung einige Unterschiede zu beobachten. Es dürfte sich bei

den vor allem jungen Mopedlenkern vor allem um die wichtige Bedeutung des sich „Abstoßens“, des sich „Selbständig machen“ handeln. Die Variable „auf Reise sein“ ist für Mopedlenker am wichtigsten. Sie verleiht scheinbar das gute Gefühl, sich endlich selbstbestimmt von zu Hause fortbewegen zu können. Die Variable „Lebensstil“ bündelt sich mit dem „starken“ Symbol, dem Moped als „Sportgerät“. Auch das könnte als Zeichen der „Erwachsenen Stärke“ nach außen gedeutet werden. Beim Motorrad bündelt sich die Variable „Lebensstil“ mit der Dimension „Lebenslust“, was ein Zeichen dafür sein könnte, dass Motorradlenker mindestens 18 Jahre alt sind und sie es nun nicht mehr notwendig haben, „Erwachsen zu wirken“, da sie es ja bereits sind. Von Bedeutung ist nun viel mehr, jugendliche „Coolness“ nach außen zur Schau zu stellen. Die Variable „Sportgerät“ bündelt beim Moped mit der Variable „Lebensstil“, in der Funktion des Motorrades mit „Risikobereitschaft“. Das kann ein Zeichen dafür sein, dass die Risikowahrnehmung in Bezug auf das Moped sehr gering ist, und vor allem von sehr jungen Kraftfahrzeuglenkern kaum wahrgenommen wird. Abenteuerlust und Lebensfreude sind demnach für die vor allem jungen Mopedlenker starke innere „Antriebsmotoren“, die die eigene Lebendigkeit spüren lassen, und diese Lebendigkeit erhält durch die Motorleistungskraft auf eine sehr bequeme Art und Weise Verstärkung bzw. erhalten sie durch die Motorkraft erst den Anreiz zur Entfaltung. Altersspezifisch gibt es unter den befragten Mopedlenkern und -lenkerinnen ganz klare Unterschiede. Die Risikobereitschaft ist unter den jungen Mopedlenkern und -lenkerinnen enorm hoch, und ist bei den über 25-jährigen beinahe nicht mehr vorhanden. Dieses Ergebnis kann dahingehend gedeutet werden, dass die abenteuerlustigsten Mopedfahrer baldmöglichst auf leistungstärkere Maschinen umsteigen.

Die Variable „Beschleunigung genießen“ lädt in der Dimension „Unabhängigkeit,“ sehr hoch. Unabhängigkeit ist bei den jüngeren Mopedlenkern ebenfalls bedeutsamer.

Möglicherweise liegen die niedrigen Werte der „Selbstdarstellung“ bei den jungen Mopedlenkern daran, dass der Besitz eines Mopeds für jüngere Mopedlenker altersgemäß oder finanziell die einzige Alternative bietet, motorisiert unterwegs zu sein. Während ältere Mopedlenker sich bewusst für ein Moped ihrer Wahl, meistens als Zweitfahrzeug, entscheiden können. Ein Hinweis dafür wäre wiederum, dass das Moped als Transportmittel bei den 16- bis 24-jährigen mit einem Mittelwert von 3,73 eine höhere Bedeutung einnimmt als bei den über 25-jährigen Mopedlenkern (3,27).

Die Ergebnisse von Tabelle 29 bekräftigen die Annahmen, dass die multiplen Bedeutungen für die ganz jungen Mopedlenker und -lenkerinnen eine größere Bedeutung ha-

ben als für 19- bis 24-jährige. Allerdings ist für die jüngste Altersgruppe auch die Transportmöglichkeit durch das Moped von großer Bedeutung. Die Werte untermauern die wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass die Risikowahrnehmung Jugendlicher eingeschränkt ist. Ihre Werte zu Risikobereitschaft sind zwar geringer als die der nächst höheren Altersstufe der 19-bis24jährigen, aber es kann durch die hohen Bedeutungsgrade der übrigen Dimensionen davon ausgegangen werden, dass Geschwindigkeit bedeutsam ist, jedoch das damit in Verbindung stehende Risiko kaum wahrgenommen wird. Was hiermit nicht unterschieden werden kann, ist, ob es sich bei Jugendlichen um einen entwicklungsbedingten Mangel an Risikowahrnehmung handelt oder um eine eingeschränkte Risikowahrnehmung aufgrund mangelnder Erfahrung.

Die Tabelle 30 bestätigt den geschlechtsspezifischen Zugang zum Moped. „Risikobereitschaft“ und „Selbstdarstellung“ sind unter den männlichen Probanden viel stärker ausgeprägt als unter den weiblichen. Der überwiegende Anteil männlicher Unfallopfer hat demnach einen engen Zusammenhang mit der Bedeutung von Risikobereitschaft und dem Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Mit Zunahme der Bedeutung der „Risikobereitschaft“ und „Selbstdarstellung“ steigt annahmegemäß die Bedeutung der Geschwindigkeit. Die Bedürfnisse nach „Unabhängigkeit“, „Emanzipierung“ und „Ortswechsel“ unterscheiden sich geschlechtsspezifisch kaum.

Bildungsspezifisch wurde angenommen, dass die Schüler der kognitiv anspruchsvollsten Institution, in diesem Fall der Höheren Technischen Lehranstalt, auch in den multiplen Dimensionsbereichen des Mopeds die niedrigsten Werte vorweisen würden. Das Ergebnis ist nun, mehr als überraschend, genau gegenteilig gelagert. Möglicherweise hat das damit zu tun, dass gewisse Mopedtypen in mittleren Bildungsschichten zu einer Art „Lifestyle“ gehören und Mopeds in den unteren Bildungsschichten kaum über ein Image verfügen. Die Werte der Berufsschule für Optiker und Fotografen dürften eher geschlechtsspezifisch gesteuert sein denn bildungsspezifisch.

Die Ergebnisse aus der Analyse zur Funktion des Mopeds bekräftigen die Annahme, dass die Bedeutungen der Funktionen des Kraftfahrzeuges altersspezifischen, geschlechtsspezifischen und kraftfahrzeugbezogenen Tendenzen unterliegen, und dass damit einhergehend auch das Bedürfnis nach Geschwindigkeit variiert.

4.1.5. Gruppierungen auf Basis der Funktionserfüllung

Mit der Berechnung der alters-, geschlechts- und bildungsspezifischen Differenzierung der Mittelwerte zu den einzelnen Funktionsdimensionen der Kraftfahrzeuge konnte der durchschnittliche Bedeutungsgrad der einzelnen Funktionen spezifischer Gruppierungen sichtbar gemacht werden. Zur folgenden Analyse werden die aus der Faktorenanalyse sich ergebenden Faktorwerte herangezogen. Diese sagen zwar nichts aus über den Bedeutungsgrad der Funktionsbereiche, geben aber Aufschluss über von der Norm abweichende Gruppierungen innerhalb eines Faktors.

Eine spezifische Beleuchtung der Faktorwerte soll nun Aufschluss geben über spezifische Abweichungen sozialer Gruppen der gesellschaftlichen Durchschnittswerte. Um der Untersuchungstätigkeit dieser Arbeit einen begrenzenden Rahmen zu geben, werden ausschließlich die Faktorwerte der Funktionsdimensionen des Autos zur Analyse herangezogen.

Die Faktorwerte, die sich in dieser Arbeit zwischen den Werten -2,95 und +3,8 befinden, werden zu den folgenden Analysezwecken in drei Kategorien zusammengefasst. Die negativen Faktorwerte bis $< -0,5$ erhalten das Label 1, sie stellen also eine unterdurchschnittliche Ausprägung der Dimension dar. Die Faktorwerte um den Nullpunkt, und zwar von -0,499 bis +0,499 erhalten das Label 2, hierbei handelt es sich also um Ausprägungen nahe dem Durchschnitt. Die positiven Faktorwerte $> 0,5$ erhalten das Label 3, hierbei handelt es sich um überdurchschnittliche Ausprägungen. Label 2 wird somit all jenen Befragten zugeordnet, welche eine durchschnittliche Ausprägung in Bezug auf die Gesamtstichprobe in dieser Dimension vorweisen. Label 1 bedeutet, dass es sich um die Gruppe der Probanden handelt, die in dieser Dimension unter der durchschnittlichen Ausprägung liegt. Label 3 bedeutet, dass es sich um jene Gruppe handelt, welche in dieser Dimension eine überdurchschnittliche Ausprägung aufweist. Wie oben bereits erwähnt, sind die Nullwerte der einzelnen Faktoren nicht miteinander zu vergleichen, da sie faktorenspezifisch den jeweiligen Durchschnittswert repräsentieren. Vergleichbar in ihrer Bedeutung sind lediglich die Spannweiten der Abweichungen. Diese geben Auskunft über eine annähernde Homogenität oder Heterogenität der Funktionszuschreibungen der Probanden, in diesem Fall bezüglich des Autos.

Die Faktorwerte des Faktors „Risikobereitschaft“ sind nach unten hin mit dem Grenzwert -1,4 eher eng gestreut, nach oben hin mit dem Grenzwert 3,8 allerdings sehr weit

gestreut. Die durchschnittliche „Risikobereitschaft“ aller Autolenker und –lenkerinnen der Stichprobe liegt somit im unteren Drittel der angegebenen Werte. Das bedeutet, dass die durchschnittliche Risikobereitschaft der Stichprobe von einer Mehrheit der Probanden gering bis zu einem Wert von -1,4 unterschritten wird, jedoch von einer Minderheit der Probanden immerhin bis zum beachtenswerten Wert von 3,8 überschritten wird.

Die Faktorwerte des Faktors „Unabhängigkeit“ streuen eher symmetrisch zwischen den Grenzwerten -2,08 und 1,78 um den Durchschnittswert. Das bedeutet, dass der Durchschnittswert der Bedürfnisbefriedigung nach Unabhängigkeit durch das Auto von einer kleinen Mehrheit der Probanden geringer bewertet wird, und von einer kleinen Minderheit der Probanden stärker bewertet wird.

Die Faktorwerte des Faktors „Selbstdarstellung“ streuen ebenfalls symmetrisch, allerdings in einem breiteren Umfang als das beim Faktor „Unabhängigkeit“ der Fall ist, und zwar zwischen den Grenzwerten -2,95 und 3,3. Das bedeutet, dass das Bedürfnis nach Selbstdarstellung unter den Probanden sehr breit, aber regelmäßig gestreut ist.

Die Faktorwerte des Faktors „Reisefreudigkeit“ streuen ähnlich dem Faktor Unabhängigkeit beinahe symmetrisch zwischen den Grenzwerten -2,05 und 2,22.

Die Faktorwerte des Faktors „Transportmittel“ streuen asymmetrisch zwischen den Grenzwerten -2,5 und 1,30. Das durchschnittliche „Transportbedürfnis“ aller Autolenker und –lenkerinnen der Stichprobe liegt somit im oberen Drittel der angegebenen Werte. Das bedeutet, dass das durchschnittliche Transportbedürfnis der Stichprobe von einer Minderheit der Probanden um einiges geringer ausfällt als die Durchschnittswerte vorgeben, jedoch von einer Mehrheit der Probanden gering überschritten wird.

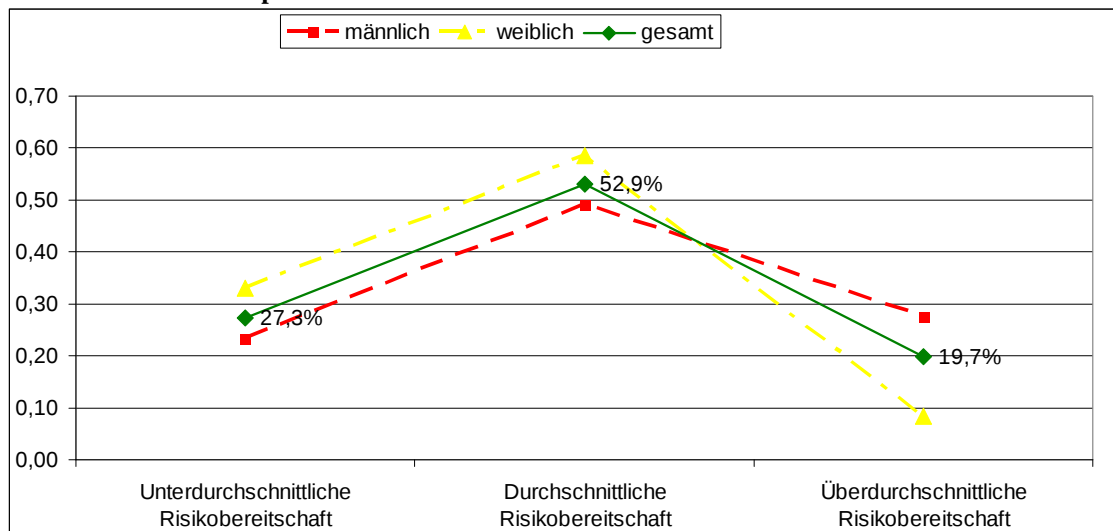
Im Fokus der folgenden Analyse stehen nun die abweichenden Faktorwerte der einzelnen Dimensionen. Es wird mittels Kreuztabellierung untersucht, welchen soziographischen Merkmalen (geschlechts-, alters-, bildungs-, einkommens-, wohn- und lebensformspezifisch) die Ausreißer zu beiden Seiten zuordenbar sind. Von Interesse sind die überdurchschnittlichen Ausprägungen aller gebildeten Faktoren: der Risikobereitschaft, des Unabhängigkeitsbedürfnisses, der Selbstdarstellung, der Reisefreudigkeit und der Nützung des Autos als Transportmittel. Grafisch dargestellt werden nur die bedeutsamsten Ergebnisse.

4.1.5.1. „Risikobereitschaft“

Gesamt betrachtet, fallen 19,7% aller befragten Autolenker und –lenkerinnen in den Wertebereich der überdurchschnittlichen Risikobereitschaft. 52,9% aller Befragten sind im Bereich der durchschnittlichen Risikobereitschaft zu finden und 27,3% sind im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Risikobereitschaft anzutreffen.

Grafik 4 zeigt die geschlechtsspezifischen Daten zur Risikobereitschaft. Aus den Daten des Samples ergibt sich ein sehr eindeutiges Bild: Männer sind risikobereiter als Frauen.

Grafik 4: Geschlechtsspezifische durchschnittliche Risikobereitschaft

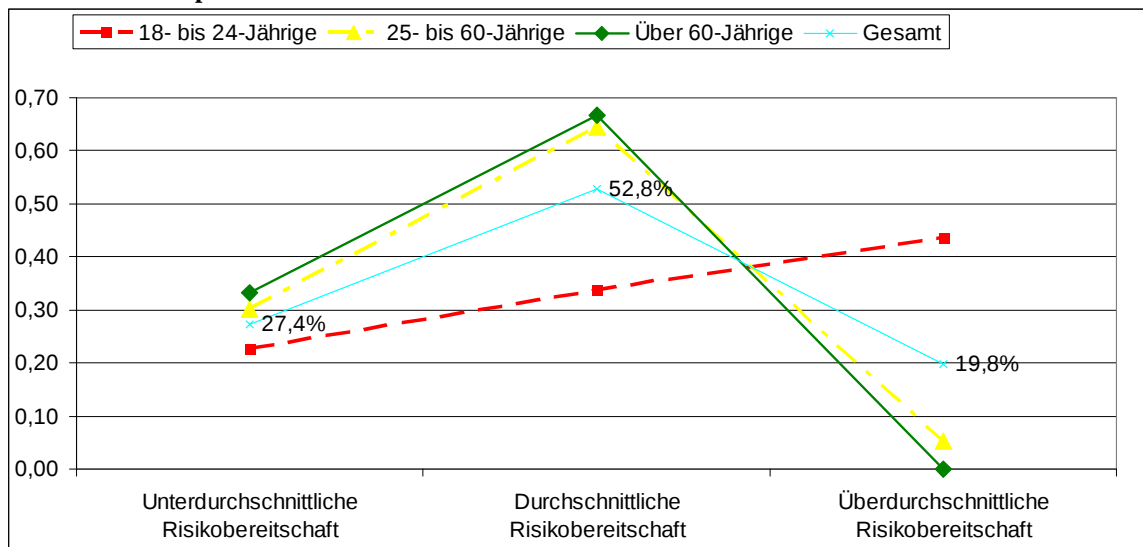


Während nur 8,5% der weiblichen Autolenker eine höhere Risikobereitschaft angeben, liegt die Zahl der männlichen Autolenker mit 27,5% eindeutig höher.³²¹ Auf der linken Seite, die dem Risikovermeidungsverhalten entspräche, ergeben sich die geschlechtsspezifischen Relationen umgekehrt. 33,1% aller Autolenkerinnen und nur 23,4% der Autolenker versuchen, riskantes Verhalten hinter dem Steuer eines Autos zu vermeiden. 58,5% aller Autolenkerinnen und 49,1% aller Autolenker sind im allgemeinen risikobereiten Durchschnittsraum zu finden. In dieser Analyse ist mit einem χ^2 Wert von 16,33 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 gegen die Nullhypothese zu entscheiden. Das bedeutet, dass davon ausgegangen werden kann, dass der Zusammenhang der Werte sich auf die Grundgesamtheit übertragen lässt.

³²¹ Hier muss angemerkt werden, dass es sich bei den Einschätzungen jeweils um die subjektive Meinung der Probanden handelt, und dass davon ausgegangen werden kann, dass Frauen eine Situation rascher als riskant einschätzen, als Männer das tun würden. Daraus lässt sich schließen, dass die geschlechtsspezifische Schere möglicherweise noch größer ist.

Grafik 5 stellt die altersspezifischen Daten zur „Risikobereitschaft“ dar.

Grafik 5: Altersspezifische durchschnittliche Risikobereitschaft



Die altersspezifische Untersuchung ergibt ein noch eindeutigeres Bild. Die überdurchschnittliche Risikobereitschaft jugendlicher Autolenker ist mit 43,6% gewaltig hoch. Bei 25- bis 60-jährigen Autolenkern sinkt die überdurchschnittliche Risikobereitschaft auf bereits 5,2% ab, und ist bei über 60-jährigen statistisch nicht mehr vorhanden. Diese erheblichen Differenzen dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Anteil der über 25-jährigen im durchschnittlichen Risikobereitschaftsbereich mit 64,5% bzw. mit 66,7% relativ hoch ist. Die Tendenz der Risikovermeidung ist mit zunehmendem Alter leicht steigend. So zeigen 22,7% der 18- bis 24-jährigen Befragten ein risikovermeidendes Verhalten, sowie 30,2% der 25- bis 60-jährigen und 33,3% der über 60-jährigen. In dieser Analyse ist ebenfalls mit einem χ^2 -Wert von 65,025 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 gegen die Nullhypothese zu entscheiden. Das Ergebnis ist somit auch auf die Grundgesamtheit übertragbar.

Die bildungsspezifische Analyse der Dimension „Risikobereitschaft“ bekräftigt mit einem χ^2 -Wert von 44,332 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 einen klaren bildungsspezifischen Zusammenhang. Demnach stellen sich aufgrund der statistischen Berechnungen Befragte niedrigerer Bildungsniveaus tatsächlich risikobereiter dar als Zugehörige höherer Bildungsniveaus. Allerdings weisen Universitätsabgänger wiederum ein steigendes risikobereites Verhalten auf. Der Zusammenhang der Werte kann darum nur mit Vorbehalt auf die Grundgesamtheit übertragen werden.

Die einkommensspezifische Analyse der Dimension „Risikobereitschaft“ kann der bildungsspezifischen Analyse gleich gesetzt werden. Demnach würden sich Befragte niedrigerer Einkommen risikobereiter darstellen als Zugehörige höherer Bildungsniveaus. Interessant ist, dass Befragte der hohen Einkommensklasse auch hier wiederum entgegen der allgemeinen Tendenz eine erhöhte risikobereite Haltung aufweisen. Der Zusammenhang wird mit einem χ^2 -Wert von 51,328 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 eindeutig untermauert.

Interessant ist auch die Analyse nach der Arbeitsumgebung der befragten Autolenker und -lenkerinnen in Bezug auf die Risikobereitschaft. Es wurde bei der Analyse deshalb die Variable „Arbeitsumfeld“ der Variable „Wohnumfeld“ vorgezogen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Pendler-Bewegung eher vom Land in die Stadt stattfindet als umgekehrt. Demnach wird davon ausgegangen, dass in ländlicher Umgebung arbeitende Befragte auch am Land wohnen und sich hauptsächlich im ländlichen Raum aufhalten. Es wurde ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem örtlichen Lebensumfeld und der Risikobereitschaft sichtbar. Den Ergebnissen zufolge finden sich 40,7% aller am Land lebenden und arbeitenden befragten Autolenker und -lenkerinnen im Wertebereich der überdurchschnittlichen Risikobereitschaft und nur 18,5% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Risikobereitschaft. Hingegen finden sich in der Großstadt lebende Befragte nur mit 8,9% im Wertebereich der überdurchschnittlichen Risikobereitschaft und 35,8% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Risikobereitschaft. Die dazwischen liegenden städtischen Größenverhältnisse steigen bzw. sinken kontinuierlich. Dieser Zusammenhang wird mit einem χ^2 -Wert von 31,933 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 untermauert.

Die Lebensformen (verheiratet, in Beziehung oder alleinstehend) und das Zusammenleben mit Kindern üben keinen signifikanten Einfluss auf die Risikobereitschaft aus.

Interpretation:

Die Vermutung eines geschlechtsspezifischen Zusammenhanges von Risikobereitschaft mit männlicher Dominanz wird durch die Kreuztabellierung gestützt. Mehr als ein Viertel aller männlichen und ein knappes Zehntel der weiblichen Autolenker sind überdurchschnittlich risikobereit. Zu sehen ist aber auch, dass mehr als ein Viertel aller männlichen und ein Drittel aller weiblichen Autolenker sehr bewusst auf risikoträchti-

ges Verhalten verzichten. Mitzubedenken ist, dass die durchschnittliche Risikobereitschaft von der subjektiv wahrgenommene Risikobereitschaft der Probanden berechnet wird. Die objektive Risikobereitschaft, das nicht bewusste gefährliche Verhalten hinter dem Steuer eines Fahrzeuges, ist hier nicht miteinbezogen. In dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass die objektive durchschnittliche Risikobereitschaft allgemein höher ist, als sie von den Probanden subjektiv wahrgenommen wird.

Die Vermutung eines altersspezifischen Zusammenhanges von Risikobereitschaft mit jugendlicher Dominanz wird durch die Kreuztabellierung ebenfalls absolut gestützt. Etwas weniger als die Hälfte der jugendlichen Befragten weisen eine überdurchschnittliche Risikobereitschaft auf. Anzumerken ist, dass es sich bei den Befragten vor allem um männliche Jugendliche handelt. Bei den älteren Autolenkern sinkt der Anteil der überdurchschnittlich Risikobereiten auf ein Zwanzigstel. Zu beachten ist, dass sich zwei Drittel der über 25-jährigen Probanden immerhin noch im durchschnittlich risikobereiten Bereich bewegen. Nur ein Viertel aller jugendlichen, und ein Drittel aller über 25-jährigen Autolenker verzichtet bewusst auf risikoträchtiges Verhalten.

Der bildungs- und einkommensspezifische Zusammenhang, der ergibt, dass untere Bildungsschichten stärker als höhere im überdurchschnittlichen Risikobereitschaftsbereich vertreten sind, ist mit einem gewissen Vorbehalt zu betrachten, da sich die Bildungsstruktur der Stichprobe sehr stark alters- und geschlechtsspezifisch begründet. Und auch in der einkommensspezifischen Differenz muss mit einem alters- und geschlechtsspezifischen Zusammenhang gerechnet werden.

Besonders interessant sind die wohnspezifischen Zusammenhänge, demnach am Land lebende Befragte eine höhere Risikobereitschaft vorweisen. Interessant ist sie deshalb, da statistische Unfallbilanzen eindeutig ergeben, dass die meisten Todesfälle derzeit auf Freilandstraßen stattfinden. Aufbauend auf dieses Ergebnis wäre von Interesse, die Herkunftsumgebung von Unfallopfern anzusehen, im Hinblick darauf, ob gesellschaftliche Prägungen im Fahrverhalten sichtbar werden.

4.1.5.2. „Unabhängigkeit“

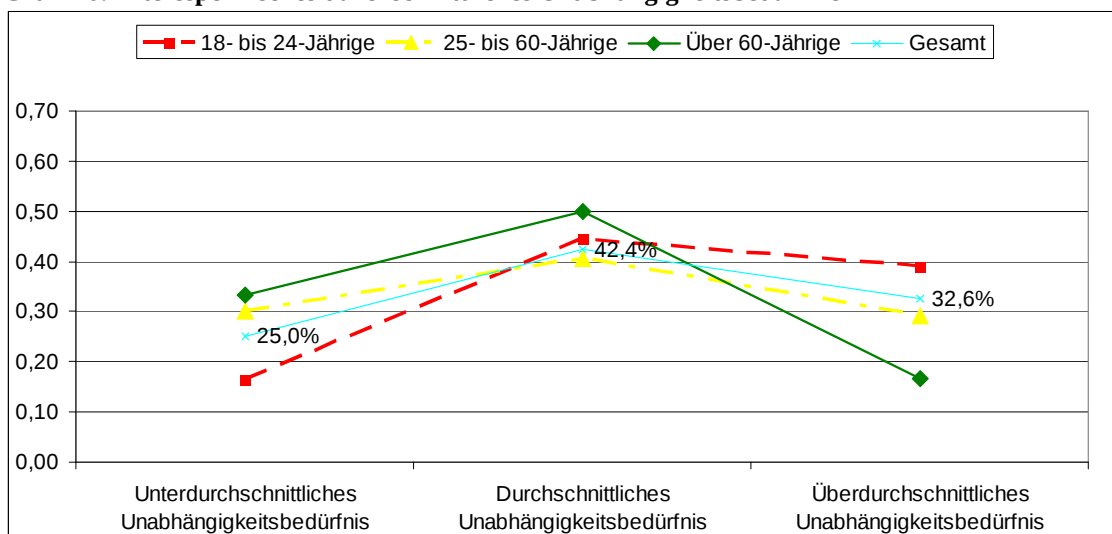
Gesamt betrachtet, fallen 32,5% aller befragten Autolenker und –lenkerinnen in den Wertebereich des überdurchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnisses. 42,2% aller Befragten sind im Bereich des durchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnisses zu fin-

den und 25,3% sind im Wertebereich des unterdurchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnisses anzutreffen.

Die geschlechtsspezifischen Daten zum Unabhängigkeitsbedürfnis zeigen ein eher homogenes Bild. Das Unabhängigkeitsbedürfnis der Frauen ist zwar geringfügig höher als jenes der Männer. Es sind allerdings keine signifikanten geschlechtsspezifischen Zusammenhänge feststellbar.

Die altersspezifischen Daten zur Dimension der „Unabhängigkeit“ (Grafik 6) zeigen ein wesentlich differenzierteres Bild. Satte 39,1% aller befragten jugendlichen Autolenker sind im Wertebereich des überdurchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnisses zu finden. Bei den 25- bis 60-jährigen Autolenkern sind es immerhin noch 29,1% und bei den über 60-jährigen Autolenkern nur noch 16,7%. Im Bereich des durchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnisses sind allerdings die über 60-jährigen mit 50,0% erstplaziert, gefolgt von den 18- bis 24-jährigen mit 44,5% und den 25- bis 60-jährigen mit 40,7%.

Grafik 6: Altersspezifisches durchschnittliches Unabhängigkeitsbedürfnis



Im Bereich des unterdurchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnisses sind die über 60-jährigen Befragten mit 33,3% ebenfalls am stärksten vertreten, gefolgt von den 25- bis 60-jährigen mit 30,2% und nur 16,4% der jugendlichen Autolenker. Es liegt also entsprechend der Kreuztabellierung ein altersspezifischer Zusammenhang im Bedürfnis nach Unabhängigkeit mit jugendlicher Dominanz vor. In dieser Analyse kann allerdings mit einem χ^2 Wert von 8,194 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzni-

veau von 0,08 die Nullhypothese nicht verworfen werden. Das Ergebnis kann somit nicht eindeutig auf die Grundgesamtheit übertragen werden.

Die bildungsspezifischen und einkommensspezifischen Analysen der Dimension „Unabhängigkeit“ weisen ebenfalls keine signifikanten Zusammenhänge auf.

Die Analyse nach dem Lebensumfeld ergibt wiederum keine erkennbaren Zusammenhänge in Bezug auf die Dimension der Unabhängigkeit.

Interpretation:

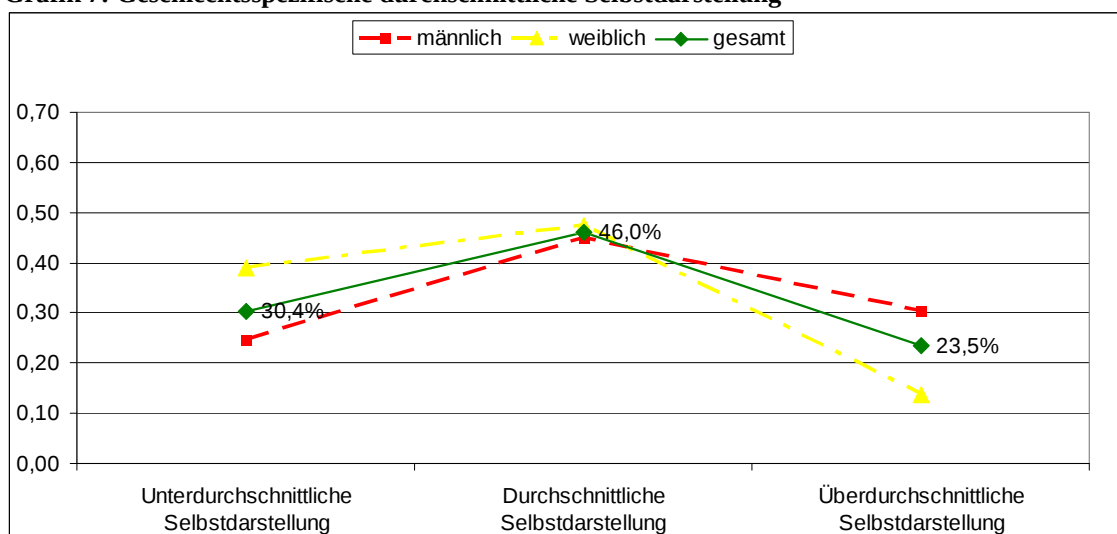
Das Bedürfnis nach Unabhängigkeit ist gesamtgesellschaftlich sehr stark entwickelt. Die Dimension der „Unabhängigkeit“ ist altersspezifisch geprägt von jugendlicher Dominanz, lässt aber sonst keine soziographisch eindeutig signifikanten Zuordnungen zu, weder geschlechtsspezifisch, noch bildungs-, einkommens- oder wohnspezifisch.

4.1.5.3. „Selbstdarstellung“

Gesamt betrachtet, fallen 23,5% aller befragten Autolenker und –lenkerinnen in den Wertebereich der überdurchschnittlichen Selbstdarstellung. 46,0% aller Befragten sind im Wertebereich der durchschnittlichen Selbstdarstellung zu finden und 30,4% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Selbstdarstellung.

Die geschlechtsspezifischen Daten zur Selbstdarstellung, wie sie in Grafik 7 dargestellt sind, bestätigen einen geschlechtsspezifischen Zusammenhang.

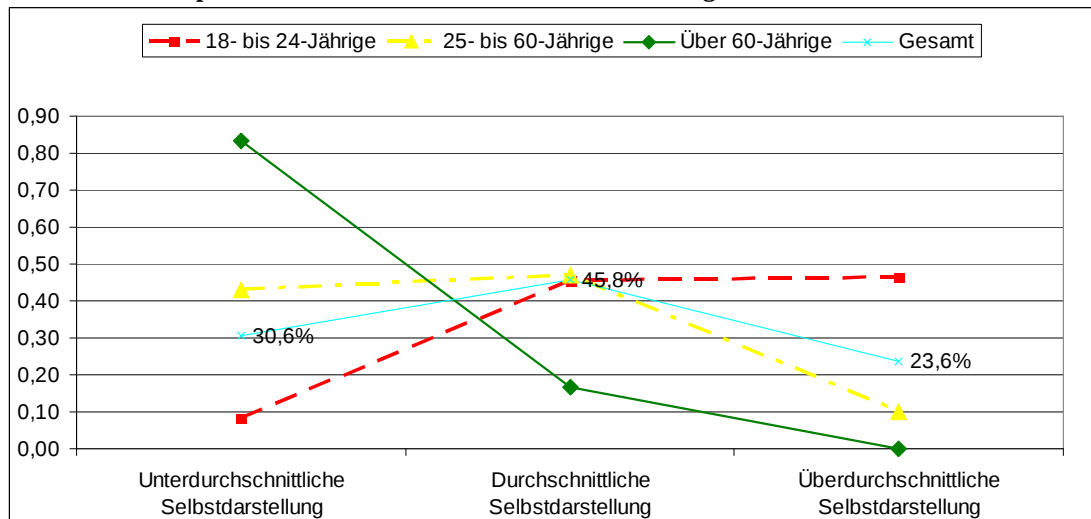
Grafik 7: Geschlechtsspezifische durchschnittliche Selbstdarstellung



30,4% der männlichen befragten Autolenker, im Vergleich dazu nur 13,6% aller Frauen, bekunden ein überdurchschnittliches Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Im Wertebereich des unterdurchschnittlichen Bedürfnisses nach Selbstdarstellung überwiegt mit 39,0% der Anteil aller Frauen. Im Vergleich dazu ist mit 24,6% der Anteil aller männlichen Autolenker, welche ein unterdurchschnittliches Bedürfnis nach Selbstdarstellung aufweisen, gering. In dieser Analyse ist mit einem χ^2 Wert von 13,283 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,01 gegen die Nullhypothese zu entscheiden.

Die altersspezifischen Daten zur Dimension der „Selbstdarstellung“ zeigen im ersten Blick in Grafik 8 einen ebenfalls ganz klaren Zusammenhang.

Grafik 8: Altersspezifische durchschnittliche Selbstdarstellung



Fast die Hälfte aller befragten jugendlichen Autolenker, nämlich 46,4%, sind im Wertebereich der überdurchschnittlichen Selbstdarstellung zu finden, und weitere 45,5% im Wertebereich der durchschnittlichen Selbstdarstellung. 25- bis 60-jährige Autolenker sind im Wertebereich der überdurchschnittlichen Selbstdarstellung nur noch mit 9,9% vertreten, und über 60-jährige überhaupt nicht mehr. 25- bis 60-jährige Autolenker sind im Wertebereich der durchschnittlichen Selbstdarstellung mit 47,1% vertreten, und über 60-jährige mit nur 16,7%. Selbstdarstellung dürfte für die befragten über 60-jährigen Autolenker mit 83,3% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Selbstdarstellung kaum mehr ein Thema sein. 25- bis 60-jährige Autolenker sind mit 43,0% und 18- bis 24-jährige Autolenker sind mit nur 8,2% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen

Selbstdarstellung zu finden. In dieser Analyse ist mit einem χ^2 -Wert von 72,679 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 sehr klar gegen die Nullhypothese zu entscheiden.

Die bildungsspezifische Analyse der Dimension „Selbstdarstellung“ bekräftigt mit einem χ^2 -Wert von 45,006 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 einen klaren bildungsspezifischen Zusammenhang. Demnach neigen Befragte niedrigerer Bildungsniveaus zu mehr Selbstdarstellung als Zugehörige höherer Bildungsniveaus. Universitätsabsolventen und -absolventinnen neigen wiederum ein wenig mehr als die mittleren Bildungsschichten zu Selbstdarstellung.

Die einkommensspezifische Analyse der Dimension „Selbstdarstellung“ bekräftigt mit einem χ^2 -Wert von 68,693 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 einen klaren einkommensspezifischen Zusammenhang. Demnach neigen Befragte niedrigerer Einkommen zu mehr Selbstdarstellung als Zugehörige höherer Einkommen. Auch hier neigen Befragte der höheren Einkommensklasse wiederum ein wenig mehr als die mittleren Einkommen zu Selbstdarstellung.

Interessant ist auch die spezifische Analyse nach der Arbeitsumgebung der befragten Autolenker in Bezug auf die Selbstdarstellung. Der Analyse zufolge sind am Land lebende und arbeitende Autolenker selbstdarstellungsfreudiger als in einer Großstadt lebende Autolenker. Demnach finden sich 44,4% aller am Land lebenden und arbeitenden Befragten im Wertebereich der überdurchschnittlichen Selbstdarstellung und nur 18,5% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Selbstdarstellung. Hingegen finden sich in der Großstadt lebende Befragte nur mit 14,6% im Wertebereich der überdurchschnittlichen Selbstdarstellung und 40,7% im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Selbstdarstellung. Die dazwischen liegenden städtischen Größenverhältnisse steigen bzw. sinken kontinuierlich. Dieser Zusammenhang wird mit einem χ^2 -Wert von 23,518 bei einem Testniveau von 5% und einem Signifikanzniveau von 0,00 untermauert.

Interpretation:

Die Vermutung eines geschlechtsspezifischen Zusammenhanges von Selbstdarstellung mit männlicher Dominanz wird durch die Kreuztabellierung gestützt.

Der altersspezifische Zusammenhang der Selbstdarstellung ist ebenfalls sehr deutlich jugendlich dominiert. Beinahe die Hälfte aller befragten jugendlichen Autolenker zeigt ein überdurchschnittliches Selbstdarstellungsbedürfnis. Und nur ein knappes Zehntel aller Jugendlichen hat kaum ein Bedürfnis nach Selbstdarstellung durch das Auto.

Untere Bildungsschichten und Einkommensklassen zeigen im Vergleich ein stärkeres Bedürfnis zur Selbstdarstellung. Eine Ausnahme bilden Universitätsabgänger, diese scheinen wieder mehr daran interessiert zu sein, sich durch das Auto darzustellen.

Besonders interessant ist das überraschende Ergebnis, dass in ländlicher Umgebung lebende Probanden mehr daran interessiert sind, sich durch das Auto darzustellen als im städtischen Bereich lebende Probanden. Möglicherweise liegt es daran, dass durch die Anonymität der Städte das Bedürfnis nach Selbstdarstellung etwas schwächer ausgeprägt ist als am Land. Aber möglicherweise hat dieses Ergebnis auch mit alters- und geschlechtsspezifischen Komponenten des Samples zu tun.

4.1.5.4. „Reisefreudigkeit“

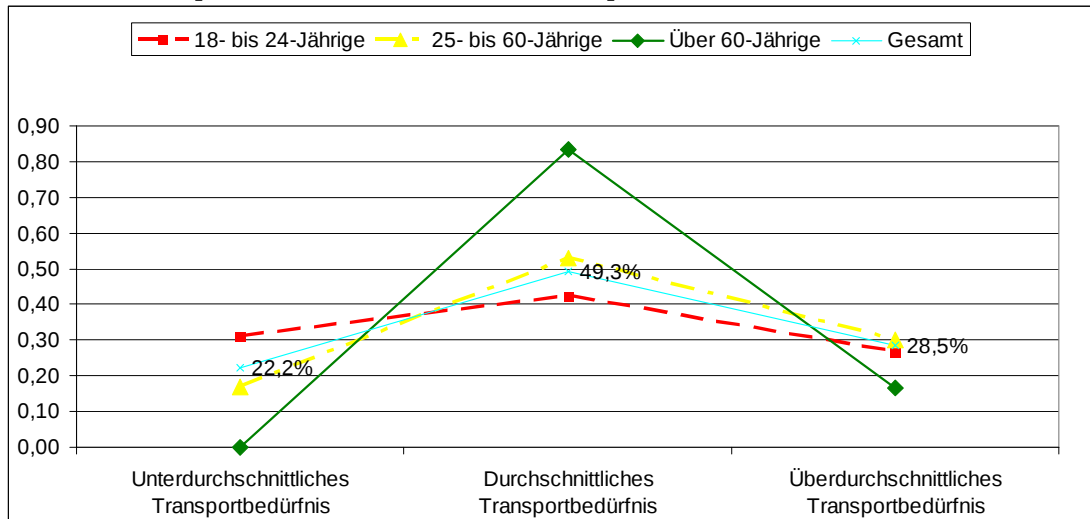
Gesamt betrachtet, fallen 26,0% aller befragten Autolenker und –lenkerinnen in den Wertebereich der überdurchschnittlichen Reisefreudigkeit. 44,3% aller Befragten sind im Wertebereich der durchschnittlichen Reisefreudigkeit zu finden und 29,8% sind im Wertebereich der unterdurchschnittlichen Reisefreudigkeit anzutreffen. Die Reisefreudigkeit der Männer ist geringfügig höher als jene der Frauen, es sind allerdings keine signifikanten geschlechtsspezifischen Zusammenhänge feststellbar. Altersspezifisch betrachtet, ist die Reisefreudigkeit der über 60-jährigen am größten, aber auch hier lassen sich keine signifikanten Zusammenhänge finden. Auch auf bildungsspezifischer und einkommensspezifischer Ebene ergeben sich keine Zusammenhänge. Die Analyse nach dem Lebensumfeld ergibt in Bezug auf die Dimension der Reisefreudigkeit ebenfalls keine erkennbaren Zusammenhänge.

4.1.5.5. „Transportmittel“

Gesamt betrachtet, fallen 28,5% aller befragten Autolenker und –lenkerinnen in den Wertebereich des überdurchschnittlichen Transportbedarfes. 49,3% aller Befragten sind im Wertebereich des durchschnittlichen Transportbedarfes zu finden und 22,2% aller sind im Wertebereich des unterdurchschnittlichen Transportbedarfes anzutreffen.

Es gibt keine transportbezogenen geschlechtsspezifischen Zusammenhänge, die Verteilung der Werte ist absolut homogen. Die altersspezifischen Daten zur Dimension des „Transportmittels“ in Grafik 9 zeigen ein eher überraschendes Ergebnis.

Grafik 9: Altersspezifisches durchschnittliches Transportbedürfnis



Im Wertebereich des unterdurchschnittlichen Transportbedarfes sind 31,2% aller befragten jugendlichen Autolenker vertreten. Im Vergleich dazu nur noch 16,9% aller 25- bis 60-jährige Autolenker, und 0,0% aller über 60-Jährigen. Dagegen sind 83,3% aller über 60-jährigen Autolenker im Wertebereich des durchschnittlichen Transportbedarfes vertreten, 52,9% der 25- bis 60-jährigen und 42,2% der jugendlichen Autolenker. Den höchsten überdurchschnittlichen Transportbedarf mit 30,2% haben 25- bis 60-jährige, an zweiter Stelle mit 26,6% stehen jugendliche Autolenker und an dritter Stelle stehen mit 16,7% über 60-jährige Autolenker, wohl deshalb, weil der Berufstransport für Pensionisten keine Rolle mehr spielt.

Die bildungsspezifische Betrachtung der Dimension „Transport“ zeigt zwei markante Wesenszüge auf: Vertreter und Vertreterinnen niedrigster Bildungsniveaus verwenden das Auto im geringsten Ausmaß als Transportmittel. Universitätsabsolventen und -absolventinnen hingegen schreiben dem Auto den höchsten transportbezogenen funktionalen Bedarf zu. Es sind dazwischen allerdings keine aufsteigenden Tendenzen zu beobachten. Die einkommensspezifischen Daten ergeben ebenfalls keinen Zusammenhang. Die Analyse nach dem Lebensumfeld ergibt ebenfalls keine erkennenden Zusammenhänge in Bezug auf die Dimension der Funktion als Transportmittel.

Interpretation:

Für ein Drittel der Jugendlichen scheint das Auto als Transportmittel kaum eine Bedeutung zu spielen, während der Transportbedarf für über 24-jährige steigt. Das Ergebnis trägt zur Annahme der Hypothese bei, dass mit sinkendem „Transportbedarf“ die Bedeutung der übrigen Dimensionsbereiche steigen. Das Transportbedürfnis der Jugendlichen ist bspw. unterdurchschnittlich, in den Dimensionen „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“ sind sie allerdings überdurchschnittlich vertreten. Bei über 60-jährigen Autolenkern und -lenkerinnen verhält es sich umgekehrt.

4.1.5.6. Zusammenfassung zu den Funktionen des Kraftfahrzeuges

Zusammenfassend kann nach den statistischen Berechnungen bestätigt werden, dass den Kraftfahrzeugen neben der Funktion des Transports noch weitere Funktionen zugrunde liegen. Es kann nach den Berechnungen nun auch die Annahme der differenzierten Funktionsdimensionen der unterschiedlichen Kraftfahrzeuge statistisch bestätigt werden. Die Intensität und Reihenfolge der Bedeutungen der Funktionsbereiche unterscheiden sich sowohl geschlechts-, als auch alters- und bildungsspezifisch. Auffallend ist, dass die sekundären Funktionsbereiche allesamt negativ mit der Funktion des Transports korrelieren. Außerdem ist auffallend, dass bei den sekundären Funktionsdimensionen eine starke Affinität zur Freude an der Geschwindigkeit besteht, vor allem bei den Dimensionen der Risikobereitschaft, der Selbstdarstellung und der Unabhängigkeit. Die statistischen Daten des Samples untermauern somit die Annahme, dass mit Abnahme der Transportfunktion des Kraftfahrzeuges und der zunehmenden Bedeutungen der sekundären Funktionen des Kraftfahrzeuges die Bedeutung der Geschwindigkeit steigt.

Es sind in den Ausprägungen der Funktionsdimensionen des Autos (Tabelle 32) ganz klare soziografische Dispositionen deutlich geworden. Geschlechtsspezifisch ist in den Dimensionen „Risikobereitschaft“ und „Selbstdarstellung“ eine klare männliche Dominanz feststellbar. Die Dimensionen „Unabhängigkeit“, „Reisefreudigkeit“ und „Transportmittel“ sind geschlechtsspezifisch neutral. Die stärksten Differenzen in den Ausprägungen der Funktionsdimensionen sind nach den statistischen Berechnungen altersbedingt. In den Dimensionen „Risikobereitschaft“ und „Selbstdarstellung“ sind sehr starke altersspezifische Zusammenhänge deutlich geworden. Und zwar werden sie vor allem von Jugendlichen überdurchschnittlich repräsentiert. Die Tendenzen in den Extrempositionen (unterdurchschnittlich und überdurchschnittlich) sind von den Jugendlichen je-

weils nicht nur stärker vertreten als von den über 24-jährigen, sondern sehr eindeutig tendenziell besetzt.

Tabelle 32: Soziografische Disposition der Funktionsbereiche des Autos

	Risiko- bereitschaft	Unab- hängigkeit	Selbst- darstellung	Reise- freudigkeit	Transport- mittel
Geschlecht	ja	eher nein	ja	eher nein	nein
Alter	sehr stark	eher ja	sehr stark	eher nein	eher ja
Bildung	ja	nein	ja	nein	nein
Einkommen	ja	nein	ja	nein	nein
Lebensumfeld	ja	nein	ja	nein	nein

Die altersspezifischen Zusammenhänge sind auch in den Dimensionen „Unabhängigkeit“ und „Transportmittel“ deutlich erkennbar. Den Ergebnissen der Stichprobe zufolge haben Jugendliche ein überdurchschnittliches Unabhängigkeitsbedürfnis, dem gegenläufig aber ein unterdurchschnittliches Transportbedürfnis. Allerdings kann nach den statistischen Prüfgrößen in diesen beiden Dimensionen nicht unbedingt eine Gültigkeit in der Grundgesamtheit erwartet werden. Die Dimension „Reisefreudigkeit“ erweist sich altersspezifisch eher neutral. In allen weiteren Analysen erweist sich die Dimension „Reisefreudigkeit“ ebenfalls soziografisch unabhängig. Bildungs- und einkommensspezifisch verringern sich die Risikobereitschaft und die Selbstdarstellung mit dem Bildungsgrad zunehmend, zeigen aber jeweils in den höchsten Klassen (Universitätsabschluss und hohes Einkommen) wiederum eine stärkere Ausprägung. Die Bedürfnisse nach Unabhängigkeit, der Reisefreudigkeit und des Transportes bleiben bildungs- und einkommensspezifisch unbeeinflusst. Überraschend ist das Ergebnis, dass Befragte, welche in ländlicher Umgebung wohnen, eine höhere Risikobereitschaft und ein höheres Selbstdarstellungsbedürfnis aufweisen als jene, welche in großen Ballungszentren leben. Die Bedürfnisse nach Unabhängigkeit, der Reisefreudigkeit und des Transportes bleiben von der Wohn- und Arbeitsumgebung unbeeinflusst.

Soziale Gruppen also (vor allem Jugendliche), welche hohe Ausprägungen in den sekundären kraftfahrzeugbezogenen Funktionen aufweisen, sind auch statistisch jene Gruppen, die am häufigsten in der Bilanz der verunfallten Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen aufscheinen. Das weist wiederum darauf hin, dass die sekundären Funktionen der Kraftfahrzeuge geschwindigkeitsimmanente Aspekte in sich bergen. Außerdem

handelt es sich bei diesen Gruppierungen auch tatsächlich um jene, welche ein unterdurchschnittliches Transportbedürfnis haben. Somit findet auch diese Annahme eine Bestätigung, dass mit einem geringeren Transportbedürfnis durch das Kraftfahrzeug die Bedeutung der sekundären Bedürfnisse steigt.

Wie weit die Ausprägung der Funktionsbedeutung nun mit der Gefahrenwahrnehmung, dem Geschwindigkeitsverhalten und der Akzeptanz von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen der Probanden zusammenhängt, soll in den folgenden Analyseeinheiten untersucht werden.

4.2. Wahrnehmung von Gefahr

Die folgende Analyse will nun die subjektive Wahrnehmung der Probanden im Hinblick auf Gefahrenzonen im Straßenverkehr untersuchen. Der Fokus liegt dabei vor allem auf geschwindigkeitsbezogenen Gefahrenbereichen. Wird überhöhte Geschwindigkeit als der „reale“ Risikofaktor Nummer 1 wahrgenommen, der er tatsächlich ist? Für diese Analyse wird die Itembattery 3.1. des Fragebogens herangezogen. Die Probanden nehmen hier in einer 5-teiligen Skala Stellung zur Einschätzung unterschiedlicher Gefahrenmomente. Als Vergleichsgruppen werden die drei gebildeten Kategorien³²² der Funktionsbereiche „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“, „Selbstdarstellung“, „Reisefreudigkeit“ und „Transportmittel“ herangezogen. Als Vergleichswerte werden die Mittelwerte der Meinungen der den Kategorien zugehörigen Probanden verwendet.

Betrachtet man die Gesamt-Mittelwerte der Gefahrenbereiche (Tabelle 33), ist sofort erkennbar, dass „Geschwindigkeitsüberschreitung“ mit einem Mittelwert von 3,53 in der Wahrnehmung der Probanden als Gefahrenquelle, von allen 13 genannten Bereichen, nur an neunter Stelle platziert ist. Selbst „Raserei“ (Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 40km/h) wird in der Wahrnehmung der Probanden erst an vierter Stelle aller Gefahrenzonen wahrgenommen. Am gefährlichsten im Straßenverkehr werden „Drogen am Steuer“(4,74), „Alkohol am Steuer“(4,69) und „Übermüdung“(4,62) angesehen. Sogar das „Überholen“ wird von den Probanden in der Reihung der Gefährlichkeit mit einem Wert von 3,02 nur an vorletzter Stelle wahrgenommen. Selbst Langsamfahrer erreichen einen Gefahrenwert von 3,30. Tabelle 33 zeigt außerdem den Zusammenhang zwischen der Wahrnehmung von Gefahrenzonen im Straßenverkehr und der Ausprägung von Risikobereitschaft.

³²² Kategorisierung der Faktorwerte aus Punkt 3.2.1.1. (Analyse zur Funktion des Autos): Unterdurchschnittlich: < -0,5; Durchschnittlich: zwischen -0,49 und 0,49; Überdurchschnittlich: > 0,5

Tabelle 33: Risikobereitschaft und Wahrnehmung von Gefahr

Gefahrenquellen	Mittelwerte ³²³	Risikobereitschaft		
	gesamt	unter- durchschnitt- lich	durchschnittlich	über- durchschnitt- lich
Übermüdung	4,62	4,70	4,77	4,18
Geringer Abstand	4,15	4,28	4,23	3,67
Geschwindigkeits- überschreitung	3,53	3,73	3,53	3,07
Alkohol am Steuer	4,69	4,76	4,75	4,61
Dichter Verkehr	3,01	3,04	3,05	2,95
Überholen	3,02	2,89	3,03	2,77
Raserei (mehr als 40 km/h über Limit)	4,19	4,26	4,12	3,77
Langsamfahrer	3,30	3,51	3,46	3,63
Drogen am Steuer	4,74	4,72	4,80	4,68
Telefonieren am Steuer	3,62	3,58	3,63	3,37
Schlechte Straßenverhältnisse	3,38	3,35	3,28	3,53
Schlechte Witterungsverhält- nisse	3,60	3,59	3,50	3,77
Ablenkung	3,99	4,10	4,07	3,63

Die Gefahreneinstufung risikoscheuer Autolenker in Bezug auf „Geschwindigkeitsüberschreitung“ liegt bei 3,73. Sie sinkt bei durchschnittlich geschwindigkeitsbereiten Autolenkern auf 3,53 und bei überdurchschnittlich risikobereiten Probanden sogar auf 3,07. „Raserei“ wird von den unterdurchschnittlich Risikobereiten in der Gefährlichkeit auf 4,26 geschätzt, von durchschnittlich Risikofreudigen auf 4,12 und von überdurchschnittlich Risikofreudigen nur noch auf 3,77. Drei Gefahrenquellen werden von risikofreudigen Befragten gefährlicher eingestuft, als durchschnittlich risikobereite Befragte das tun: „Langsamfahrer“, „Schlechte Straßenverhältnisse“ und „Schlechte Witterungsverhältnisse“.

Tabelle 34 zeigt den Zusammenhang zwischen der Wahrnehmung von Gefahrenzonen im Straßenverkehr und der Ausprägung des Bedürfnisses nach Unabhängigkeit. Die Spannweiten der Mittelwerte sind bzgl. dem Bedürfnis nach Unabhängigkeit nicht mehr so breit als das bei „Risikobereitschaft“ beobachtet werden konnte, die Tendenz des Wahrnehmungsrückganges mit steigendem Unabhängigkeitsbedürfnis ist aber nach wie vor sehr deutlich gegeben. Auch hier zeigen die geschwindigkeitsbezogenen Variablen die stärksten Abweichungen. So nehmen Probanden mit unterdurchschnittlichem Bedürfnis nach Unabhängigkeit Geschwindigkeitsüberschreitungen mit dem Werteausmaß von 3,81 als gefährlich wahr.

³²³ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („kaum gefährlich“) und 5 („sehr gefährlich“).

Tabelle 34: Unabhängigkeit und Wahrnehmung von Gefahr

Gefahrenquellen	Mittelwerte ³²⁴	Unabhängigkeit		
	gesamt	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Übermüdung	4,62	4,78	4,62	4,56
Geringer Abstand	4,15	4,33	4,07	4,11
Geschwindigkeits- überschreitung	3,53	3,81	3,51	3,26
Alkohol am Steuer	4,69	4,77	4,79	4,62
Dichter Verkehr	3,01	3,04	3,08	2,96
Überholen	3,02	3,11	2,94	2,82
Raserei (mehr als 40 km/h über Limit)	4,19	4,22	4,12	3,96
Langsamfahrer	3,30	3,37	3,48	3,67
Drogen am Steuer	4,74	4,73	4,78	4,73
Telefonieren am Steuer	3,62	3,79	3,65	3,29
Schlechte Straßenverhältnisse	3,38	3,26	3,37	3,37
Schlechte Witterungsverhältnisse	3,60	3,45	3,58	3,66
Ablenkung	3,99	3,99	4,03	3,96

Probanden mit einem durchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnis sehen das Gefahrenpotential von Geschwindigkeitsüberschreitung erst bei einem Wert von 3,51 und überdurchschnittlich Unabhängigkeitsbedürftige nur noch bei einem Wert von 3,26. In Bezug auf „Raserei“ ist die Wahrnehmungsspanne nicht mehr so breit, sie reicht von 4,22 bis 3,96. Langsamfahrer werden auch von überdurchschnittlich Unabhängigkeitsbedürftigen gefährlicher eingestuft als Probanden mit einem unterdurchschnittlichen Unabhängigkeitsbedürfnis.

Tabelle 35 zeigt den Zusammenhang zwischen der Wahrnehmung von Gefahrenzonen im Straßenverkehr und der Ausprägung des Bedürfnisses nach Selbstdarstellung. In geschwindigkeitsbezogenen Gefahrenbereichen wird das Ausmaß der Gefahr von den unterschiedlichen Ausprägungsgruppen der Selbstdarstellung ebenfalls sehr differenziert wahrgenommen. So nehmen Probanden mit unterdurchschnittlicher Selbstdarstellung Geschwindigkeitsüberschreitung mit dem Wert von 3,58 als gefährlich wahr, Probanden mit überdurchschnittlicher Selbstdarstellung nur noch mit einem Wert von 3,21. Raserei wird von Probanden mit unterdurchschnittlicher Selbstdarstellung mit einer Intensität von 4,13 als gefährlich eingestuft, von Probanden mit überdurchschnittlicher Selbstdarstellung nur noch mit der Ausprägung von 3,84. Nur „Schlechte Witterungsverhältnisse“ und „Schlechte Straßenverhältnisse“ werden von Autolenkern –und lenke-

³²⁴ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („kaum gefährlich“) und 5 („sehr gefährlich“).

rinnen mit einem überdurchschnittlichen Selbstdarstellungsbedürfnis als gefährlicher wahrgenommen als ihre Vergleichsgruppen.

Tabelle 35: Selbstdarstellung und Wahrnehmung von Gefahr

Gefahrenquellen	Mittelwerte	Selbstdarstellung		
	gesamt	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Übermüdung	4,62	4,75	4,61	4,53
Geringer Abstand	4,15	4,24	4,17	3,93
Geschwindigkeitsüberschreitung	3,53	3,58	3,60	3,21
Alkohol am Steuer	4,69	4,78	4,80	4,51
Dichter Verkehr	3,01	3,13	2,98	2,97
Überholen	3,02	2,95	3,01	2,81
Raserei (mehr als 40 km/h über Limit)	4,19	4,13	4,20	3,84
Langsamfahrer	3,30	3,56	3,55	3,37
Drogen am Steuer	4,74	4,78	4,79	4,65
Telefonieren am Steuer	3,62	3,64	3,58	3,46
Schlechte Straßenverhältnisse	3,38	3,26	3,32	3,51
Schlechte Witterungsverhältnisse	3,60	3,63	3,53	3,63
Ablenkung	3,99	4,11	3,95	3,94

Tabelle 36 zeigt den Zusammenhang zwischen der Wahrnehmung von Gefahrenzonen im Straßenverkehr und der Ausprägung der Reisefreudigkeit. In Bezug auf Reisefreudigkeit sind keine klaren Zusammenhänge mit der Wahrnehmung von Gefahr im Straßenverkehr sichtbar. Die Werte zeigen tendenziell keine eindeutige Richtung auf.

Tabelle 36: Reisefreudigkeit und Wahrnehmung von Gefahr

Gefahrenquellen	Mittelwerte	Reisefreudigkeit		
	gesamt	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Übermüdung	4,62	4,65	4,63	4,61
Geringer Abstand	4,15	4,17	4,15	4,08
Geschwindigkeitsüberschreitung	3,53	3,55	3,54	3,37
Alkohol am Steuer	4,69	4,69	4,75	4,73
Dichter Verkehr	3,01	3,06	2,96	3,11
Überholen	3,02	2,78	2,98	3,08
Raserei (mehr als 40 km/h über Limit)	4,19	4,01	4,16	4,05
Langsamfahrer	3,30	3,52	3,40	3,68
Drogen am Steuer	4,74	4,67	4,83	4,72
Telefonieren am Steuer	3,62	3,63	3,56	3,48
Schlechte Straßenverhältnisse	3,38	3,48	3,30	3,28
Schlechte Witterungsverhältnisse	3,60	3,57	3,49	3,76
Ablenkung	3,99	3,98	4,02	3,97

Die Spannweite der Werte ist außerdem nicht sehr breit gestreut. Bei der Variablen „Geschwindigkeitsüberschreitung“ ist allerdings doch mit zunehmender Reisefreudigkeit ein Absinken in der Wahrnehmung der Gefahr erkennbar. Die Werte sinken hier bei unterdurchschnittlicher Reisefreudigkeit von 3,55 auf 3,27 bei überdurchschnittlicher Reisefreudigkeit. Die Gefährlichkeit von Raserei wird von allen Ausprägungskategorien der Reisefreudigkeit ziemlich ähnlich wahrgenommen.

Tabelle 37 zeigt den Zusammenhang zwischen der Wahrnehmung von Gefahrenzonen im Straßenverkehr und der Intensität der Nutzung des Autos in der Funktion als Transportmittel. Es ist auch in diesem Zusammenhang keine eindeutige Tendenz beobachtbar.

Tabelle 37: Transportmittel und Wahrnehmung von Gefahr

Gefahrenquellen	Mittelwerte gesamt	Transportmittel		
		unter- durchschnitt- lich	durchschnitt- lich	über- durchschnitt- lich
Übermüdung	4,62	4,55	4,67	4,62
Geringer Abstand	4,15	4,09	4,15	4,14
Geschwindigkeitsüberschreitung	3,53	3,59	3,57	3,29
Alkohol am Steuer	4,69	4,78	4,71	4,72
Dichter Verkehr	3,01	3,22	2,94	3,04
Überholen	3,02	3,08	2,99	2,78
Raserei (mehr als 40 km/h über Limit)	4,19	4,11	4,12	4,00
Langsamfahrer	3,30	3,41	3,57	3,50
Drogen am Steuer	4,74	4,83	4,70	4,78
Telefonieren am Steuer	3,62	3,72	3,51	3,52
Schlechte Straßenverhältnisse	3,38	3,52	3,34	3,24
Schlechte Witterungsverhältnisse	3,60	3,67	3,63	3,41
Ablenkung	3,99	4,05	3,95	4,02

Auffallend ist, dass die Wahrnehmung von Gefahr bei den Variablen „Übermüdung“ und „Geringer Abstand“ bei überdurchschnittlichem Transportbedarf steigt. Dass aber ebenso, wie bei allen anderen Dimensionsbereichen die Wahrnehmung der Gefahr bei „Geschwindigkeitsüberschreitung“, „Raserei“ und „Überholen“ bei überdurchschnittlichem Transportbedarf sinkt. Die restlichen Variablen zeigen weder eindeutige Richtungstendenzen, noch klare Abweichungen in den unterschiedlichen Ausprägungsgraden der Funktion Transport.

Interpretation:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass geschwindigkeitsbezogene Gefahrenquellen allgemein in ihrer realen Gefahr weit unterschätzt werden. Die hinteren Reihun-

gen in der Wahrnehmung von Gefahr bestätigen eindeutig, dass „Geschwindigkeit im Straßenverkehr“ nicht als Risikofaktor Nummer 1 gesehen wird. Langsamfahrer werden bspw. gefährlicher eingeschätzt als überhöhte Geschwindigkeit. Dieses Ergebnis ist ein klarer Hinweis darauf, dass ein gewisses Tempo gesellschaftlich als „normal“ betrachtet wird. Denn würde das allgemeine Tempo im Straßenverkehr niedriger sein, würden Langsamfahrer keine Gefahrenquelle mehr darstellen. Langsamfahrer bilden im Grunde nur für Autolenker und –lenkerinnen mit einem höheren Tempo eine Gefahrenquelle.

Die Wahrnehmung der Gefahr durch überhöhte Geschwindigkeit sinkt zudem mit steigender Ausprägung in den multiplen Funktionsdimensionen, wobei die Ausprägungen der „Risikobereitschaft“ die größte Spanne in der Gefahrenwahrnehmung aufweisen, gefolgt von den Dimensionen der „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“.

Die spezifische Analyse auf Basis der „Risikobereitschaft“ zeigt ein eindeutiges Ergebnis: mit steigender Risikobereitschaft sinkt die allgemeine subjektive Wahrnehmung von Gefahr. Es sind vor allem die geschwindigkeitsbezogenen Variablen, welche bei überdurchschnittlich risikobereiten Probanden eine signifikante Abweichung von den Werten der weniger risikobereiten Probanden aufweisen. Sehr interessant ist die Gefahrenwahrnehmung risikobereiter Kraftfahrzeuglenker: Es sind drei Gefahrenquellen, die sie als gefährlicher wahrnehmen als durchschnittlich und unterdurchschnittlich risikobereite Kraftfahrzeuglenker: es handelt sich um „Langsamfahrer“, „Schlechte Straßenverhältnisse“ und „Schlechte Witterungsverhältnisse“. Daraus kann geschlossen werden, dass sie es kaum in Erwägung ziehen, die Geschwindigkeit den Umständen entsprechend anzupassen. Außerdem wird wiederum die Annahme bekräftigt, dass Langsamfahrer hauptsächlich von Autolenkern mit höheren Durchschnittstempos als gefährlich eingestuft werden. Was die Gefährlichkeit von schlechten Straßen und Witterungsverhältnisse anbelangt, kann angenommen werden, dass mit entsprechender Tempodrosselung der Gefahrenmoment erheblich sinken würde. Es kann also davon ausgegangen werden, dass risikofreudige Personen, sofern sie mit hohen Geschwindigkeiten in Beziehung gebracht werden können, sogar bei schlechten Straßen und Witterungsverhältnissen ein relativ hohes Tempo beibehalten. Zusammenfassend kann bestätigt werden, dass mit Zunahme von Risikobereitschaft die Wahrnehmung von Gefahr vermindert wird.

Auch die spezifische Analyse auf Basis der „Unabhängigkeit“ zeigt eine eindeutige Tendenz: es kann bestätigt werden, dass das zunehmende Freiheitsbedürfnis der Autolenker und –lenkerinnen die Wahrnehmung von geschwindigkeitsbezogenen Gefahren-

quellen schwächt. Die Spannweiten der Sichtweisen zwischen unter- und überdurchschnittlich Unabhängigkeitsbedürftigen sind allerdings nicht so stark ausgeprägt, als das bei „Risikobereitschaft“ der Fall ist.

Zusammenfassend kann hier ebenfalls bestätigt werden, dass ein zunehmendes „Selbstdarstellungsbedürfnis“ der Befragten die Wahrnehmung von geschwindigkeitsbezogenen Gefahrenquellen schwächt. Allerdings ist das Abweichungsausmaß geringer, als das bei „Risikobereitschaft“ der Fall ist. „Schlechte Straßenverhältnisse“ und „Schlechte Witterungsverhältnisse“ werden im Vergleich von überdurchschnittlich Selbstdarstellungsbedürftigen als gefährlicher wahrgenommen. Das ist geschwindigkeitsbezogen ein Hinweis darauf, dass beide Umstände für diese Gruppe nicht entsprechend Anlass bieten, ihre Geschwindigkeit anzupassen.

Die Funktionsdimensionen „Reisefreudigkeit“ und „Transportmittel“ weisen keine bedeutsamen Unterschiede in der Wahrnehmung der Gefahr durch Geschwindigkeit in ihren Ausprägungen unterdurchschnittlich, durchschnittlich und überdurchschnittlich auf.

4.3. Bedürfnis nach Geschwindigkeit und Fahrverhalten in Bezug auf Geschwindigkeit

Die folgende Analyse will nun das Bedürfnis nach Geschwindigkeit und das Geschwindigkeitsverhalten der Probanden untersuchen. Kennen die Probanden das Bedürfnis nach hohen Geschwindigkeiten? Wie gehen sie mit Geschwindigkeit im Straßenverkehr um? Für diese Analyse wird die Itembatterie 3.3.2. des Fragebogens herangezogen. Die Probanden nehmen hier in einer 5-teiligen Skala Stellung zum persönlichen Geschwindigkeitsbedürfnis bzw. -verhalten. Um in einem ersten Schritt den Bedürfnissen der Probanden nach Geschwindigkeit und ihrem Geschwindigkeitsverhalten auf die Spur zu gehen, wird in Tabelle 38 eine einfache Häufigkeitsauszählung folgender Variablen dargestellt: „Ich habe kein besonderes Bedürfnis nach Geschwindigkeit“, „Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits“, „Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist“, „Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt“ und „Ich fahre oft schneller als erlaubt“. Wie wurde nun die Frage nach dem „Reiz auf Geschwindigkeit“ beantwortet? 21,12% aller Probanden geben an, dass sie kein besonderes Bedürfnis nach Geschwindigkeit kennen. Weitere 22,84% geben an,

dass sie das Bedürfnis nach Geschwindigkeit kaum kennen und 23,71% geben an, dass sie es teilweise kennen.

Tabelle 38: Geschwindigkeitsverhalten

Geschwindigkeitsverhalten	Das trifft auf mich überhaupt nicht zu.	trifft eher nicht zu	teils / teils	trifft auf mich eher zu	Das trifft auf mich voll zu.	Gesamt%
Ich habe kein besonderes Bedürfnis nach Geschwindigkeit.*	13,36%	18,97%	23,71%	22,84%	21,12%	100%
Ich halte mich immer an * vorgegebene Tempolimits.	7,79%	22,73%	35,06%	23,16%	11,26%	100%
Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.	4,12%	11,71%	29,28%	33,84%	21,04%	100%
Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.	16,52%	25,87%	23,26%	22,83%	11,52%	100%
Ich fahre oft schneller als erlaubt.	23,70%	29,57%	21,74%	17,39%	7,61%	100%

*mit Stern gekennzeichnete Variablen sind wie folgt zu verstehen: 1 bedeutet hier „geschwindigkeitsliebend“ und 5 bedeutet hier: „gemäßigter Fahrstil!“ Bei alle anderen Variablen bedeutet 1: „gemäßigter Fahrstil!“ und 5 „geschwindigkeitsliebend“

18,97% der Probanden geben an, dass sie das Bedürfnis nach Geschwindigkeit ganz gut kennen und 13,36% geben an, dass sie das Bedürfnis nach Geschwindigkeit sogar sehr gut kennen. Das würde kumulativ bedeuten, dass etwa 56% aller Befragten das Bedürfnis nach Geschwindigkeit zumindest ab und zu verspürten.

Die Frage nach der Einhaltung vorgegebener Tempolimits wurde von den Probanden wie folgt beantwortet: 7,79% aller Befragten geben an, dass sie sich überhaupt nicht an vorgegebene Tempolimits halten. Weitere 22,73% geben an, dass sie sich eher nicht an vorgegebene Tempolimits halten. 35,05% aller Probanden geben an, dass sie sich nur teilweise an vorgegebene Geschwindigkeitslimits halten. 23,16% aller Probanden geben an, sich meistens an vorgegebene Tempolimits zu halten, und 11,26% aller Befragten geben an, sich immer an den vorgegebenen Limits zu orientieren.

Wie weit sind Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen subjektiv von sich überzeugt, das Ausmaß der Geschwindigkeit selber bestimmen zu können, ohne sich und andere einer Gefahr auszusetzen? Lediglich 4,12% der Befragten geben an, dass sie ihre Geschwindigkeit nicht nach dem persönlichen Gefühl wählen, sondern sich vorgegebenen Tempolimits anpassen. Weitere karge 11,71% aller Befragten geben an, sich kaum auf das persönliche Sicherheitsgefühl zu verlassen, sondern sich an vorgegebenen Richtlinien zu orientieren. 29,28% aller Befragten geben an, sich teilweise auf ihr persönliches Ge-

fühl zu verlassen und teilweise sich den vorgegebenen Tempolimits unterzuordnen. 33,84% aller Befragten geben an, sich in der Wahl der Geschwindigkeit häufig auf das subjektive Sicherheitsgefühl zu verlassen. Und 21,04% aller Befragten geben an, sich in der Wahl der Geschwindigkeit fast immer auf das eigene Gefühl zu verlassen.

Auf die Frage, wie häufig persönlich Tempolimits überschritten werden, sind folgende Ergebnisse erzielt worden: 11,52% der Befragten geben an, Tempolimits sehr häufig zu überschreiten, weitere 22,83% geben an, die Tempolimits eher häufig zu überschreiten. 23,26% der Befragten geben an, die Tempolimits teilweise zu überschreiten. 25,87% geben an, keine häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen vorzunehmen, und 16,52% aller Befragten verneinen ein häufiges Überschreiten vehement.

Dem Statement: „Ich fahre oft schneller als erlaubt!“ wird von 7,61% der Befragten voll zugesprochen, 17,39% aller Befragten geben an, dass dies häufig vorkommt. 21,74% aller Befragten geben eine oftmalige Tempoüberschreitung teilweise zu. 29,57% verneinen eine oftmalige Geschwindigkeitsüberschreitung eher, und 23,7% der Befragten geben einer oftmaligen Tempoüberschreitung ein eindeutiges „Nein“! Kumulativ kann hier festgestellt werden, dass etwa 25% aller Befragten die Geschwindigkeitslimits eher oft überschreiten und weitere 21% die Limits häufig überschreiten.

Um das Geschwindigkeitsverhalten soziographisch spezifizieren zu können, werden die drei Ausprägungen „unterdurchschnittlich“, „durchschnittlich“ und „überdurchschnittlich“ aller Faktorwerte der fünf Dimensionsbereiche „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“, „Selbstdarstellung“, „Reisefreudigkeit“ und „Transportmittel“ mit den Aussagen zum Geschwindigkeitsverhalten in Verbindung gebracht. Ab nun wird in dieser Arbeit hauptsächlich auf auffallende Ergebnisse eingegangen.

Tabelle 39 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Geschwindigkeitsverhalten im Straßenverkehr und der Ausprägung von Risikobereitschaft. Die spezifischen Daten zur Missachtung von Tempolimits ergeben ein sehr eindeutiges Bild mit relativ großen Spannweiten der Mittelwerte: Risikobereite Probanden überschreiten Geschwindigkeitslimits deutlich öfter als risikoscheue Probanden. Bspw. „Ich fahre häufig schneller als erlaubt“ reicht von den Werten 2,77 über 2,89 bis 3,51. Die Spanne der Mittelwerte zum Statement: „Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist“ ist dagegen gering, sie liegen zwischen den Werten 3,73 und 3,56. Erstaunlich ist, dass unterdurchschnittlich Risikobereite hier höhere Werte aufweisen als überdurchschnittlich Risikobereite.

Tabelle 39: Risikobereitschaft und Geschwindigkeitsverhalten

Geschwindigkeitsverhalten	Risikobereitschaft		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits.*	3,01	3,17	2,35
Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.	3,73	3,64	3,56
Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.	2,77	2,89	3,51
Ich fahre oft schneller als erlaubt.	2,51	2,52	3,26
Ich fahre oft sehr schnell.	2,08	1,99	2,73
Ich benütze offizielle Rennstrecken, um meine Lust auf Beschleunigung ausleben zu können.	1,20	1,36	1,75

*Variablen sind wie folgt zu verstehen: 1 bedeutet hier „geschwindigkeitsliebend“ und 5 bedeutet hier: „gemäßigter Fahrstil!“ Bei alle anderen Variablen bedeutet 1: „gemäßigter Fahrstil!“ und 5 „geschwindigkeitsliebend“

Tabelle 40 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Geschwindigkeitsverhalten und der Ausprägung vom Bedürfnis nach Unabhängigkeit im Straßenverkehr. Mit steigendem Unabhängigkeitsbedürfnis steigt das Bekenntnis, sich nicht immer an Geschwindigkeitslimits zu halten, allerdings nicht in derselben Radikalität als das bei risikofreudigen Probanden der Fall ist. Mit steigendem Bedürfnis nach Unabhängigkeit im Straßenverkehr steigt offensichtlich auch das subjektive Vertrauen in das eigene Gefühl zum passenden Geschwindigkeitsverhalten.

Tabelle 40: Unabhängigkeit und Geschwindigkeitsverhalten

Geschwindigkeitsverhalten	Unabhängigkeit		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits.*	3,19	3,07	2,67
Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.	3,29	3,66	3,92
Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.	2,62	2,94	3,29
Ich fahre oft schneller als erlaubt.	2,19	2,63	3,08
Ich fahre oft sehr schnell.	1,71	2,08	2,60
Ich benütze offizielle Rennstrecken, um meine Lust auf Beschleunigung ausleben zu können.	1,22	1,42	1,48

*Variablen sind wie folgt zu verstehen: 1 bedeutet hier „geschwindigkeitsliebend“ und 5 bedeutet hier: „gemäßigter Fahrstil!“ Bei alle anderen Variablen bedeutet 1: „gemäßigter Fahrstil!“ und 5 „geschwindigkeitsliebend“

Die spezifischen Daten zur Missachtung von Tempolimits ergeben auch hier mit relativ großen Spannweiten der Mittelwerte ein sehr eindeutiges Bild: Probanden mit einem

stärkeren Bedürfnis nach Unabhängigkeit überschreiten Geschwindigkeitslimits deutlich öfter als Probanden mit einem geringeren Bedürfnis nach Unabhängigkeit.

Tabelle 41 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Geschwindigkeitsverhalten und der Ausprägung von Selbstdarstellung. Die spezifischen Daten zur Missachtung von Tempolimits ergeben wiederum ein sehr eindeutiges Bild:

Tabelle 41: Selbstdarstellung und Geschwindigkeitsverhalten

Geschwindigkeitsverhalten	Selbstdarstellung		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits.*	3,05	3,08	2,66
Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.	3,86	3,58	3,53
Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.	2,66	3,05	3,26
Ich fahre oft schneller als erlaubt.	2,62	2,56	2,90
Ich fahre oft sehr schnell.	2,05	2,05	2,51
Ich benütze offizielle Rennstrecken, um meine Lust auf Beschleunigung ausleben zu können.	1,33	1,32	1,63

*Variablen sind wie folgt zu verstehen: 1 bedeutet hier „geschwindigkeitsliebend“ und 5 bedeutet hier: „gemäßiger Fahrstil!“ Bei alle anderen Variablen bedeutet 1: „gemäßiger Fahrstil!“ und 5 „geschwindigkeitsliebend“

Probanden mit einem höheren Bedürfnis nach Selbstdarstellung überschreiten Geschwindigkeitslimits deutlich öfter als Probanden mit weniger Selbstdarstellungsbedürfnis. Interessant ist, dass ebenso wie bei der Dimension der Risikobereitschaft Probanden mit unterdurchschnittlicher Selbstdarstellung höhere Werte beim Statement: „Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist“ aufweisen als Probanden mit überdurchschnittlicher Selbstdarstellung. Möglicherweise liegt es auch hier daran, dass Menschen mit einem größeren Bedürfnis nach Selbstdarstellung weniger reflexionsbereit sind als Menschen mit einem geringeren Bedürfnis nach Selbstdarstellung.

Tabelle 42 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Geschwindigkeitsverhalten und der Ausprägung von Reisefreudigkeit der Probanden. Die spezifischen Daten zur Missachtung von Tempolimits zeigen, dass Probanden mit höherer Reisefreudigkeit Geschwindigkeitslimits etwas öfter überschreiten als Probanden mit weniger Reisefreudigkeit. Die Ergebnisse dieser Dimension zeigen zwar ähnliche Tendenzen im Geschwindigkeitsverhalten wie die drei erstgenannten Dimensionen. Allerdings liegen die Werte

unterdurchschnittlich reisefreudiger Probanden und der überdurchschnittlich reisefreudigen Probanden viel enger beisammen.

Tabelle 42: Reisefreudigkeit und Geschwindigkeitsverhalten

Geschwindigkeitsverhalten	Reisefreudigkeit		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits.*	3,08	2,98	2,83
Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.	3,64	3,62	3,72
Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.	2,85	2,97	3,15
Ich fahre oft schneller als erlaubt.	2,58	2,56	2,93
Ich fahre oft sehr schnell.	2,24	1,94	2,43
Ich benütze offizielle Rennstrecken, um meine Lust auf Beschleunigung ausleben zu können.	1,27	1,37	1,60

*Variablen sind wie folgt zu verstehen: 1 bedeutet hier „geschwindigkeitsliebend“ und 5 bedeutet hier: „gemäßigter Fahrstil!“ Bei alle anderen Variablen bedeutet 1: „gemäßigter Fahrstil!“ und 5 „geschwindigkeitsliebend“

Tabelle 43 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Geschwindigkeitsverhalten und der Ausprägung des Transportbedarfes. Dieses Ergebnis ist sehr spannend dahingehend, als es sich bei „Transportmittel“ um die einzige Dimension handelt, die im Angabeverhalten des Statements „Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits“ eine gegenläufige Tendenz im Vergleich zu den anderen Dimensionen aufweist.

Tabelle 43: Transportbedarf und Geschwindigkeitsverhalten

Geschwindigkeitsverhalten	Transportmittel		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits.*	2,89	2,96	3,06
Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.	3,65	3,71	3,57
Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.	3,16	2,85	3,05
Ich fahre oft schneller als erlaubt.	2,89	2,58	2,61
Ich fahre oft sehr schnell.	2,50	2,00	2,15
Ich benütze offizielle Rennstrecken, um meine Lust auf Beschleunigung ausleben zu können.	1,51	1,38	1,34

*Variablen sind wie folgt zu verstehen: 1 bedeutet hier „geschwindigkeitsliebend“ und 5 bedeutet hier: „gemäßigter Fahrstil!“ Bei alle anderen Variablen bedeutet 1: „gemäßigter Fahrstil!“ und 5 „geschwindigkeitsliebend“

Die Spannweite zwischen den Mittelwerten ist allerdings sehr gering, sie liegen zwischen den Werten 2,89 und 3,06. Es haben sich hier allerdings keine signifikanten Wer-

te ergeben. Die spezifischen Daten zur Missachtung von Tempolimits zeigen ebenfalls eine gegenläufige Tendenz. Probanden mit durchschnittlichem Transportbedarf weisen die geringste Abweichung im Geschwindigkeitsverhalten auf. Ihnen folgen jene Probanden mit einem überdurchschnittlichen Transportbedarf.

Die Gruppe der Probanden mit dem unterdurchschnittlichen Transportbedarf geben den höchsten Wert im Ausmaß an Überschreitung von Tempolimits an. Dieses Ergebnis bekräftigt die oben genannte Hypothese, wobei ein sinkendes Transportbedürfnis mit dem steigenden Bedürfnis nach höheren Geschwindigkeiten einhergeht.

Interpretation:

Ein Drittel der Probanden kennt das Bedürfnis nach Geschwindigkeit ganz gut bis sehr gut. Ein weiteres Viertel aller Befragten kennt das Bedürfnis nach Geschwindigkeit zumindest ab und zu. Offen bleibt bei der Frage nach dem Bedürfnis nach Geschwindigkeit natürlich: Ab welcher Geschwindigkeit nehmen die Probanden Geschwindigkeit subjektiv als „Geschwindigkeit“ wahr? Zwei Drittel aller Befragten halten sich nach eigenen Angaben nur teilweise bis kaum an gesetzlich vorgegebene Tempolimits. Da der kumulierte Prozentsatz im Vergleich zur Frage des Geschwindigkeitsbedürfnisses um 10% höher liegt, ist davon auszugehen, dass das subjektive Gefühl, was Geschwindigkeit anbelangt, sehr niederschwellig wahrgenommen wird. Etwa 57% aller Probanden geben sogar an, Tempolimits immer wieder in höherem Ausmaß zu überschreiten.

Gewaltige 84% aller Befragten glauben zumindest teilweise daran in der Lage zu sein, ihre Geschwindigkeitswahl selber verantworten zu können. Das bedeutet auch, dass die Befragten moralisch der Meinung sind, die Situation im Straßenverkehr auf Basis von „Sicherheit“ abschätzen zu können.

All die oben genannten Werte bekräftigen die Annahmen, dass ein Großteil aller Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen das Bedürfnis nach Geschwindigkeit bzw. das Ausnutzen der zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten kennt. Weiters wird die Annahme bekräftigt, dass das subjektive Sicherheitsgefühl der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen durchschnittlich sehr hoch ist und in hohem Ausmaß nicht den realen Gefahren, wie sie durch Geschwindigkeit ausgelöst werden können, entspricht. Weiters gibt mehr als die Hälfte aller Probanden an, Geschwindigkeitslimits zumindest teilweise zu überschreiten und etwa 35% aller Probanden geben an, sie sehr häufig zu überschreiten. All diese Angaben weisen darauf hin, dass die Annahme, es handle sich bei der Überschreitung von Geschwindigkeitslimits gesellschaftlich um ein Kavaliersdelikt,

empirisch bestätigt werden kann. Allerdings kann die Signifikanz der Bestätigung nicht dargestellt werden, da es keinen Wert als Indikator gibt, der die moralische Sichtweise eines Kavaliersdeliktes eindeutig identifiziert. Um den Lustgewinn durch Geschwindigkeit erzielen zu können, werden scheinbar von einem hohen Prozentsatz aller Probanden auch solche „Instrumente“ verwendet, welche den moralischen und rechtlichen Gesetzen nicht entsprechen. Das „Instrument“ zum (Lust-)Erfolg ist in diesem Fall Geschwindigkeit.

Die spezifische Beobachtung bezüglich Risikobereitschaft und Geschwindigkeitsverhalten zeigt ein eindeutiges Ergebnis: Mit steigender Risikobereitschaft steigt das Bekenntnis, sich kaum an Geschwindigkeitslimits zu halten. Ebenso verhält es sich mit dem wachsenden Bedürfnis nach Unabhängigkeit und mit dem wachsenden Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Auch Reisefreudigkeit animiert zu höheren Geschwindigkeiten, wenn auch nur in geringem Ausmaß. Eine eindeutig gegenläufige Tendenz erweist hingegen die Zunahme des Transportbedürfnisses. Probanden mit einem unterdurchschnittlichen Transportbedürfnis bekennen sich deutlich öfter zur Nichtbeachtung von Tempolimits als jene mit einem überdurchschnittlichen Transportbedürfnis.

Zusammenfassend kann auch hier im Zusammenhang mit dem Bedürfnis nach Geschwindigkeit festgestellt werden, dass das Ausmaß an „Risikobereitschaft“ und die Bedürfnisse nach „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“ das Geschwindigkeitsverhalten am stärksten beeinflussen. Mit Zunahme der Ausprägungen steigt das Bedürfnis nach hohen Geschwindigkeiten.

4.4. Einstellung zu Tempolimits

Die folgende Analyse untersucht die Einstellung der Probanden im Hinblick auf Tempolimits. Der Fokus der Beobachtung liegt dabei vor allem darauf, wie weit, um der Sicherheit willen, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen akzeptiert werden. Für diese Analyse wird die Itembatterie 3.2.3. des Fragebogens herangezogen. Die Itembatterie besteht aus 11 Statements, welche zum Teil sicherheitsorientiertes Denken und zum anderen Teil Ablehnung von gesetzlich vorgegebenen Tempolimits unterstellen. Die Probanden geben jeweils in einer 5-teiligen Skala³²⁵ ihre Meinung zu den Statements ab. Um die Übersichtlichkeit der Polarisierung der einzelnen Statements zu ver-

³²⁵ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum 1 („Ich stimme überhaupt nicht zu“) bis 5 („Ich stimme voll zu!“).

einfachen, werden die Variablen in der Ergebnisliste geordnet. Als Vergleichsgruppen werden wiederum die drei gebildeten Kategorien der Funktionsbereiche „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“, „Selbstdarstellung“, „Reisefreudigkeit“ und „Transportmittel“ herangezogen und als Vergleichswerte die Mittelwerte der Meinungen der den Kategorien zugehörigen Probanden.

Betrachtet man die Gesamt-Mittelwerte (Tabelle 44), ist sofort erkennbar, dass die allgemeinen „Tempolimits“ mit einem Mittelwert von 4,03 eine relativ hohe Akzeptanz unter den Probanden gefunden haben. Die Verkehrskontrollen sollten allerdings mit einem Wert von 3,28 nur teilweise konsequenter durchgeführt werden.

Tabelle 44: Risikobereitschaft und Einstellung zu Tempolimits

	Mittelwerte	Risikobereitschaft		
Sicherheitsorientierte Statements	gesamt	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Tempolimits sind im Sinne der allgemeinen Verkehrssicherheit gerechtfertigt.	4,03	4,03	4,07	3,54
Verkehrskontrollen sollten konsequenter durchgeführt werden.	3,28	3,18	3,44	2,42
Jugendliche VerkehrsteilnehmerInnen sollten besonders streng kontrolliert werden.	2,91	3,09	3,19	2,25
Das Tempolimit auf Landstraßen soll herabgesenkt werden, da die meisten Unfälle mit Verletzten oder Todesopfern auf Landstraßen passieren.	2,21	2,11	2,09	1,91
Geschwindigkeitsorientierte Statements				
Auf ausgebauten Straßenabschnitten soll das Tempolimit erhöht werden.	3,45	3,48	3,49	4,05
Jeder Lenker soll selber entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation gerecht ist.	2,17	1,97	2,05	2,67
Der Großteil der VerkehrsteilnehmerInnen hält sich an die vorgegebenen Limits.	2,79	2,65	2,86	2,81
Geschwindigkeitskontrollen finden häufig statt, um Autofahrer abzuzocken.	3,04	2,97	3,21	3,18
Warnhinweise des Verkehrsfunks über Radarmessungen sind sinnvoll.	3,55	3,68	3,45	3,82
Das Überschreiten von Tempolimits ist nicht wirklich ein Problem.	2,63	2,55	2,64	3,14
Führerscheinabnahmen wegen einer Tempolimit-Überschreitung sind ein Blödsinn.	2,78	2,73	2,69	3,51

Die Frage, ob Jugendliche besonders streng kontrolliert werden sollten, wird mit einem Wert von 2,91 nur teilweise als sinnvoll erachtet. Unterzieht man diese Variable einer altersspezifischen Analyse, ist eindeutig ersichtlich, dass sich vor allem Jugendliche, mit einem χ^2 Wert von 77,4 und einem Signifikanzniveau von 0,00, für eine Gleichbehandlung mit Erwachsenen aussprechen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Meinung

zu, dass Jugendliche einer strengeren Kontrolle bedürfen. Eine Temporeduzierung auf Landstraßen wird trotz der hohen Quote an Unfalltoten und Verletzten mit einem Wert von 2,21 eher abgelehnt. Im Gegenteil, die Probanden tendieren mit einem Mittelwert von 3,45 eher für eine Erhöhung der gesetzlichen Tempolimits auf ausgebauten Straßen. Eine absolute Freigabe der Geschwindigkeit wird mit einem Mittelwert von 2,17 allerdings doch eher abgelehnt. Der eher geringe Mittelwert von 2,79 zeigt, dass den Probanden sehr wohl bewusst ist, dass sich Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen nur teilweise an Geschwindigkeitsvorgaben halten. Geschwindigkeitskontrollen werden von den Probanden mit einem Mittelwert von 3,04 nur teilweise als gerechtfertigt angesehen, teilweise wird zugestimmt, es handle sich bei einem Teil der Kontrollen um ein „Abzocken“ durch die Exekutive. Warnhinweise über den Verkehrsfunk bezüglich der Lokalität aktueller Radarmessungen werden mit einem Mittelwert von 3,55 eher als sinnvoll wahrgenommen. Die Überschreitung von Tempolimits wird mit einem Mittelwert von 2,63 eher nur teilweise als Problem gesehen. Führerscheinabnahmen aufgrund von Tempoüberschreitungen werden von den Probanden mit einem Mittelwert von 2,78 eher nur teilweise akzeptiert.

Tabelle 44 zeigt außerdem den Zusammenhang zwischen der Einstellung zu Tempolimits im Straßenverkehr und der Ausprägung von Risikobereitschaft. Ein sehr auffallendes Ergebnis liefern die Daten zum Statement: „Jeder Lenker soll selbst entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation gerecht ist.“ Wird diesem Statement von risikoscheuen Probanden mit einem Mittelwert von 1,97 eher ablehnend begegnet, findet es bei risikobereiten Probanden mit einem Mittelwert von 2,67 teilweise Zustimmung. Ein ebenso starker Unterschied (2,73 zu 3,51) ist auch bei folgendem Statement beobachtbar: „Führerscheinabnahmen wegen einer Tempolimit-Überschreitung sind ein Blödsinn.“ Diese Ergebnisse deuten auf ein äußerst niedriges Risikobewusstsein hin. Jugendlichen wird, so die Theorie³²⁶, aufgrund von Veränderungsprozessen im Gehirn ein herabgesetztes Risikobewusstsein zugesprochen. Aus diesem Grund werden diese beiden Statements mit Altersgruppen kreuztabelliert. Beide Kreuztabellierungen zeigen ein altersspezifisch signifikantes Ergebnis. Es ist eine klare Tendenz jugendlicher Zustimmung diagnostizierbar. Beim zweiten Statement ist allerdings noch ein weiterer Aspekt zu beobachten: Das Ergebnis der über 60-jährigen unterscheidet sich noch einmal deutlich von dem der zwischen 25- und 60-jährigen. Dieser Unterschied zwischen den letzt-

³²⁶ vgl S. 98

genannten Altersgruppen ist beim erst genannten Statement „Jeder Lenker soll selber entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation entspricht!“ nicht zu finden.

Tabelle 45 zeigt den Zusammenhang zwischen der Einstellung zu Tempolimits im Straßenverkehr und der Ausprägung des Bedürfnisses nach Unabhängigkeit. Mit wachsendem Bedürfnis nach Unabhängigkeit sinken die Werte im Bereich der sicherheitsorientierten Statements, sie steigen jedoch deutlich im Bereich der geschwindigkeitsorientierten Statements. Lediglich das Statement „Der Großteil der VerkehrsteilnehmerInnen hält sich an die vorgegebenen Limits“ weist keine Unterschiede je nach Bedürfnisgrad an Unabhängigkeit auf. Das Bedürfnis nach Unabhängigkeit dürfte die Wahrnehmung allerdings nicht in demselben Ausmaß beeinflussen als Risikobereitschaft das tut.

Tabelle 45: Unabhängigkeit und Einstellung zu Tempolimits

Sicherheitsorientierte Statements	Unabhängigkeit		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
Tempolimits sind im Sinne der allgemeinen Verkehrssicherheit gerechtfertigt.	4,14	4,07	3,67
Verkehrskontrollen sollten konsequenter durchgeführt werden.	3,54	3,23	2,82
Jugendliche VerkehrsteilnehmerInnen sollten besonders streng kontrolliert werden.	3,17	2,90	2,94
Das Tempolimit auf Landstraßen soll herabgesenkt werden, da die meisten Unfälle mit Verletzten oder Todesopfern auf Landstraßen passieren.	2,23	2,13	1,84
Geschwindigkeitsorientierte Statements			
Auf ausgebauten Straßenabschnitten soll das Tempolimit erhöht werden.	3,14	3,53	4,01
Jeder Lenker soll selber entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation gerecht ist.	1,82	2,15	2,39
Der Großteil der VerkehrsteilnehmerInnen hält sich an die vorgegebenen Limits.	2,74	2,83	2,76
Geschwindigkeitskontrollen finden häufig statt, um Autofahrer abzuzocken.	2,95	3,09	3,34
Warnhinweise des Verkehrsfunks über Radarmessungen sind sinnvoll.	3,19	3,52	3,94
Das Überschreiten von Tempolimits ist nicht wirklich ein Problem.	2,44	2,62	3,02
Führerscheinabnahmen wegen einer Tempolimit-Überschreitung sind ein Blödsinn.	2,65	2,67	3,24

Tabelle 46 zeigt den Zusammenhang zwischen der Einstellung zu Tempolimits im Straßenverkehr und der Ausprägung des Bedürfnisses nach Selbstdarstellung. Das sicherheits- versus geschwindigkeitsorientierte Denken scheint ebenfalls sehr eindeutig

mit dem Bedürfnis nach Selbstdarstellung zu korrelieren. Mit einem steigenden Bedürfnis nach Selbstdarstellung sinken die Werte der sicherheitsorientierten Statements und steigen die Werte der geschwindigkeitsorientierten Statements. Das einzige gegenläufige Statement ist: „Geschwindigkeitskontrollen finden häufig statt, um Autofahrer abzuzocken“ (von 3,28 bei unterdurchschnittlicher Selbstdarstellung und 3,04 bei überdurchschnittlicher Selbstdarstellung).

Tabelle 46: Selbstdarstellung und Einstellung zu Tempolimits

Sicherheitsorientierte Statements	Selbstdarstellung		
	unter- durchschnitt- lich	durch- schnittlich	über- durchschnitt- lich
Tempolimits sind im Sinne der allgemeinen Verkehrssicherheit gerechtfertigt.	3,99	4,02	3,79
Verkehrskontrollen sollten konsequenter durchgeführt werden.	3,40	3,33	2,57
Jugendliche VerkehrsteilnehmerInnen sollten besonders streng kontrolliert werden.	3,16	3,08	2,57
Das Tempolimit auf Landstraßen soll herabgesenkt werden, da die meisten Unfälle mit Verletzten oder Todesopfern auf Landstraßen passieren.	1,97	2,20	1,91
Geschwindigkeitsorientierte Statements			
Auf ausgebauten Straßenabschnitten soll das Tempolimit erhöht werden.	3,48	3,44	4,04
Jeder Lenker soll selber entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation gerecht ist.	2,13	2,10	2,29
Der Großteil der VerkehrsteilnehmerInnen hält sich an die vorgegebenen Limits.	2,80	2,78	2,78
Geschwindigkeitskontrollen finden häufig statt, um Autofahrer abzuzocken.	3,28	3,09	3,04
Warnhinweise des Verkehrsfunks über Radarmessungen sind sinnvoll.	3,56	3,64	3,49
Das Überschreiten von Tempolimits ist nicht wirklich ein Problem.	2,72	2,60	2,91
Führerscheinabnahmen wegen einer Tempolimit-Überschreitung sind ein Blödsinn.	2,53	2,85	3,31

Der Zusammenhang zwischen der Einstellung zu Tempolimits im Straßenverkehr und der Ausprägung der Reisefreudigkeit ist nicht eindeutig gegeben. Es sind nur ansatzweise und eher schwache Tendenzen ablesbar. Diese verlaufen ähnlich wie bei den drei erstgenannten Dimensionsbereichen. Überdurchschnittliche Reisefreudigkeit schwächt sicherheitsorientiertes Denken und stärkt geschwindigkeitsorientiertes Denken.

Interessant stellt sich in Tabelle 47 die fünfte Dimension, der Nützung des Autos in der Funktion als Transportmittel, im Zusammenhang mit der Einstellung zu Tempolimits im Straßenverkehr dar. Mit zunehmendem Transportbedarf steigt das sicherheitsorientierte

Denken. Allerdings stimmen überdurchschnittlich transportbedürftige Probanden auf Landstraßen noch klarer gegen eine weitere Limitreduktion als unterdurchschnittlich transportbedürftige Probanden. Das geschwindigkeitsorientierte Denken steigt ebenfalls mit Zunahme des Transportbedarfs, allerdings nur minimal. Ausnahmen bilden die letzten drei Variablen: Überdurchschnittlich transportbedürftige Probanden finden Radarwarnungen im Verkehrsfunk weniger sinnvoll als unterdurchschnittlich transportbedürftige Probanden, außerdem zeigen sie bezüglich Tempoüberschreitungen ein etwas höheres Problembewusstsein.

Tabelle 47: Transportmittel und Einstellung zu Tempolimits

Sicherheitsorientierte Statements	Transportmittel		
	unter- durchschnittlich	durch- schnittlich	über- durchschnittlich
Tempolimits sind im Sinne der allgemeinen Verkehrssicherheit gerechtfertigt.	3,67	4,01	4,07
Verkehrskontrollen sollten konsequenter durchgeführt werden.	2,71	3,27	3,33
Jugendliche VerkehrsteilnehmerInnen sollten besonders streng kontrolliert werden.	2,79	2,96	3,17
Das Tempolimit auf Landstraßen soll herabgesenkt werden, da die meisten Unfälle mit Verletzten oder Todesopfern auf Landstraßen passieren.	2,09	2,09	1,98
Geschwindigkeitsorientierte Statements			
Auf ausgebauten Straßenabschnitten soll das Tempolimit erhöht werden.	3,64	3,48	3,73
Jeder Lenker soll selber entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation gerecht ist.	2,17	2,12	2,20
Der Großteil der VerkehrsteilnehmerInnen hält sich an die vorgegebenen Limits.	2,63	2,79	2,94
Geschwindigkeitskontrollen finden häufig statt, um Autofahrer abzuzocken.	3,06	3,18	3,15
Warnhinweise des Verkehrsfunks über Radarmessungen sind sinnvoll.	3,75	3,53	3,51
Das Überschreiten von Tempolimits ist nicht wirklich ein Problem.	2,83	2,67	2,68
Führerscheinabnahmen wegen einer Tempolimit-Überschreitung sind ein Blödsinn.	3,00	2,77	2,93

Eine weitere Analyse in Bezug auf das Einhalten von Tempolimits gibt einen zusätzlichen Einblick bzgl. deren Akzeptanz unter den Probanden. Der Fragebogen beinhaltet eine Itematterie (3.3.1.) mit der Fragestellung: „Was veranlasst Sie, Geschwindigkeit zu drosseln bzw. sich an Tempolimits zu halten?“ Die Probanden hatten die Aufgabe, ihr Geschwindigkeitsverhalten bezüglich unterschiedlicher Aspekte (Variablen mit je

fünf Ausprägungen³²⁷) anzugeben. Die angegebenen Aspekte waren: „Ortstafeln“, „Warnhinweise“, „Kurvenreiche Strecke“, „Enge Straße“, „Kinder auf der Fahrbahn“, „Dichter Verkehr“, „Geldstrafe“, „Fussgänger“, „Verkehrshindernisse“, „Witterungsverhältnisse“, „Polizei“, „Radar“, „Section Control“, „Androhung von Führerscheinentzug“, „Persönliche Gefahreinschätzung“, „Eigenes Sicherheitsbedürfnis“, „Verantwortung gegenüber Insassen“, „Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern“! Die drei Variablen: „Androhung von Geldstrafe“(3,33), „Allgemein verordnete Tempolimits“(3,58) und „Verkehrstafel mit Geschwindigkeitsbegrenzung“(3,91) haben die niedrigste Zustimmung (die niedrigsten Mittelwerte) aller angeführten Aspekte erhalten. Die höchste Zustimmung (den höchsten Mittelwert) hat die Variable „Kinder auf der Fahrbahn“(4,71) erhalten. Allgemein verordnete Tempolimits erfahren unter den Probanden die geringste Akzeptanz an allen angegebenen Aspekten, bzw. an allen behördlich festgelegten reduzierten Geschwindigkeitsmaßnahmen. Weiters ist zu beobachten, dass angedrohte Strafen wie Androhung von Geldstrafen(3,33) und Führerscheinentzug(4,01) viel weniger Wirkung zeigen als konsequente Überwachungsmethoden durch Polizei(4,29) bzw. Radar(4,39).³²⁸

Interpretation:

In der Differenz zwischen hoher Akzeptanz von Tempolimits einerseits und der mittelmäßigen Akzeptanz von Verkehrssicherheitskontrollen andererseits liegt ein Widerspruch. Würden sich die Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen durchwegs an den gesetzlichen Tempolimits orientieren, würden Geschwindigkeitskontrollen eher kein Problem darstellen, sondern im Gegenteil als eine unterstützende Maßnahme zur Einhaltung der Tempolimits und damit der erhöhten Sicherheit im Straßenverkehr gesehen werden. Für gutgeheißen wird Geschwindigkeitsreduktion und Kontrolle scheinbar vor allem dann, wenn sie auf andere Personengruppen bezogen ist. Die Bereitschaft der Probanden, selbst auf „das“ gewisse Maß an Geschwindigkeit zu verzichten, ist um einiges geringer. Zusammenfassend kann aus dem sicherheitsorientierten Sample gelesen werden, dass die derzeitigen Tempolimits, so ferne keine konsequenteren Kontrollen stattfinden, durchwegs akzeptiert werden. Kontrollen werden scheinbar vordergründig so

³²⁷ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („trifft kaum zu“) und 5 („trifft sehr stark zu“).

³²⁸ Eine genaue prozentuale Aufschlüsselung der Variablen „Verkehrsschilder mit Geschwindigkeitsbegrenzung“ und „Allgemeine Tempolimits“ sind unter Punkt 4.6. zu finden.

lange respektiert, als sie nicht die eigene relative „Freiheit“ in der Geschwindigkeitswahl begrenzen. Als Beispiel kann hier angeführt werden, dass mit steigendem Alter dem Führerscheinentzug aufgrund überhöhter Geschwindigkeit zugestimmt wird. Das könnte neben der altersspezifischen Tendenz auch gleichbedeutend sein mit: „Umso weniger mich diese Konsequenz (Abnahme des Führerscheins) berühren kann, umso mehr stimme ich dieser Sicherheitsmaßnahme zu.“ Die Freigabe von Geschwindigkeit wird von den über 25-jährigen gleichermaßen beantwortet. Die Zahl der Verunfallten wird sozusagen als Preis für ein zügiges Vorankommen und einen ungetrübten Fahrgegnuss stillschweigend hingenommen. Einer weiteren allgemeinen gesetzlichen Tempolimitierung wird nicht zugestimmt.

Die relativ hohe Zustimmung zu Warnhinweisen bzgl. Radarkontrollen durch den Rundfunk bedeutet sinngemäß, dass die Probanden sich eher dafür aussprechen, dass Kraftfahrer, welche zu schnell unterwegs sind, gewarnt werden sollen, um nicht erwischt zu werden. Der rechtswidrige Tatbestand der Geschwindigkeitsüberschreitung wird somit gesellschaftlich verharmlost. Kraftfahrzeuglenkern, welche Geschwindigkeit in einem gesellschaftlich akzeptablen Rahmen überschreiten, wird keine böse Absicht unterstellt. Sie finden in einem gewissen Rahmen gesellschaftliches Verständnis. Zusammenfassend kann aus dem geschwindigkeitsorientierten Sample gelesen werden, dass überhöhte Geschwindigkeit von den Probanden einerseits doch als Problem gesehen wird, andererseits im Alltag verharmlost wird.

Die spezifische Beobachtung zwischen der Einstellung zu Tempolimits im Straßenverkehr und der Ausprägung von Risikobereitschaft zeigt ein eindeutiges Ergebnis: mit steigender Risikobereitschaft sinken die Werte des sicherheitsorientierten Samples und erhöhen sich die Werte des geschwindigkeitsorientierten Samples. Ebenso, wenn auch in geringerem Ausmaß, verhält es sich mit dem Unabhängigkeitsbedürfnis und dem Bedürfnis der Selbstdarstellung.

Zusammenfassend kann bestätigt werden, dass sich die Probanden durchschnittlich sehr klar gegen weitere temporeduzierende Maßnahmen aussprechen. Aus ihrem vorhandenen Problembewusstsein wird die Notwendigkeit der derzeitigen gesetzlichen Limitierung erkannt. Allerdings zeigt sich sehr eindeutig, dass konsequente Kontrollen nicht gewünscht werden, um den gewissen Freiraum in Bezug auf Geschwindigkeit nicht zu verlieren. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden von den Probanden scheinbar nicht als kriminelle Handlung betrachtet, diese zählen zum ganz normalen Alltagsgeschehen. Die Ausprägungen an „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeitsbedürfnis“ und

„Selbstdarstellung“ zeigen eine sehr prägnante Wirkung auf das sicherheits- bzw. das geschwindigkeitsorientierte Denken.

Bei einem ausgebildeten Problembewusstsein sind Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen eher bereit, auf Geschwindigkeit zu verzichten. Allgemeine Geschwindigkeitslimits und Androhungen von Strafen zeigen viel weniger Wirkung als örtliche Bedingungen und konsequente Überprüfung.

4.5. Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen

Die folgende Analyse untersucht die Einstellung der Probanden zur Sinnhaftigkeit von Verkehrskontrollen, lokal und zeitlich differenziert. Für diese Untersuchung werden zwei Itembatterien (3.2.1. und 3.2.2.) mit je 5 Variablen und je fünf Ausprägungen³²⁹ herangezogen. Es handelt sich dabei um die Fragestellungen: „Wo und wann finden sie Verkehrssicherheitskontrollen als sinnvoll?“ Als Vergleichsgruppen werden die gebildeten Kategorien³³⁰ der Funktionsbereiche und als Vergleichswerte werden die Mittelwerte der Meinungen der den Kategorien zugehörigen Probanden herangezogen.

Betrachtet man die Gesamt-Mittelwerte in Tabelle 45, ist sofort erkennbar, dass die Mittelwerte sich allesamt um den mittleren Wert („3“ = teils / teils) gruppieren. Verkehrssicherheitskontrollen werden also nur bedingt als sinnvoll erachtet. Nachts und am Wochenende werden Verkehrssicherheitskontrollen mit den Mittelwerten 3,48 und 3,51 sinnvoller angesehen als zu Verkehrsstoßzeiten mit einem Wert von 2,74 und Zeiten mit dichtem Reiseverkehr mit einem Wert von 3,09. Auf Autobahnen liegt der Wert der Zustimmung bei 3,20, auf engen Landstraßen sinkt er ab auf 2,84 und auf breiten Landstraßen auf 2,77.

Auch hier sollen nun die Sichtweisen zur Sinnhaftigkeit von Verkehrskontrollen differenziert nach den Ausprägungen der entwickelten Dimensionen durchgeführt werden. Tabelle 48 zeigt die differenzierte Einstellung der unterschiedlichen Ausprägungen von „Risikobereitschaft“. Die Werte zeigen eindeutig, dass überdurchschnittlich risikobereite Probanden eine mit großem Abstand geringere Einsicht in die Sinnhaftigkeit von

³²⁹ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („kaum sinnvoll“) und 5 („sehr sinnvoll“).

³³⁰ Kategorisierung der Faktorwerte aus Punkt 4.1.2. (Analyse zur Funktion des Autos) bzw. 4.1.5. (Gruppierungen auf Basis der Funktionserfüllung): Unterdurchschnittlich: < -0,5; Durchschnittlich: zwischen -0,49 und 0,49; Überdurchschnittlich: > 0,5

Verkehrssicherheitskontrollen zeigen als unter- und durchschnittlich risikobereite Probanden. Alleine vor Schulen und Krankenhäusern ist die Einsicht der Sinnhaftigkeit aller drei Ausprägungsgruppen beinahe in derselben Intensität gegeben. Interessant ist, dass unterdurchschnittlich Risikobereite bei der zeitlichen Differenzierung in drei Fällen („immer“, „zu Verkehrsstoßzeiten“, „zu Zeiten mit dichtem Reiseverkehr“) weniger Sinnhaftigkeit in Verkehrskontrollen sehen können als durchschnittlich Risikobereite.

Tabelle 48: Risikobereitschaft und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen

Verkehrssicherheitskontrollen	Mittelwerte	Risikobereitschaft		
	gesamt	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
immer	3,00	2,97	3,21	2,40
nachts	3,48	3,63	3,52	3,04
zu Verkehrsstoßzeiten	2,74	2,67	2,92	2,35
am Wochenende	3,51	3,61	3,46	3,19
zu Zeiten mit dichtem Reiseverkehr	3,09	3,09	3,32	2,58
vor Schulen und Krankenhäusern	3,77	3,81	3,79	3,70
im Ortsgebiet	3,61	3,69	3,68	3,04
auf Autobahnen	3,20	3,22	3,23	2,46
auf engen kurvigen Landstraßen	2,84	2,82	2,83	2,32
auf breiten Landstraßen	2,77	2,77	2,83	2,18

Unterdurchschnittlich risikobereite Probanden sehen nur nachts und am Wochenende mehr Sinnhaftigkeit in Verkehrskontrollen als durchschnittlich risikobereite Probanden.

Tabelle 49: Unabhängigkeit und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen

Verkehrssicherheitskontrollen	Unabhängigkeit		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
immer	3,40	3,08	2,56
nachts	3,75	3,49	3,22
zu Verkehrsstoßzeiten	3,31	2,68	2,40
am Wochenende	3,66	3,47	3,27
zu Zeiten mit dichtem Reiseverkehr	3,46	3,15	2,83
vor Schulen und Krankenhäusern	3,78	3,86	3,66
im Ortsgebiet	3,86	3,57	3,35
auf Autobahnen	3,45	3,13	2,73
auf engen kurvigen Landstraßen	2,89	2,79	2,52
auf breiten Landstraßen	2,93	2,77	2,42

Tabelle 49 zeigt die differenzierte Einstellung der unterschiedlichen Ausprägungen von „Unabhängigkeit“. Auffallend ist hier sofort die einheitliche Tendenz. Die Wahrnehmung der Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen sinkt sehr stark mit einem steigenden Unabhängigkeitsbedürfnis. Lediglich vor Schulen und Krankenhäusern zeigt sich eine minimale Differenz mit der Wertspanne zwischen 3,86 und 3,66.

Tabelle 50 zeigt die differenzierte Einstellung der unterschiedlichen Ausprägungen von „Selbstdarstellung“. Die Werte zeigen auch hier eindeutig, dass ein überdurchschnittliches Bedürfnis nach Selbstdarstellung eine weit aus geringere Einsicht in die Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen mit sich bringt. Sogar vor Schulen und Krankenhäusern liegt die Spanne der Ausprägungen der Selbstdarstellung zwischen den Werten 3,94 und 3,53. So wie bei den Ausprägungen der Risikobereitschaft zeigen Probanden mit einem unterdurchschnittlichen Bedürfnis nach Selbstdarstellung nicht in jeder Situation eine höhere Sinnhaftigkeit in Verkehrssicherheitskontrollen als Probanden mit einem durchschnittlichen Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Interessant ist hier allerdings, dass in der zeitlichen Differenzierung Sicherheitskontrollen, welche nachts und am Wochenende stattfinden, als weniger sinnvoll betrachtet werden. Und auch sämtliche örtliche Differenzierungen (mit Ausnahme vor Schulen und Krankenhäusern) werden von Probanden mit einem unterdurchschnittlichen Bedürfnis nach Selbstdarstellung als weniger sinnvoll erachtet als Probanden mit einem durchschnittlichen Bedürfnis nach Selbstdarstellung.

Tabelle 50: Selbstdarstellung und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen

Verkehrssicherheitskontrollen	Selbstdarstellung		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
immer	3,36	3,10	2,31
nachts	3,59	3,61	3,01
zu Verkehrsstoßzeiten	2,89	2,73	2,59
am Wochenende	3,39	3,61	3,22
zu Zeiten mit dichtem Reiseverkehr	3,26	3,18	2,82
vor Schulen und Krankenhäusern	3,94	3,80	3,53
im Ortsgebiet	3,72	3,76	2,99
auf Autobahnen	3,14	3,31	2,57
auf engen kurvigen Landstraßen	2,79	2,86	2,38
auf breiten Landstraßen	2,69	2,80	2,46

Die differenzierte Einstellung der unterschiedlichen Ausprägungen von „Reisefreudigkeit“ weist mit steigender Reisefreudigkeit eine leichte Tendenz von einer sinkenden Wahrnehmung in der Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen auf. Die Spannweiten sind allerdings sehr knapp und auch die dargestellte Tendenz kann nicht durchgehend bestätigt werden.

Sehr interessant ist im Vergleich zu den erstgenannten Dimensionsbereichen die Dimension des „Transportmittels“ in Tabelle 51. Die Tendenz des steigenden bzw. sinkenden Problembewusstseins stellt sich hier geradezu gegenläufig dar. Mit steigendem Transportbedürfnis steigt auch die Wahrnehmung der Sinnhaftigkeit von Verkehrskontrollen. Die Spannweite ist nicht so breit gefächert wie in den erstgenannten Dimensionsbereichen, aber doch sehr klar erkennbar.

Tabelle 51: Transportbedarf und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen

Verkehrssicherheitskontrollen	Transportbedarf		
	unter-durchschnittlich	durchschnittlich	über-durchschnittlich
immer	2,63	3,09	3,06
nachts	3,34	3,48	3,47
zu Verkehrsstoßzeiten	2,35	2,75	2,99
am Wochenende	3,21	3,53	3,51
zu Zeiten mit dichtem Reiseverkehr	2,87	3,06	3,39
vor Schulen und Krankenhäusern	3,38	3,94	3,83
im Ortsgebiet	3,30	3,60	3,68
auf Autobahnen	2,79	3,19	3,09
auf engen kurvigen Landstraßen	2,57	2,79	2,77
auf breiten Landstraßen	2,68	2,61	2,83

Interpretation:

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein klarer Zusammenhang besteht zwischen den Ausprägungen von Risikobereitschaft, den Bedürfnissen nach Unabhängigkeit und Selbstdarstellung, dem Transportbedarf und den Einstellungen zur Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen. Die überdurchschnittlichen Ausprägungen in „Risikobereitschaft“ und „Selbstdarstellung“ werden zu den stärksten „Partnern“ der Verweigerung eines Problembewusstseins, gefolgt von der überdurchschnittlichen Ausprägung der Dimension „Unabhängigkeit“. Bei steigender Transportfunktion erhöht sich allerdings die Akzeptanz von Verkehrssicherheitskontrollen.

Das größte Einsehen für Verkehrssicherheitskontrollen ist vor Schulen und Krankenhäusern mit einem Wert von 3,77 und im Ortsgebiet mit einem Wert von 3,61 gegeben. Dieses Ergebnis zeigt einerseits, dass Verkehrssicherheitskontrollen dort als sinnvoll angesehen und akzeptiert werden, wo auch das Problembewusstsein entwickelt wurde. Allerdings weist ein Wert von 3,77 auch nur auf eine Tendenz zwischen teilweiser Akzeptanz und Zustimmung hin. Äußerst interessant ist, dass selbst überdurchschnittlich Risikobereite sich in ihrer Einstellung nicht von den beiden Vergleichsgruppen unterscheiden. Das bedeutet wiederum, dass die hohe Geschwindigkeitsbereitschaft bei überdurchschnittlich Risikobereiten auch auf einen Mangel an Problembewusstsein zurückzuführen ist. Auf Autobahnen liegt der Wert der Zustimmung bei 3,20, auf engen Landstraßen sinkt er ab auf 2,84 und auf breiten Landstraßen auf 2,77. Das Problembewusstsein, dass die derzeit meisten Verkehrsunfälle mit Todesfolge auf Landstraßen zu verzeichnen sind, hat sich demnach auf gesellschaftlicher Ebene nicht entwickelt.

4.6. Faktor Jugendlichkeit

Die folgende Analyse soll überprüfen, welcher der beiden Faktoren, Jugendlichkeit oder Unerfahrenheit, sich stärker auf die Dimensionen „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“ auswirkt.³³¹ Tabelle 52 vergleicht nun die altersspezifische Risikobereitschaft, das altersspezifische Bedürfnis nach Unabhängigkeit und das altersspezifische Bedürfnis nach Selbstdarstellung mit der Ausprägung dieser Faktoren in Abhängigkeit von der allgemeinen Dauer des Autobesitzes.

Tabelle 52: Vergleichswerte zwischen den Faktoren Jugendlichkeit und Unerfahrenheit

Alter	Autobesitz	Risikobereitschaft	Unabhängigkeit	Selbstdarstellung
zw. 16 - 24J.	bis 2 Jahre	2,22	2,3	2,38
	zw. 3-4 J.	2,23	2,38	2,54
zw. 25 - 60J.	bis 2 Jahre	1,73	2,2	1,91
	zw. 3-4 J.	1,83	2,17	2
	mehr als 4 J.	1,74	1,96	1,62
60+ J.	mehr als 4 J.	1,67	1,83	1,17

³³¹ Die Werte um „1“ stellen eine unterdurchschnittliche Ausprägung der besagten Dimension dar, Werte um „2“ stellen eine durchschnittliche Ausprägung und Werte um „3“ eine überdurchschnittliche Ausprägung dar.

Die „Risikobereitschaft“ der jugendlichen Fahranfänger³³² liegt im erhöhten durchschnittlichen Bereich bei einem Wert von 2,22. Dieser Wert steigert sich minimal, allerdings nicht signifikant, mit der Dauer des Führerscheinbesitzes. Die Risikobereitschaft der 25- bis 60-jährigen Fahranfänger ist mit einem Wert von 1,73 wesentlich geringer. Diese Risikobereitschaft steigt mit einer mehr als zweijährigen Dauer des Autobesitzes geringfügig auf 1,83 an, sinkt dann aber bei einer mehr als 4-jährigen Besitzdauer wieder auf 1,74 ab. Unter den 60-jährigen Probanden gab es nur mehrjährige Autobesitzer. Ihre Risikobereitschaft liegt noch tiefer im unterdurchschnittlichen Bereich, und zwar bei einem Wert von 1,67. Dieses Ergebnis zeigt eindeutig, dass die Risikobereitschaft unter den jugendlichen Fahranfängern höher ist als unter den über 24-jährigen. In beiden Altersgruppen ist allerdings die gleiche Tendenz beobachtbar. Und zwar nimmt die Risikobereitschaft nach zwei Jahren anhaltender Fahrerfahrung etwas zu. Nach vierjähriger Lenkerfahrung nimmt die Risikobereitschaft wieder ab. Stärker ausgeprägt als die Dimension der Risikobereitschaft ist in allen drei Altersklassen das Bedürfnis nach „Unabhängigkeit“. Allerdings ist die Spannweite der Ausprägungen geringer und es unterscheiden sich die Tendenzen innerhalb der Altersklassen. So nimmt bei den Jugendlichen das Bedürfnis nach Unabhängigkeit nach 2 Jahren Autobesitz vom Wert 2,3 auf 2,38 zu, während bei den zwischen 25- und 60-jährigen das Bedürfnis nach Unabhängigkeit nach zwei Jahren Autobesitz von 2,2 auf 2,17 etwas abnimmt und nach mehr als 4-jährigem Autobesitz noch einmal auf 1,96 absinkt. Das Bedürfnis nach Unabhängigkeit sinkt bei über 60-jährigen noch einmal ab auf 1,83 ab.

Um einiges differenzierter ausgeprägt ist bei allen drei Altersklassen die Dimension der „Selbstdarstellung“. Jugendliche haben mit Abstand das größte Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Der Selbstdarstellungswert jugendlicher Fahranfänger liegt bei 2,38 und steigert sich nach zwei Jahren Autobesitz auf einen Wert von 2,54. Das Selbstdarstellungsbedürfnis bei den 25- bis 60-jährigen Fahranfängern ist mit einem Wert von 1,91 wesentlich geringer, steigt allerdings nach zwei Jahren Autobesitz auch auf einen Wert von 2 an, und sinkt nach 4 Jahren Autobesitz auf 1,62 ab. Das Selbstdarstellungsbedürfnis der über 60-jährigen Probanden ist mit einem Wert von 1,17 kaum vorhanden.

Eine weitere Analyse soll das altersspezifische Verhalten in Bezug auf die Einhaltung von Tempolimits überprüfen. Für diese Untersuchung werden zwei Variablen aus der

³³² Unter „Fahranfänger“ werden hier jene Probanden verstanden, welche seit weniger als 2 Jahren ein eigenes Auto besitzen.

Itematterie (3.3.1.) mit der Fragestellung: „Was veranlasst Sie, Geschwindigkeit zu drosseln bzw. sich an Tempolimits zu halten?“ herangezogen. Die Probanden hatten die Aufgabe, wie bereits unter Kapitel 4.4. erwähnt, ihr Geschwindigkeitsverhalten bezüglich unterschiedlicher Aspekte anzugeben. Zwei der Aspekte (Variablen mit je fünf Ausprägungen³³³) werden nun altersspezifisch untersucht: „Verkehrstafel mit Geschwindigkeitsbegrenzung“ und „Allgemein verordnete Tempolimits“. Kann der Faktor Jugendlichkeit im Vergleich zu den beiden anderen Altersgruppen bei der Angabe zur Einhaltung von Tempolimits eine Bestätigung finden? Bei diesen beiden Variablen handelt es sich um persönliche Einstellungen, die das Verhalten (sicherheits- oder geschwindigkeitsorientiert) steuern. Tabelle 53 zeigt eine altersspezifische prozentuelle Aufschlüsselung der Angaben der Probanden zur Einhaltung der Tempolimits aufgrund von Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung.

Tabelle 53: Einhaltung von Tempolimits bei Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung

Alter	Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung					Total
	trifft kaum zu		teils / teils		trifft stark zu	
16 bis 24 Jahre	5,0%	14,4%	30,4%	30,4%	19,9%	100%
25 bis 60 Jahre	1,1%	4,2%	16,2%	32,8%	45,7%	100%
60+ Jahre	-	-	7,7%	46,2%	46,2%	100%
gesamt	2,6%	8,1%	21,6%	32,2%	35,5%	100%

35,5% aller Probanden geben an, sich prinzipiell an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Altersspezifisch ist bezüglich dieser Angaben allerdings eine große Abweichung zu beobachten. Unter den jugendlichen Befragten geben nur 19,9% an, sich prinzipiell an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten, während die Angabe unter den 25- bis 60-jährigen bei 45,7% und unter den über 60-jährigen bei 46,2% liegt. Fast ebenso viele Jugendliche (19,4%) geben an, sich „kaum“ (5%) oder „eher kaum“ (14,4%) an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten, während insgesamt nur 5,3% aller über 24-jährigen angeben, sich „kaum“ (1,1%) oder „eher kaum“ (4,2%) an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. 30,4% der jugendlichen Kraftfahrzeuglenker geben an, sich meistens an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten, und ebenso viele geben an, sich teilweise an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwin-

³³³ Die möglichen Werte bewegen sich im Bewertungsraum zwischen 1 („trifft kaum zu“) und 5 („trifft sehr stark zu“).

digkeitsbegrenzung zu halten. Im Vergleich dazu geben 32,8% der 25- bis 60-jährigen an, sich meistens und 16,2% sich nur teilweise an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Unter den über 60-jährigen geben weitere 46,2% an, sich meistens und nur 7,7%, sich nur teilweise an die Anordnungen der Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Mit einem χ^2 Wert von 54,1 bei einem Signifikanzniveau von 0,00 kann davon ausgegangen werden, dass ein signifikanter altersspezifischer Zusammenhang in der Einhaltung bzw. Nichteinhaltung von Tempolimits festgestellt werden kann, und dass diese Annahme auch auf die Grundgesamtheit übertragen werden kann.

Tabelle 54 zeigt eine prozentuelle Aufschlüsselung der Angaben der Probanden zur Einhaltung der Tempolimits aufgrund von allgemeinen Tempolimits.

Tabelle 54: Einhaltung von Tempolimits allgemein

Alter	Allgemein verordnete Tempolimits					Total
	trifft kaum zu		teils / teils		trifft stark zu	
16 bis 24 Jahre	7,1	15,8	39,1	26,1	12,0	100
25 bis 60 Jahre	1,9	7,7	25,3	37,2	28,0	100
60+ Jahre		15,4	15,4	23,1	46,2	100
gesamt	3,9	11,1	30,6	32,3	22,1	100

Allgemeine Tempolimits dürften einen noch geringeren Zuspruch der Probanden erhalten als lokal begründete Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Demnach geben nur noch 22,1% aller Probanden an, sich prinzipiell an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. Altersspezifisch ist diesen Angaben zufolge ebenfalls eine große Abweichung zu beobachten. Unter den jugendlichen Befragten geben nur 12,0% an, sich prinzipiell an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten, während die Angabe unter den 25- bis 60-jährigen bei 28,0% und unter den über 60-jährigen bei 46,2% liegt. Fast doppelt so viele Jugendliche (22,9%) geben an, sich „kaum“ (7,1%) oder „eher kaum“ (15,8%) an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. Während nur 9,8% aller zwischen 25- bis 60-jährigen angeben, sich „kaum“ (1,9%) oder „eher kaum“ (7,7%) an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. Interessant ist, dass sogar 15,4% aller über 60-jährigen angeben, sich „eher kaum“ (7,7%) an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. 26,1% der jugendlichen Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen geben an, sich meistens an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten, und 39,1% geben an, sich teilweise an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. Im Vergleich dazu

geben 37,2% der 25- bis 60-jährigen an, sich meistens und 25,2%, sich nur teilweise an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. Unter den über 60-jährigen geben 23,1% an, sich meistens und 15,4%, sich nur teilweise an die Anordnungen der allgemeinen Tempolimits zu halten. Mit einem χ^2 Wert von 42,7 bei einem Signifikanzniveau von 0,00 kann davon ausgegangen werden, dass auch in der Einhaltung bzw. Nichteinhaltung der allgemeinen Tempolimits ein klarer altersspezifischer Zusammenhang festgestellt werden kann, und dass auch diese Annahme auf die Grundgesamtheit übertragen werden kann.

Interpretation:

Zusammenfassend kann nun festgestellt werden, dass aufgrund der Analyse der Faktor Jugendlichkeit eine wesentlich stärkere Ausprägung auf den drei Dimensionsbereichen „Risikobereitschaft“, „Unabhängigkeit“ und „Selbstdarstellung“ aufweist, als der Faktor Unerfahrenheit. Die Theorie von Bächli-Biétry³³⁴, der Faktor Jugendlichkeit wirke bei der Unfallforschung gewichtiger als der Faktor Unerfahrenheit, findet somit auch in dieser Stichprobenerhebung ihre Bestätigung. Jugendliche Fahranfänger weisen bei den risikoträchtigsten Faktoren viel stärkere Ausprägungen auf, als über 24-jährige Fahranfänger. Interessant wäre aufgrund der hohen Unfallzahlen derselbe Vergleich bei Motorradbesitzern. Von besonderem Interesse wäre die Differenzierung jugendlicher und reifer Fahranfänger. Allerdings mangelt es in der zur Verfügung stehenden Stichprobe an reifen Motorradfahrern mit kurzer Besitzdauer. Ein Vergleich kann dadurch aus den Daten der Stichprobe nicht gezogen werden.

Es spielt allerdings auch der Faktor Unerfahrenheit eine Rolle. Unabhängig von der altersspezifischen Zuordnung ist ein einheitlicher Trend ersichtlich, und zwar dahingehend, dass die Risikobereitschaft in allen Altersgruppen nach einer ca. 2-jährigen Fahrpraxis zunimmt, nach einer etwa vier-jährigen Fahrpraxis aber wieder abnimmt. Das könnte daran liegen, dass sich Autolenker und –lenkerinnen nach zwei Jahren Fahrerfahrung um vieles sicherer fühlen als zu Beginn ihrer Lenkerkarriere, und sich dabei allerdings häufig selbst überschätzen. Langjährige Autolenker und –lenkerinnen dürften über eine realistischere Gefahreinschätzung verfügen.

Mit dem wachsenden Selbstbewusstsein hinter dem Steuer dürfte bei Jugendlichen auch das Bedürfnis nach Selbstdarstellung wachsen.

³³⁴ Siehe S. 100

In der Analyse bzgl. des Geschwindigkeitsverhaltens aufgrund gesetzlich verordneter Tempolimits bestätigt sich der Faktor Jugendlichkeit signifikant. Nach den Ergebnissen der Stichprobe halten sich jugendliche Verkehrsteilnehmer laut eigenen Aussagen durchschnittlich in einem viel geringeren Ausmaß als über 25-jährige an gesetzlich verordnete Geschwindigkeitslimits. So gibt nur jeder sechste Jugendliche an, sich immer an gesetzliche Geschwindigkeitsvorgaben zu halten, während bei den 25- bis 60-jährigen zumindest jeder dritte Befragte und bei den über 60-jährigen jeder zweite angibt, sich an die gesetzlichen Vorgaben zu halten. Weiters gibt nur jeder vierte Jugendliche an, sich fast immer an gesetzliche Geschwindigkeitsvorgaben zu halten, während bei den über 25-jährigen jeder dritte Befragte angibt, sich fast immer an die gesetzlichen Vorgaben zu halten. Jeder dritte Jugendliche gibt an, sich teilweise an die gesetzlichen Geschwindigkeitsvorgaben zu halten, während nur jeder fünfte 25- bis 60-jährige und nur jeder zehnte über 60-jährigen angibt, sich nur teilweise an die gesetzlichen Vorgaben zu halten. Immerhin jeder siebente Jugendliche gibt an, sich kaum an gesetzliche Geschwindigkeitsvorgaben zu halten, während bei den über 25-jährigen nur jeder 15. Befragte angibt, sich kaum an die gesetzlichen Vorgaben zu halten. Und jeder 16. Jugendliche gibt an, sich überhaupt nie an gesetzliche Geschwindigkeitsvorgaben zu halten, während bei den über 25-jährigen nur jeder 100. Befragte angibt, sich nie an die gesetzlichen Vorgaben zu halten.

5. Conclusio

Der überhöhten Geschwindigkeit im Straßenverkehr wird trotz des hohen Risikofaktors und der statistisch belegten Vorreiterrolle in der Unfallursachenforschung im Verhältnis zu anderen Gefahrenquellen wenig Bedeutung zugemessen. Warum ist es so schwierig, sowohl auf gesellschaftlicher als auch auf politischer Ebene ein entsprechendes Gefahrenbewusstsein zu schaffen und Verhaltensänderungen als auch entsprechende gesetzliche Maßnahmen zu erwirken? Welche Mechanismen, Einstellungen und Denkstrukturen verbergen sich hinter der rigorosen Abwehr temporeduzierender Maßnahmen?

Als Ergebnis des durch die Umfrage gewonnenen empirischen Materials kann zusammenfassend festgehalten werden:

1. Die Berechnungen aus den Daten des Fragebogens bestätigen tendenziell die zahlreichen Beobachtungen im privaten und öffentlichen Raum zum Umgang mit Geschwindigkeit. Die Überschreitung von Geschwindigkeitslimits innerhalb eines gewissen Rahmens gehört für zwei Drittel der Befragten zum ganz normalen Alltag. Ein Viertel der Befragten gibt an, Geschwindigkeitslimits sogar sehr oft zu übertreten, ein weiteres Sechstel der Befragten gibt an, Geschwindigkeitslimits häufig zu übertreten und ein weiteres Viertel der Probanden gibt an, teilweise schneller zu fahren als erlaubt. Aus der Sichtweise der Befragten hält sich der Großteil der Kraftfahrzeuglenker und -lenkerinnen nicht an allgemein gültige Tempolimits. Es kann weiters behauptet werden, dass sich unter den Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen ein Zusammenhalt in der gegenseitigen Warnung vor Verkehrskontrollen entwickelt hat. Radarwarnungen über den Verkehrsfunk werden beispielsweise von den Befragten durchschnittlich als „eher sinnvoll“ betrachtet. Tempolimits zu überschreiten wird demnach eher als normal angenommen, bei einer Überschreitung erwischt zu werden wird als ein besonderes Pech erlebt.

Aus den Ergebnissen kann geschlossen werden, dass überhöhte Geschwindigkeit im Straßenverkehr von einer Mehrzahl der Probanden als ein Kavaliersdelikt betrachtet wird. Es kann an dieser Stelle in Bezug auf die Feststellung eines Kavaliersdeliktes allerdings keine Kennzahl geliefert werden, möglicherweise könnte

als weiterführendes Projekt ein Index aus mehreren dafür angenommenen Indikatoren gebildet werden.

2. Primär kann bestätigt werden, dass das allgemeine Gefahrenbewusstsein der Befragten bezüglich der Wahl der Geschwindigkeit im Vergleich zu anderen gefährlichen Aspekten im Straßenverkehr minimal ausgeprägt ist, obwohl überhöhte Geschwindigkeit den höchsten Risikofaktor in sich birgt. Geschwindigkeitsüberschreitung wird nur mittelmäßig als gefährlich wahrgenommen, selbst Raserei (Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 40km/h) wird nur als „eher gefährlich“ angesehen und bspw. der Gefahr durch einen zu geringen Abstand gleichgestellt. Im Vergleich dazu ist das Gefahrenbewusstsein bei den Probanden in Bezug auf Alkohol und Drogen am Steuer bereits sehr gut ausgebildet. Übermüdung wird von den Befragten ebenfalls als sehr gefährlich angesehen, und sogar als gefährlicher eingestuft als Raserei. Tatsächlich akzeptiert werden Temporeduktionen und Verkehrssicherheitskontrollen von den Befragten hauptsächlich dann, wenn sie das Gefahrenpotential erkennen, etwa vor Schulen oder Krankenhäusern. Das unterstreicht die Annahme, dass hinter dem Steuer eines Kraftfahrzeuges das subjektive Sicherheitsempfinden absolut nicht dem realen Gefahrenpotential entspricht und dass Temporeduktion primär dort akzeptiert wird, wo ein Gefahrenbewusstsein entwickelt wurde.
3. Mehr als die Hälfte der Probanden kennt das besondere Bedürfnis nach Geschwindigkeit. Nur etwa ein Fünftel der Befragten gibt an, das besondere Bedürfnis nach Geschwindigkeit hinter dem Steuer des Kraftfahrzeuges kaum zu kennen, und ein weiteres Fünftel gibt an, das starke Bedürfnis nach Geschwindigkeit überhaupt nicht zu kennen. Diese Werte bestätigen die Wirkung des besonderen Reizes der Geschwindigkeit auf einen Großteil der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen.
4. Als weiteres signifikantes Ergebnis der statistischen Daten kann bestätigt werden, dass Kraftfahrzeuge multiple Funktionen erfüllen. Zur Funktion des Kraftfahrzeuges als Transportmittel gesellen sich die Bedeutungen Unabhängigkeit, Selbstdarstellung, Reisetätigkeit und Risikofreudigkeit. Die Bedeutung der Funktion des Transportes und aller zusätzlichen Funktionsbereiche ist von der

Art des Kraftfahrzeuges abhängig. Einstellungen und Verhaltensweisen bezüglich hoher Geschwindigkeiten stehen nach eingehenden Analysen in einem engen Zusammenhang zur Funktionserfüllung des Kraftfahrzeuges. Das Transportbedürfnis weist in den Analysen gegenläufige Tendenzen in Bezug auf das Bedürfnis nach Geschwindigkeit auf.

Weiters konnte bestätigt werden, dass die Bedeutung der einzelnen Funktionsbereiche sehr stark geschlechts-, alters- und bildungsspezifisch geprägt ist. Im Unterschied zur geschlechtsspezifisch eher homogenen Verwendung des Autos sind alters- und bildungsspezifisch unterschiedliche Bedeutungsgrade deutlich geworden: bspw. verwenden ein Drittel der 25-bis 60-jährigen und nur ein Viertel aller jugendlichen Befragten das Auto vordergründig in der Funktion als Transportmittel, während bei einem Drittel der jugendlichen und nur bei einem Sechstel aller 25-bis 60-jährigen das Auto in seiner Verwendung als Transportmittel an Bedeutung verliert. Ähnlich verhält es sich bei den Befragten der unteren Bildungsschichten: auch sie sind im Vergleich zu den oberen Bildungsschichten verhältnismäßig stark im Bereich des unterdurchschnittlichen Transportbedarfes zu finden. Es kann auf Basis der Analyse bestätigt werden, dass mit der abfallenden Transportfunktion des Autos die sekundären Funktionsbereiche verhältnismäßig an Bedeutung gewinnen. Allerdings kann umgekehrt nicht davon ausgegangen werden, dass mit Zunahme der Bedeutung des Transportes die multiplen Funktionen prinzipiell an Bedeutung verlieren.

Das Bedürfnis nach Unabhängigkeit nimmt, nach der Funktion des Autos als Transportmittel, den zweiten Rang ein. Es steht, folgend den Ergebnissen der Analyse, in einem deutlichen Zusammenhang mit der Bereitschaft zu höheren Geschwindigkeiten. Das Bedürfnis nach Unabhängigkeit ist unter allen Befragten sehr stark ausgeprägt, es sind keine signifikanten alters-, geschlechts- und bildungsspezifischen Tendenzen feststellbar, wenngleich das Bedürfnis nach Unabhängigkeit unter den Jugendlichen im Vergleich zu den älteren Kraftfahrzeuglenkern und -lenkerinnen etwas stärker ausgeprägt ist und mit zunehmendem Alter unter den Frauen das Bedürfnis nach Unabhängigkeit steigt, während es unter den männlichen Kraftfahrzeuglenkern sinkt.

Die Reiselust nimmt in der Bedeutung des Autos den dritten Rang ein. Es ist kein Zusammenhang mit der Bereitschaft zu höheren Geschwindigkeiten feststellbar und sie ist alters-, geschlechts- und bildungsspezifisch unauffällig.

Das Bedürfnis nach Selbstdarstellung steht laut Befragung an vierter Stelle und weist einen deutlichen Zusammenhang zur Bereitschaft nach höheren Geschwindigkeiten auf. Außerdem ist das Bedürfnis nach Selbstdarstellung sehr stark geschlechts-, alters- und bildungsspezifisch geprägt. Männer neigen viel mehr zur Selbstdarstellung durch das Auto als Frauen. Das Bedürfnis Jugendlicher nach Selbstdarstellung ist deutlich höher als das der älteren Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen. Über 60-jährige zeigen kaum mehr das Bedürfnis, sich durch das Auto selbst darzustellen. Weiters sinkt das Bedürfnis nach Selbstdarstellung kontinuierlich mit einem steigenden Bildungsgrad, lässt aber bei Universitätsabgängern wiederum eine Bedeutungszunahme erkennen.

Die Risikofreudigkeit der Probanden ist eher gering ausgeprägt. Ein knappes Drittel der Probanden lehnt Risikobereitschaft im motorisierten Straßenverkehr sogar vehement ab. Allerdings konnte festgestellt werden, dass etwa ein Fünftel aller Befragten ein relativ hohes Maß an Risikobereitschaft geäußert hat. Risikofreudige Probanden zeigen eindeutig weniger Einsicht in die Problematik der Gefahr durch hohe Geschwindigkeiten und sind selbst anfälliger für hohe Geschwindigkeiten. Das Selbstverständnis hoher Geschwindigkeiten dürfte für diese Gruppe stärker sein als die geschwindigkeitsspezifische Anpassungsbereitschaft an äußere Umstände oder gesetzliche Regelungen. Eine zunehmende Risikobereitschaft mindert, folgend den Ergebnissen der Analyse, das Verständnis für verkehrssicherheitsorientierte Maßnahmen und gesetzliche Tempolimitierung. Allerdings war sehr eindeutig ersichtlich, dass risikobereite Befragte bei einsichtigem Erkennen von Gefahr bereit sind, auf Geschwindigkeit zu verzichten. Risikobereitschaft ist gleich dem Bedürfnis nach Selbstdarstellung geschlechts-, alters- und bildungsspezifisch unterschiedlich stark entwickelt, mit dem Unterschied, dass die geschwindigkeitsorientierte Haltung unter den risikofreudigen Probanden stärker ausgeprägt ist. Jugendliche zeigen eine deutlich höhere Risikobereitschaft als ältere Befragte, Männer wesentlich mehr als Frauen und untere Bildungsschichten mehr als obere. Eine Ausnahme stellen wiederum Universitätsabgänger dar. Interessant ist der Zusammenhang zwischen dem Lebensumfeld der Befragten und der Risikobereitschaft. Probanden, die in ländlicher Umgebung leben, zeigen eine deutlich höhere Risikobereitschaft als jene, welche in städtischen Ballungszentren leben. Von Interesse wäre diesbezüglich eine Analyse des Lebensraumes an verunfallten Kraftfahrzeuglenker und –

lenkerinnen. Interessant ist dieses Ergebnis dahingehend, als dass in den letzten Jahren die meisten Unfälle mit Todesfolge auf Landstraßen zu verzeichnen sind. Handelt es sich dabei um einen Zufall, oder sind am Land lebende Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen unfallgefährdeter? Verleiten Landstraßen allgemein zu einer höheren Risikobereitschaft, oder sozialisiert ländliche Umgebung die Bewohner zu mehr Risikobereitschaft?

5. Im Antwortverhalten der Probanden bezüglich der Akzeptanz von gesetzlichen Tempolimits, der Akzeptanz von Verkehrssicherheitskontrollen und dem Geschwindigkeitsverhalten ist eine starke Diskrepanz feststellbar. Tempolimits erfahren eine prinzipiell hohe Akzeptanz, Verkehrssicherheitskontrollen deutlich weniger. Für ein Drittel der Probanden gehören Geschwindigkeiten über dem gesetzlichen Limit zum normalen Alltag. Verkehrssicherheitskontrollen werden hauptsächlich dort akzeptiert, wo die Befragten nicht direkt persönlich betroffen sind. Einer weiteren Reduktion von Tempolimits auf Landstraßen wird von den Befragten eine ganz klare Abweisung erteilt, während von einem Großteil der Probanden auf gut ausgebauten Straßenabschnitten eine Limiterhöhung erwünscht wird.
6. Die Analyse der Daten ergibt auch sehr eindeutig, dass die Androhungen von Strafen zu weniger zielführenden Verhaltensänderungen unter den Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen führen als konsequente Kontrollen.
7. Ein weiteres Ergebnis der Analyse ist, dass der Faktor Jugendlichkeit sich eindeutig stärker auf das Geschwindigkeitsverhalten auswirkt als der Faktor Unerfahrenheit. Jugendliche zeigen eine deutlich höhere Geschwindigkeitsbereitschaft als ältere Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Es sind vor allem die männlichen Jugendlichen, welche eine besonders hohe Risikobereitschaft zeigen und ein besonders hohes Selbstdarstellungsbedürfnis durch das Kraftfahrzeug haben. Die höchste Risikobereitschaft ist bei den jugendlichen Befragten unter 19 Jahren feststellbar. Diese Tatsache bekräftigt das Verlangen nach speziellen gesetzlichen Regelungen für jugendliche Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen. Jugendliche brauchen meiner Meinung nach besondere präventive Maßnahmen, um in dieser Lebensphase des „Übermutes“ vor sich selbst

geschützt zu bleiben. Sämtliche gesetzliche Veränderungen, wie beispielsweise der Führerschein auf Probe oder der Mehrphasenführerschein, haben bereits zu einem signifikanten Rückgang unter den Verletzungs- und Todesopfern jugendlicher Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen geführt. Fahrsicherheitstrainings sollten demnach auch schon für 15- bis 18-jährige Mopedlenker und –lenkerinnen verpflichtend sein. Weiters sollte auf die Leistungstärke der zugelassenen Kraftfahrzeuge für Jugendliche geachtet werden und klare Sanktionen durch die Exekutive bei Nichteinhaltung die Folge sein.

Von zusätzlicher Bedeutung wären, meiner Meinung nach, neben allgemeinen entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (Herabsetzung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen auf Landstraßen), konsequenten Kontrollen und bewusstseinsbildenden Begleitmaßnahmen, besondere Anreize für jugendliche Hochrisikogruppen, damit diese auf die Verwendung von Kraftfahrzeugen vor allem in unfallanfälligen Zeiten, verzichten können. Ein Beispiel dafür wäre die Forderung eines Niederösterreichischen Landtagsabgeordneten nach Gratisfahrten für Jugendliche in öffentlichen Verkehrsmitteln an Wochenenden und in den Ferien.³³⁵

Zu bedenken ist dennoch, dass nicht nur den Jugendlichen alleine, und schon gar nicht allen Jugendlichen gleichermaßen, geschwindigkeitsorientiertes Verhalten unterstellt werden darf. Das allgemeine gesellschaftliche Verkehrsverhalten und Gefahrenbewusstsein spiegelt sich tendenziell in der Sichtweise und im Verhalten Jugendlicher wider. Jugendliche internalisieren allgemeine gesellschaftliche Werte, übernehmen imagerträchtige Symbole. Geschwindigkeit und Risikobereitschaft verfügen fatalerweise über ein sehr hohes gesellschaftliches Image. Allerdings äußern sich diese unter Jugendlichen in einer extremeren Ausprägung. Zudem muss bei Jugendlichen das Anfängerrisiko mitbedacht werden.

8. Die Analyse der Daten lässt sehr deutlich die Überschneidung der soziografischen Merkmale von Hochrisikolenkern und Probanden mit hoher Risikobereitschaft und starkem Bedürfnis nach Selbstdarstellung erkennen. Das bedeutet wiederum, dass dieser Gruppe von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen ein besonderes Augenmaß geschenkt werden muss. Wie die Daten der Analyse er-

³³⁵ OTS0042 5 II 0255 NSN0003, vom 19. Juni 2008: Politik/Verkehr/Jugend/Mobilität/Niederösterreich

kennen lassen, kann Einsicht und Problembewusstsein auch risikofreudige Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen zum Einhalten von Geschwindigkeit veranlassen. Bewusstseinsbildung bspw. in Form von Fahrsicherheitstrainings³³⁶, in regelmäßigen Abständen gesetzlich verpflichtend für alle Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen, könnten das allgemeine Gefahrenbewusstsein bzgl. Geschwindigkeit schärfen. Kraftfahrzeuglenker und Kraftfahrzeuglenkerinnen sollen immer wieder darauf aufmerksam gemacht werden, dass ein einmal erworbener Führerschein kein Freibrief auf der Straße sein kann. Eine Konfrontation der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen mit den Folgen eines möglichen Unfalls könnte möglicherweise ihr Verantwortungsbewusstsein schärfen. Dabei sollte nicht nur auf mögliche Folgen, wie etwa lebenslange „körperliche Schädigungen“ und alle damit einhergehenden Lebensbeeinträchtigungen aufmerksam gemacht werden, sondern auch auf das sich verantworten müssen vor Gericht. Ist Kraftfahrzeuglenkern bzw. Kraftfahrzeuglenkerinnen klar, welche strafrechtlichen Konsequenzen neben der finanziellen Haftpflicht Unfälle mit Personenschaden haben können? Ist vor allem das Verantwortungsbewusstsein von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen entsprechend entwickelt bzw. geschult?

Trotz der furchtbaren Folgen von Verkehrsunfällen, wird gesellschaftlich kaum an der grundsätzlichen Berechtigung an den hohen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr gezweifelt. Die hohe Zahl an Todesopfern oder lebenslanger (Körper- und mentaler) Behinderungen³³⁷ würde, meiner Meinung nach, von der Gesellschaft aus keinem anderen Grund im selben Ausmaß hingenommen werden. Beide, Unfallopfer und Unfalllenker, finden in der Gesellschaft häufig ein gleichsames Bedauern. Gesellschaftlich moralisch angeklagt werden nach schweren Verkehrsunfällen im Grunde nur die „Raser“ und mittlerweile, nach jahrelangen Aufklärungskampagnen, stark alkoholisierte Lenker und Lenkerinnen und Drogenlenker und -lenkerinnen.

Nicht übersehen werden darf, neben der gesellschaftlichen Tendenz, überhöhte Geschwindigkeit als Kavaliersdelikt zu betrachten, dass ein Drittel der Befragten angibt,

³³⁶ Diese Trainings sollten sich inhaltlich an jene anlehnen, welche derzeit im Zuge des Mehrphasenführerscheins angeboten werden. Das bedeutet eine Integration von praktischen sicherheitsorientierten Übungen und verkehrspsychologischen Gesprächen.

³³⁷ <http://www.rosae.esta-bw.de>: Einer Schätzung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zufolge, sterben jährlich weltweit 1,2 Millionen Menschen in Folge eines Verkehrsunfalls.

sich grundsätzlich immer an Geschwindigkeitsvorschriften zu halten. Da Geschwindigkeit einen hohen Machtfaktor in sich trägt, wird allerdings das Bedürfnis dieser Gruppe nach Sicherheit im Straßenverkehr häufig übersehen und ihr Verlangen nach geschwindigkeitshemmenden politischen Maßnahmen überhört. Diese Gruppe wird nicht nur im motorisierten Verkehrsalltag als den Verkehrsfluss behindernd sondern auch bei politischen Auseinandersetzungen an den Rand gedrängt.

Bewusstseinsbildung wird meiner Meinung nach ein bedeutsamer Punkt sein, um in Zukunft am gesellschaftlichen Tatbestand der überhöhten Geschwindigkeit als Kavaliersdelikt etwas verändern zu können. „Handeln ist von Werten geprägt.“, so Etzioni³³⁸. Bewusstseinsbildung kann Wertigkeiten neu positionieren und langfristig zu einer stabilen Verhaltensänderung beitragen. Die „Sicherheit“ als Belohnung für Geschwindigkeitsverzicht wird von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen kaum wahrgenommen, da auch bei hohen Geschwindigkeiten die Häufigkeit einer Kollision im Vergleich zu komplikationslosen Fahrten verschwindend gering ist. Die primäre Wahrnehmung der Belohnung, in Form eines guten Gefühls nach einer gelungenen „schnellen“ Fahrt, ist demnach viel unmittelbarer. Nur eine gezielte Bewusstseinsbildung kann diese getäuschte Wahrnehmung der Realität annähern. Bewusstseinsbildung alleine ist aber zu wenig, es bedarf eines zielführenden gesetzlichen Rahmens, einer konsequenten Kontrolle und unmittelbarer Sanktionen. Etzioni wird auch für die folgende Argumentation zitiert, er weist darauf hin, dass für den Erhalt der Ordnung klare Grenzen zu setzen sind: „Soziale Ordnung ist nicht das Ergebnis autoritärer Zwangsmaßnahmen, oder ein Aggregat der Verfolgung der Interessen von Einzelpersonen, sondern ein gemeinschaftlicher Rahmen, innerhalb dessen die Menschen frei sind, und ohne den sie es nicht sind.“ Dieser von Etzioni beschriebene gemeinschaftliche Rahmen entspricht bzgl. der Geschwindigkeit im Straßenverkehr gesetzlich vorgeschriebenen Tempolimits. Ohne diesen Rahmen würden Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ihre Freiheit verlieren, da sie ihrer relativen Sicherheit beraubt werden. Das bedeutet ganz klar, dass auf politischer Ebene zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ein entsprechender Geschwindigkeitsrahmen zu setzen ist. Und dieser Rahmen bedeutet, die allgemeine Höchstgeschwindigkeitsgrenze auf den derzeit gefahrenreichsten

³³⁸ Zit. Etzioni 1996, S. 37

Straßen, den Landstraßen, herabzusetzen.³³⁹ Etzioni gibt in seinen Ausführungen indirekt auch einen Hinweis zum Umgang mit Kontrolle. Die Einhaltung der Gesetze ist nicht nur das Ergebnis autoritärer Zwangsmassnahmen. Es ist auch damit zu rechnen, dass Geschwindigkeitsgrenzen immer wieder überschritten werden. „Innerhalb dieses Rahmens überschreiten die Individuen ständig die Grenze zwischen Freiheit und Ordnung.“ Das würde wiederum bedeuten, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung im nahen Limitbereich demnach noch nicht zu streng gemäßregelt werden soll.³⁴⁰ Klare Konsequenzen sollte es aber bereits dann geben, wenn das Geschwindigkeitslimit um mehr als 10% überschritten wird. Dieser Übertretungsraum sollte im gesetzlichen Sicherheitsrahmen bereits mitbedacht werden. Die bloße derzeitige Art der kriminellen Darstellung bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung mit mehr als 40km/h, wirkt auf alle Fälle (negativ) verstärkend auf sogenannte „harmlose“ Geschwindigkeitsübertretungen. Bewusstseinsbildung hat den Sinn, präventiv zu wirken. Die Hauptquellen des „Ich“-Konflikts liegen, so Etzioni³⁴¹, nach Ansicht der Deontologen, im Zwiespalt der moralischen Pflichterfüllung und der eigenen Befriedigung von Bedürfnissen. Selbst verantwortungsvolle und reflektierte Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen, welche den Reiz der Geschwindigkeit kennen, haben in jedem Augenblick aufs Neue für sich zu entscheiden, ob sie der Verlockung, auf das Gaspedal zu treten, nachkommen, oder sich bewusst für eine sichere (individuell und sozial verträgliche) Geschwindigkeit entscheiden. Eine zielführende gesetzliche Geschwindigkeitsregulierung mit konsequenter Kontrolle erleichtert den „Ich“-Konflikt der Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen. Normativ-affektive Faktoren machen Entscheidungen effektiver. Uneinsichtige Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen brauchen zusätzlich den klaren Rahmen und die klare Position der Legislative und Exekutive, um anpassungsbereit zu sein. Dass Bewusstseinsbildung nur eine begleitende Maßnahme zur gesetzlichen Rahmenbildung sein kann, lässt sich auch mit dem Verweis auf die „entwicklungsbedingte Unterfunktion“³⁴² des präfronta-

³³⁹ Siehe S. 17: Der Anteil der im Freiland verstorbenen Verkehrsteilnehmer beträgt 72,6%. Wobei auf Autobahnen und Schnellstraßen eine abfallende Tendenz an Unfalltoten und –verletzten zu verzeichnen ist, an Landstraßen allerdings eine ansteigende Tendenz.

³⁴⁰ Eine absolut konsequente Bestrafung bei geringen Geschwindigkeitsübertritten wäre auch aus rechtlicher Sicht nicht sinnvoll, da immer wieder mit ungenauen Tachometerangaben oder ungenauen Messungen durch diverse Geschwindigkeitsmessgeräte zu rechnen ist.

³⁴¹ Vgl. Etzioni 1996, S. 41; Deontologen stehen mit ihrer Ansicht somit im Gegensatz zu Utilitaristen (siehe Kap. 2). Diese sehen in der Motivation des Handelns den „Erfolg“, während Deontologen die „Absicht“ als Handlungsmotivation betrachten.

³⁴² Vgl. Göppel 2005, S. 47

len Kortex Jugendlicher und der damit verbundenen mangelnden Fähigkeiten zur Impulskontrolle, zu Risikoabschätzung und Handlungsplanung begründen.

Bewusstseinsbildung allgemein, dessen müssen sich politisch Verantwortliche im Klaren sein, ist ein langsam wirkender Prozess. Es muss weiters immerfort Bedacht darauf genommen werden, dass das gesellschaftliche Bewusstsein und damit die Akzeptanz zur Einhaltung von Regeln auch nachhaltig aufrechterhalten bleibt. Diese Anstrengung wird umso größer sein müssen, umso mehr es sich um die Entsagung eines so begehrten Gutes wie der Geschwindigkeit handelt.

Es wird also auf allen gesellschaftlichen Ebenen ein Umdenken stattfinden müssen, auf privater, institutioneller und politischer Ebene, um dem gefährlichen Wahnsinn auf der Straße präventiv begegnen zu können.

Mit dem folgenden Gedanken möchte ich diese Arbeit nun beenden:

„Eine sichere Fahrt beginnt im Kopf!“

Literaturhinweis

- Affolter, F.:** Wahrnehmung, Wirklichkeit und Sprache. Neckar Verlag, Villingen-Schwenningen 1987
- Backhaus, K.; Erichson, B.; Plinke, W.; Weiber, R.:** Multivariate Analysemethoden. Springer Verlag, Berlin Heidelberg 2003, 9. Aufl.
- Bauman, Z.:** Tod, Unsterblichkeit und andere Lebensstrategien. Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main 1994
- Bernkopf, A.:** Die Mehrphasenausbildung in Österreich. Die Entstehung der Führerscheingesetznovelle und deren Beurteilung durch Experten und Fahranfänger. Diplomarbeit a.d. Universität Wien, 2004
- Brockhaus-Enzyklopädie:** F.A. Brockhaus GmbH, 24 Bände, Mannheim 1990, 19. Aufl.
- Bürchler, U.:** Kann das Strafrecht an die Verkehrssicherheit einen Beitrag leisten? Dissertation a.d. Universität Zürich, 1973
- Burkart, R.:** Massenmedien und Verkehrssicherheit. Zum verkehrserzieherischen Potential von Testberichten. Institut für Publizistik und Kommunikationswissenschaft, Univ. Wien 1997
- Elvik, R.; Vaa, T.:** The handbook of road safety measures. Elsevier, Amsterdam 2004
- Etzioni, A.:** Die faire Gesellschaft. Jenseits von Sozialismus und Kapitalismus. Aus dem Engl. von Blaas P. Fischer-Taschenbuchverlag, Frankfurt am Main 1996
- Foucault, M.:** Die Geburt der Klinik. Ullstein, Frankfurt/M. und Wien, 1981
- Foucault, M.:** Der Wille zum Wissen: Sexualität und Wahrheit. Suhrkamp, Frankfurt/Main 1983
- Frey, D.:** Angewandte Psychologie: ein Lehrbuch. Hrsg: Frey. Psychologie-Verlag-Union, Weinheim 1992
- Fuchs-Heinritz, W.; Lautmann, R.; Rammstedt, O.; Wienold, H.:** Lexikon zur Soziologie. 3. Aufl; Westdeutscher Verlag, Opladen 1994
- Göppel, R.:** Das Jugendalter. Entwicklungsaufgaben–Entwicklungskrisen–Bewältigungsformen. W.Kohlhammer GmbH, Stuttgart 2005
- Hables Gray, C.:** Cyborg Citizen. Politik in posthumanen Gesellschaften. Verlag Turia + Kant, 2002
- Häcker, H.; Stapf, K.H.:** Dorsch Psychologisches Wörterbuch. 14. überarb. und erw. Aufl., Verlag Hans Huber, Bern 2004;
- Herkner, W.:** Lehrbuch Sozialpsychologie. 2. Aufl., Verlag Hans Huber, Bern 2004
- Hillmann, K.-H.:** Wörterbuch der Soziologie. Kröner, Stuttgart 2007, 5. Aufl.;
- Kreuzer, F.:** Tiergötter-Götzentiere. Franz Kreuzer im Gespräch mit Otto Koenig. Deutricke, Wien 1985
- Kubitzki, J. (Hrsg.):** Der sichere Fahrer. Ein Mythos? Erreichtes und Strittiges auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit. TÜV-Verlag, Köln 2002
- Lehner, S.:** Einstellungen österreichischer Autofahrer zu Abstand und Geschwindigkeit. Spezialauswertung aus SARTRE 2. Institut für Verkehrspsychologie, Wien 2000
- Levine, R.:** Eine Landkarte der Zeit. Wie Kulturen mit Zeit umgehen! Piper, München Zürich 1999
- Limboung, M.:** „Psychologische Grundlagen der Lern- und Leistungsmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr“, Vortrag beim 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft S. 39-50, Hamburg 2001

- Limbourg, M; Reiter, K.:** „Denn sie wissen nicht, was sie tun ...! Jugendliches Risikoverhalten im Verkehr. IN: Unsere Jugend, Heft 1, S. 12-21; Technische Universität Berlin, Institut der Sozialpädagogik, Reinhardt Verlag, Berlin 2003
- Löw, M.:** Raumsoziologie. Suhrkamp Verlag Frankfurt am Main 2001
- Lübbe, H.:** Fortschrittsreaktionen. Über konservative und destruktive Modernität!“ Verlag Styria, Graz Wien 1987
- Lübbe, H.:** Zwischen Herkunft und Zukunft. Bildung in einer dynamischen Zivilisation. Picus Verlag, Wien 1998
- Molcho, S.:** Körpersprache als Dialog. Mosaik Verlag GmbH, München 1988
- Popitz, H.:** Über die Präventivwirkung des Nichtwissens. Dunkelziffer, Norm und Strafe. J.C.B. Mohr, Tübingen, 1968
- Raithel, J.(Hg):** Risikoverhalten im Jugendalter. Leske und Budrich, Opladen, 2000
- Ringel, E.:** Die Seele des österreichischen Autofahrers. In: Freiheit mit hundert PS. Hrsg. Sedlacek, R.; Hanreich, G.: Verlag Kremayr&Scheriau, Wien 1989
- Risser, R.:** Alkohol am Steuer und unangepasste Geschwindigkeit: Was die Verkehrspsychologie zur Problemlösung beiträgt. INFAR 2001
- Risser, R.:** Kommunikation und Kultur des Strassenverkehrs. Literas Universitätsverlag, Wien 1988
- Rosa, H.:** Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 2005
- Scholze-Stubenrecht, W.:** Duden „Das große Wörterbuch der deutschen Sprache“. Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG, 3. Aufl., Mannheim 1999
- Schopf, J.:** Die Geschwindigkeit im Straßenverkehr. Habilitationsschrift, Technische Universität Wien, 1992
- Taylor, S.E.; Peplau, L.A.; Sears, D.O.:** Social Psychology. New Jersey (Prentice Hall) 1997
- Virilio, P.:** Der negative Horizont. Bewegung-Geschwindigkeit-Beschleunigung. Carl Hanser Verlag, München Wien 1989
- Virilio, P.:** Fluchtgeschwindigkeit. Carl Hanser Verlag, München Wien 1993
- Walther, K.:** Die fahrzeugäquivalente Reisezeit im öffentlichen Personennahverkehr. Verkehr und Technik, Heft 7/1975
- Weiss, H.:** Soziologische Theorien der Gegenwart. Darstellung der großen Paradigmen. Springer-Verlag, Wien 1993

Quellen

- Forschungsbericht:** Rune Elvik: Speed and Road safety. Synthesis of Evidence from Evaluation Studies. Norwegen 2005
- „Wir finden neue Wege – die Jugend geht mit“,** Broschüre anlässlich der Preisverleihung des FSV-2007
- Kuratorium für Verkehrssicherheit:** Verkehr in Österreich. Verkehrsunfallstatistik 2005., BM.I, Wien 2006
- Kuratorium für Verkehrssicherheit:** Verkehr in Österreich. Verkehrsunfallstatistik 2006., BM.I, Wien 2007
- Statistisches Bundesamt:** Verkehr. Unfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden 2006

Internetquellen

<http://www.arboe.at>, Jänner 2008
ARBÖ, Touringclub in Österreich

<http://www.autoundverkehr.de/inhalt/europa-reisen/geschwindigkeit-eu.html>, Jänner 2008
Verantwortlich für den Inhalt der Website im Sinne des Teledienstgesetzes ist Wolf Dieter Reichwein, Rechtsanwalt und Fachjournalist

http://www.bfu.ch/forschung/ergebnisse/report/r_37_d.html: März 2008
Bächli-Biètry, J.: Konkretisierung des Schweizer 2-Phasen-Modells der Fahrausbildung. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern 1998

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pk/2006/Unfallgeschehen/PressebrochureUnfallgeschehen05.property=File.pdf>, Mai 2007
Statistisches Bundesamt 2006 – 15 – 0836, Unfallgeschehen 2005, Wiesbaden

<http://www.eetimes.eu/germany/206504111>, Februar 2008
Weltweiter Industrie-Nachrichtendienst für Elektronikingenieure und technisches Management, Deutschland, Österreich, Schweiz

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm, März 2008:
Die Europäische Kommission zum „European Road Safety Day“ Paris Okt. 2008

http://www.lrz-muenchen.de/~wlm/ein_voll.htm, Juni 2008
Ilmes-Internet-Lexikon der Methoden der empirischen Sozialforschung

<http://www.kfv.at/fileadmin/Publikationen/Verkehrsunfallstatistiken/2006/VUS2006.pdf>, Mai 2007
Herausgegeben vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres (BMI), Wien

<http://www.oamtc.at>, Jänner 2008
ÖAMTC, Touringclub in Österreich

<http://orf.at/070711-14303/index.html>, Juli 2007
Informationsdienst des Österreichischen Rundfunks

www.ots.at, Jänner 2006 bis März 2008
OTS: Die APA-OTS Originaltext-Service GmbH ist ein Unternehmen der APA – Austria Presse Agentur Gruppe. APA-OTS verbreitet Presseaussendungen im Originalwortlaut unter inhaltlicher Verantwortung des Aussenders.

<http://www.rosae.esta-bw.de>, Februar 2008
European Road safety group

<http://www.sozpsy.uni-hannover.de/Marienthal/glossar/glossar.html>, März 2008
Virtuelles Lexikon zu: Methoden der empirischen Sozialforschung

http://www.statistik.at/web_en/statistics/education_culture/educational_attainment/029839.html, Jänner 2008
Statistik Austria

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Getötete Personen nach Art der Verkehrsteilnahme.....	5
Tabelle 2: Verletzte Personen nach Art der Verkehrsteilnahme.....	6
Tabelle 3: Getötete und Verletzte nach Altersgruppen und Geschlecht.....	6
Tabelle 4: Unfallzahlen mit Jugendlichen 2002 - 2006.....	7
Tabelle 5: Hauptunfallursachen für Straßenverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang 2006.....	9
Tabelle 6: Relatives Risiko, in einen Unfall mit Verletzten verwickelt zu werden.....	12
Tabelle 7: Häufigkeiten zur schriftlichen Fragebogenerhebung.....	108
Tabelle 8: Häufigkeiten zur Onlineerhebung.....	109
Tabelle 9: Mittelwertsvergleich zu den Funktionen des Autos, Motorrades und Mopeds.....	118
Tabelle 10: Korrelationsmatrix zur Funktion des Autos.....	121
Tabelle 11: Rotierte Faktorladungen zur Funktion des Autos.....	123
Tabelle 12: Reihung der Bedeutung der Funktionen des Autos.....	127
Tabelle 13: Geschlechtsspezifische Mittelwerte der Summenscores der Faktoren.....	128
Tabelle 14: Geschlechtsspezifische Mittelwerte in der Altersklasse zwischen 25 und 60 Jahren	129
Tabelle 15: Geschlechtsspezifische Mittelwerte in der Altersklasse zwischen 18 und 24 Jahren.....	130
Tabelle 16: Geschlechtsspezifische Mittelwerte in der Altersklasse ab 61 Jahren.....	131
Tabelle 17: Bildungsspezifische Mittelwerte.....	132
Tabelle 18: Bildungsspezifisches Ranking der Funktionen des Autos.....	133
Tabelle 19: Ausbildungsspezifische Bedeutung der Funktionen des Autos unter Jugendlichen	134
Tabelle 20: Korrelationsmatrix zur Funktion des Motorrades.....	137
Tabelle 21: Rotierte Faktorladungen zur Funktion des Motorrades.....	139
Tabelle 22: Reihung der Bedeutung der Funktionen des Motorrades.....	143
Tabelle 23: Bedeutung der Funktionen des Motorrades nach der Dauer des Führerscheinbesitzes.....	144
Tabelle 24: Altersspezifische Bedeutung der Funktionen des Motorrades.....	145
Tabelle 25: Korrelationsmatrix ³⁴³ zur Funktion des Mopeds.....	147
Tabelle 26: Rotierte Faktorladungen zur Funktion des Motorrades.....	149
Tabelle 27: Reihung der Bedeutung der Funktionen des Mopeds.....	151
Tabelle 28: Altersspezifische Bedeutung der Funktionen des Mopeds.....	152
Tabelle 29: Altersspezifische Bedeutung der Funktionen des Mopeds unter Jugendlichen.....	153
Tabelle 30: Geschlechtsspezifische Bedeutung der Funktionen des Mopeds.....	154
Tabelle 31: Ausbildungsspezifisches Ranking der Funktionen des Autos unter Jugendlichen.....	155
Tabelle 32: Soziografische Disposition der Funktionsbereiche des Autos.....	171
Tabelle 33: Risikobereitschaft und Wahrnehmung von Gefahr.....	173
Tabelle 34: Unabhängigkeit und Wahrnehmung von Gefahr.....	174
Tabelle 35: Selbstdarstellung und Wahrnehmung von Gefahr.....	175
Tabelle 36: Reisefreudigkeit und Wahrnehmung von Gefahr.....	175

³⁴³ Die vollständige Analyse: siehe Anhang VII

Tabelle 37: Transportmittel und Wahrnehmung von Gefahr.....	176
Tabelle 38: Geschwindigkeitsverhalten.....	179
Tabelle 39: Risikobereitschaft und Geschwindigkeitsverhalten.....	181
Tabelle 40: Unabhängigkeit und Geschwindigkeitsverhalten.....	181
Tabelle 41: Selbstdarstellung und Geschwindigkeitsverhalten.....	182
Tabelle 42: Reisefreudigkeit und Geschwindigkeitsverhalten.....	183
Tabelle 43: Transportbedarf und Geschwindigkeitsverhalten.....	183
Tabelle 44: Risikobereitschaft und Einstellung zu Tempolimits.....	186
Tabelle 45: Unabhängigkeit und Einstellung zu Tempolimits.....	188
Tabelle 46: Selbstdarstellung und Einstellung zu Tempolimits.....	189
Tabelle 47: Transportmittel und Einstellung zu Tempolimits.....	190
Tabelle 48: Risikobereitschaft und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen.....	194
Tabelle 49: Unabhängigkeit und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen.....	194
Tabelle 50: Selbstdarstellung und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen.....	195
Tabelle 51: Transportbedarf und Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen.....	196
Tabelle 52: Vergleichswerte zwischen den Faktoren Jugendlichkeit und Unerfahrenheit.....	197
Tabelle 53: Einhaltung von Tempolimits bei Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzung.....	199
Tabelle 54: Einhaltung von Tempolimits allgemein.....	200

Darstellungsverzeichnis

Darstellung 1: Exponentialmodell von G. Nilsson.....	11
--	----

Grafikverzeichnis

Grafik 1: Scree-Test und Kaiser-Kriterium zur Funktion des Autos.....	122
Grafik 2: Scree-Test und Kaiser-Kriterium zur Funktion des Motorrades.....	138
Grafik 3: Scree-Test und Kaiser-Kriterium zur Funktion des Mopeds.....	148
Grafik 4: Geschlechtsspezifische durchschnittliche Risikobereitschaft.....	160
Grafik 5: Altersspezifische durchschnittliche Risikobereitschaft.....	161
Grafik 6: Altersspezifisches durchschnittliches Unabhängigkeitsbedürfnis.....	164
Grafik 7: Geschlechtsspezifische durchschnittliche Selbstdarstellung.....	165
Grafik 8: Altersspezifische durchschnittliche Selbstdarstellung.....	166
Grafik 9: Altersspezifisches durchschnittliches Transportbedürfnis.....	169

Anhänge

Anhang I: Unfallgeschehen der EU Staaten

Anhang II: Erlaubte Höchstgeschwindigkeiten in Europa

Anhang III: Leitfaden der qualitativen Interviews

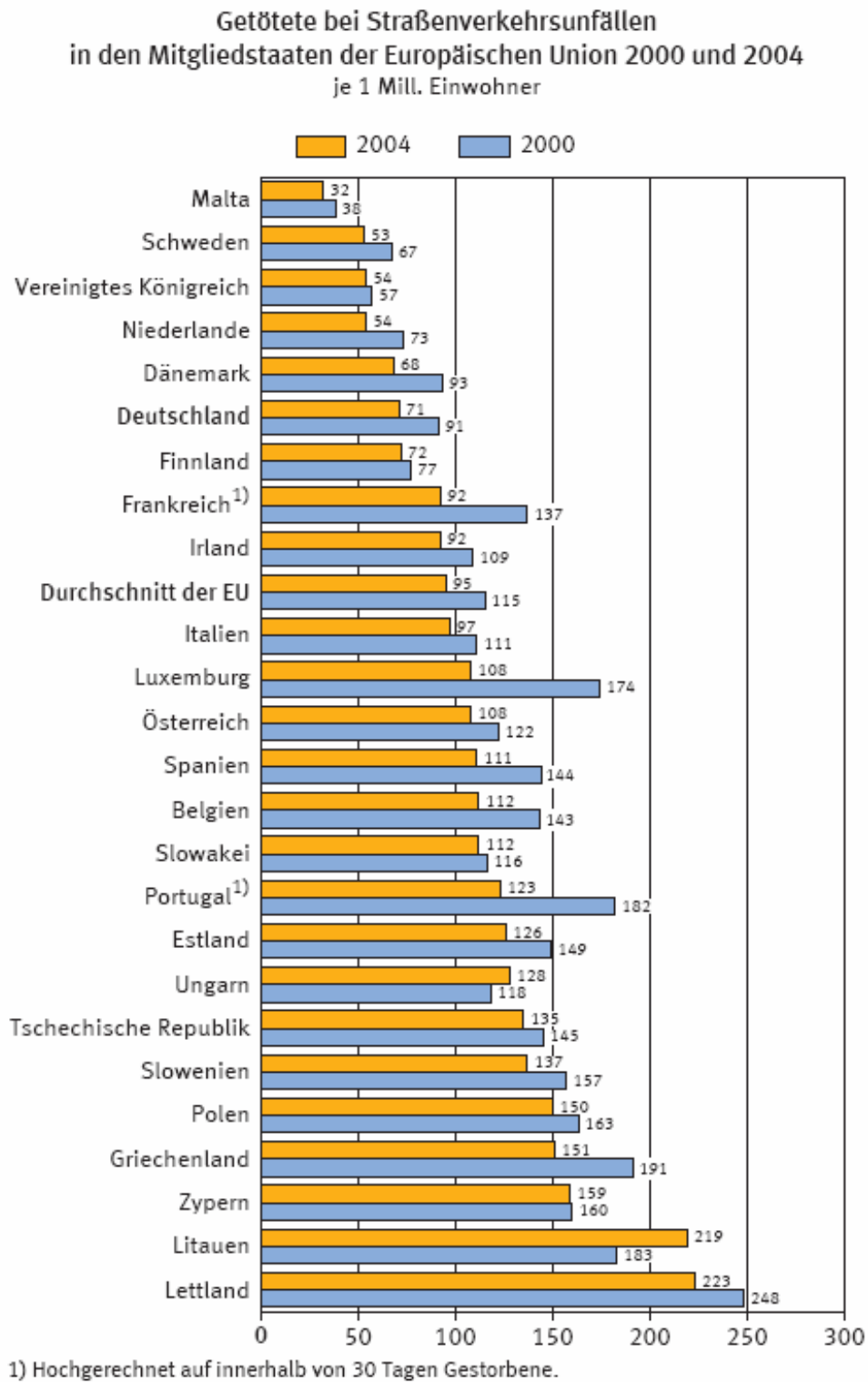
Anhang IV: Schriftlicher Fragebogen

Anhang V: Korrelationsmatrix der Faktorenanalyse Auto

Anhang VI: Korrelationsmatrix der Faktorenanalyse Motorrad

Anhang VII: Korrelationsmatrix der Faktorenanalyse Moped

Anhang I: Unfallgeschehen der EU Staaten



Anhang II:**Erlaubte Höchstgeschwindigkeit für PKW in Europa**

		innerorts (in km/h)	außerorts (in km/h)	Autobahn (in km/h)	Anmerkungen
Belgien		50	90 Schnellstraße: 120	120	
Bosnien-Herz.		60	80	120 / *80	* für 
Bulgarien		50	90/*70	130/*100	* für 
Dänemark		50	80/*70	130/*80	* für 
Deutschland		50	100/*80	kein Tempolimit, Richtgeschwindigkeit 130/*80	* für 
Estland		50	90	110/*90	* für 
Finnland		50	100/*80	120/*80	* für 
Frankreich		50	90 / *80 Schnellstraße: 110 / *100 bei Regen 80	130 / *110 bei Regen 110**	* für  über 3,5 t
Griechenland		50	90 (teilweise 110)/*80	120 /*80	* für 
Großbritannien		48	96/*80	112/*96	* für 
Irland		50	80 / *100	120	* Schnellstraße
Italien		50	90/*70 Schnellstraße: 110/*70	130/*80 bei Regen 110	* für 

Kroatien		50	80 Schnellstraße: 100/*80	130/*80	* für 
Lettland		50	90	110/*80	* für 
Litauen		50	90	110	
Luxemburg		50	90 *75	130/*und**90/ Bei Nässe 110/**75	* bei Führer- schein unter 1 Jahr ** für 
Malta		50	80		
Mazedonien		50 / 60	80 Schnellstraße 100	120/*80	* für 
Niederlande		50	80 Schnellstraße: 100/*80	120/*80	* für 
Norwegen		50	80/*(ungebremst 60)	90/*80 (ungebremst 60)	* für 
Österreich		50	100/*80/ **60 (70 auf Schnellstraße)/	130/**80, von 22-5 Uhr 110, außer A1 und A2	* 80 für Wohnanhänger über 750 kg, **für  über 3,5 t
Polen		50/ *60	90/**80 Schnellstraße 100	130/**80	* 23 Uhr - 5 Uhr **für 
Portugal		50	90(100)/ **70(80)/	120/*90/ **100	* bei Führer- schein unter 1 Jahr **für 
Rumänien		50	90	120/*100(90 für Ge- spanne über 3,5t)	* für 
Schweden		50	70-90/ *80 Schnellstraße: 90-110/	110 / *80(40, wenn Hänger ungebremst)	* für 

Schweiz		50	80 Schnellstraße: 100/*80	120/*80	*für 
Serbien-Monten.		60	80 Schnellstraße 100	120/*80	*für 
Slowakei		60	90	130/*90	*für 
Slowenien		50	90/*80 Schnellstraße: 100/*80	130/*80	*für 
Spanien		50	90/*70 Schnellstraße (mit mehr als 1 Fahrspur in jede Richtung): 100/*80	120/*(für Hänger bis 0,75 t 90, über 0,75 t 80)	*für 
Tschechien		50	90/*80 Schnellstraße: 130/*80	130/*80	*für 
Türkei		50	90	120/*80	*für 
Ungarn		50	90 (für Kfz aller Art bis 2,5t)/*70 Schnellstraße: 110/*70	130/*80	*für 
Zypern		50	80	100	
Stand Mai 2005 (ohne Gewähr)					

Erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Motorräder in Europa

		innerorts (in km/h)	außerorts (in km/h)	Autobahn (in km/h)	Anmerkungen
Belgien		50	90 / *120	120	* Schnellstraße
Bosnien-Herz.		60	80	120	
Bulgarien		50	90	100	
Dänemark		50	80	130	
Deutschland		50	100	kein Tempolimit Richtgeschwindigkeit 130	
Estland		50	90	110	
Finnland		50	100	120	
Frankreich		50	90 / * 110 bei Regen 80	130 bei Regen 110	* Schnellstraße
Griechenland		50 / *40	70	90	
Großbritannien		48	96	112	
Irland		50	80 / *100	120	* Schnellstraße
Italien		50	90 / *110	130 bei Regen 110	* Schnellstraße
Kroatien		50	80 / *100	130	* Schnellstraße
Lettland		50	90	90	
Litauen		50	90	110	

Luxemburg		50	90 *75	120 / *90 Bei Nässe 75	* bei Führerschein unter 1 Jahr
Malta		50	80		
Mazedonien		50 teilw. 60	80 /* 100	120	* Schnellstraße
Niederlande		50	80 /*100	120	* Schnellstraße
Norwegen		50	60	60	
Österreich		50	100	130 / von 22- 5 Uhr 110, außer A1 und A2	
Polen		50 /*60	90 /**100	130	* 23 Uhr - 5 Uhr ** Schnellstraße
Portugal		50	90(100)	120/*90	* bei Führerschein unter 1 Jahr
Rumänien		50	90	100	
Schweden		50	*70-90/ **90-110 ***80	110 / ***80	*entsprechend Beschilderung ** Schnellstraße entsprechend Be- schilderung ***für  mit Anhänger
Schweiz		50	80 /*100	120	*Schnellstraße
Serbien-Monten.		60	80 /*100	120	*Schnellstraße
Slowakei		60	90	130	
Slowenien		50	90/*100	130	*Schnellstraße

Spanien		50	90/*100	120	*Schnellstraße (mit mehr als 1 Fahrspur in jede Richtung)
Tschechien		50	90	130	
Türkei		50	80	*80	
Ungarn		50	90 /*110	130	*Schnellstraße
Zypern		50	80	100	
Stand Mai 2005 (ohne Gewähr)					

© by Auto-und-Verkehr.de 1998-2008 Zuletzt geändert am: 16.02.2008

Anhang III:**Leitfaden der qualitativen Interviews**

1. Angabe demographischer Daten:

- Alter
- Bildungsweg
- Führerschein (seit wann, welche Art von Führerschein, Methode der Führerscheinprüfung)
- Eigene Kraftfahrzeuge oder Mitbenützung von Kraftfahrzeugen anderer Personen

2. In welchen Verhaltensweisen sehen Sie das größte Gefahrenpotential im Straßenverkehr?

3. Welche Bedeutung hat das Kraftfahrzeug für Sie persönlich?

4. Kennen Sie die Lust auf Beschleunigung?

5. Wie gehen Sie mit dem Dilemma um, einerseits über moderne Technik zu verfügen und andererseits das Geschwindigkeitspotential des Kraftfahrzeuges nicht voll ausschöpfen zu dürfen?

6. Was hält sie davon ab, auf das Bedürfnis nach Geschwindigkeit zu verzichten?

7. Denken Sie während der Fahrt an das eigene Risiko? An das Risiko der Insassen?
An das Risiko anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen?

Anhang IV:**Fragebogen-Erhebung zu****„SICHERHEIT im Straßenverkehr“**

Trotz verkehrssichernder Maßnahmen der vergangenen Jahrzehnte verunglücken noch immer zu viele Menschen auf Österreichs Straßen.

An die 52.000 Menschen wurden im Jahr 2006 aufgrund eines Verkehrsunfalles verletzt.

730 Menschen starben infolge eines Verkehrsunfalles.

Das bedeutet, dass durchschnittlich täglich 2 Menschen der Straße zum Opfer fallen.

Fast ein Viertel aller Unfalltoten und ein Drittel aller Verletzten sind Jugendliche, im Alter zwischen 15 und 24 Jahren.

Von all den oben genannten Schicksalen sind auch die angehörigen Familien betroffen.

Die Untersuchung wird im Rahmen einer Diplomarbeit durchgeführt. Sie soll einen Beitrag zur Unfallursachen-Forschung leisten und der Suche nach geeigneten Sicherheitsmaßnahmen Hilfestellung geben.

Der Fragebogen richtet sich nur an Kraftfahrzeuglenkerinnen und –lenker.

Bei eventuellen Fragen oder Anregungen wenden Sie sich bitte an:

e-mail: julei24@yahoo.de (Julia Leichtfried)

Alle Angaben werden streng anonym behandelt, und ausschließlich für Forschungszwecke verwendet.

Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 30 Minuten.

Herzlichen Dank im Voraus für Ihre Mitarbeit!

1. Die eigene Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr:

Bitte kreuzen Sie zutreffendes an.

1.1. Besitzen Sie einen Führerschein?

☐ ja / ☐ nein (wenn „nein“, bitte weiter zu Frage 1.6.)

wenn „ja“:

Welchen Führerschein besitzen Sie?

- 1.1.1. ☐ A.....seit dem Jahr:.....
- 1.1.2. ☐ B.....seit dem Jahr:.....
- 1.1.3. ☐ C.....seit dem Jahr:.....
- 1.1.4. ☐ D.....seit dem Jahr:.....
- 1.1.5. ☐ D.....seit dem Jahr:.....

(bitte Jahr der Führerscheinprüfung eintragen)

1.2. Sind Sie Autobesitzer / Autobesitzerin:

☐ ja / ☐ nein (wenn „nein“, bitte weiter zu 1.3.)

wenn „ja“:

Wie lange schon besitzen Sie ein Auto:

- 1.2.1. ☐ zwischen 1 und 6 Monaten
- 1.2.2. ☐ zwischen 7 und 12 Monaten
- 1.2.3. ☐ zwischen 1 Jahr und 2 Jahren
- 1.2.4. ☐ zwischen 2 Jahren und 3 Jahren
- 1.2.5. ☐ zwischen 3 Jahren und 5 Jahren
- 1.2.6. ☐ seit mehr als 5 Jahren

1.3. Ich habe kein eigenes Auto, aber ich leihe mir ab und zu ein Auto aus:

☐ ja / ☐ nein

1.4. Sind Sie Besitzer / Besitzerin eines **Motorrades**?

☐ ja / ☐ nein (wenn „nein“, bitte weiter zu 1.5.)

wenn „ja“:

Wie lange schon besitzen Sie ein Motorrad?

- 1.4.1. ☐ zwischen 1 und 6 Monaten
- 1.4.2. ☐ zwischen 7 und 12 Monaten
- 1.4.3. ☐ zwischen 1 Jahr und 2 Jahren
- 1.4.4. ☐ zwischen 2 Jahren und 3 Jahren
- 1.4.5. ☐ zwischen 3 Jahren und 5 Jahren
- 1.4.6. ☐ seit mehr als 5 Jahren

1.5. Ich habe kein eigenes Motorrad, aber ich leihe mir ab und zu ein Motorrad aus:

☐ ja / ☐ nein

1.6. Sind Sie Besitzer / Besitzerin eines **Mopeds** ?

☐ ja / ☐ nein (wenn „nein“, bitte weiter zu 1.7.)

wenn „ja“:

Wie lange schon besitzen Sie ein Moped?

- 1.6.1. ☐ zwischen 1 und 6 Monaten
- 1.6.2. ☐ zwischen 7 und 12 Monaten
- 1.6.3. ☐ zwischen 1 Jahr und 2 Jahren
- 1.6.4. ☐ zwischen 2 Jahren und 3 Jahren
- 1.6.5. ☐ zwischen 3 Jahren und 5 Jahren
- 1.6.6. ☐ seit mehr als 5 Jahren

1.7. Ich habe kein eigenes Moped, aber ich leihe mir ab und zu ein Moped aus:

☐ ja / ☐ nein

2. Welche Funktion hat für Sie das Auto?

Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen mit Hilfe der vorgegebenen Skala von 1 bis 5.

„1“ bedeutet: „das trifft für mich kaum zu“ / „5“ bedeutet: „das trifft für mich sehr stark zu“

Es geht dabei um Ihre Meinung.

Die Fragen 2.1. bis 2.4. richten sich **nur an Autofahrer und -fahrerinnen**.

Bitte jede Frage beantworten!

2.1. Autofahren bedeutet für mich:

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
2.1.1.	Frei sein	1	2	3	4	5
2.1.2.	Von einem Ort zum anderen kommen	1	2	3	4	5
2.1.3.	Beschleunigung genießen	1	2	3	4	5
2.1.4.	Erwachsen zu sein	1	2	3	4	5
2.1.5.	Mich gut zu fühlen	1	2	3	4	5
2.1.6.	Auf Reise zu sein	1	2	3	4	5
2.1.7.	Mich erhaben zu fühlen	1	2	3	4	5
2.1.8.	Herausforderung zu bewältigen	1	2	3	4	5
2.1.9.	Grenzsituationen kennenzulernen	1	2	3	4	5
2.1.10.	Ein Risiko eingehen	1	2	3	4	5

2.2. Ich verwende das Auto als (oder für):

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
2.2.1.	Personenverkehrsmittel	1	2	3	4	5
2.2.2.	Berufsfahrzeug	1	2	3	4	5
2.2.3.	Güterverkehrsmittel	1	2	3	4	5
2.2.4.	Sportgerät	1	2	3	4	5
2.2.5.	Ausdruck meines Lebensstils	1	2	3	4	5
2.2.6.	Landschaftsgenuss	1	2	3	4	5
2.2.7.	Lebenslust	1	2	3	4	5
2.2.8.	Persönliche Freiheit	1	2	3	4	5
2.2.9.	Unternehmungslust	1	2	3	4	5

2.3.	Sind Sie ein begeisterter Autofahrer, eine begeisterte Autofahrerin?	1	2	3	4	5
------	--	---	---	---	---	---

2.4.	Sind Sie stolz auf das Auto, das Sie fahren?	1	2	3	4	5
------	--	---	---	---	---	---

Die Fragen 2.5. bis 2.8. richten sich **nur an Motorradfahrer bzw. -fahrerinnen**.

Bitte jede Frage beantworten!

2.5. Motorradfahren bedeutet für mich:

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
2.5.1.	Frei sein	1	2	3	4	5
2.5.2.	Von einem Ort zum anderen kommen	1	2	3	4	5
2.5.3.	Beschleunigung genießen	1	2	3	4	5
2.5.4.	Erwachsen zu sein	1	2	3	4	5
2.5.5.	Mich gut zu fühlen	1	2	3	4	5
2.5.6.	Auf Reise zu sein	1	2	3	4	5
2.5.7.	Mich erhaben zu fühlen	1	2	3	4	5
2.5.8.	Herausforderung zu bewältigen	1	2	3	4	5
2.5.9.	Grenzsituationen kennenzulernen	1	2	3	4	5
2.5.10.	Ein Risiko eingehen	1	2	3	4	5

2.6. Ich verwende das Motorrad als (oder für):

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
2.6.1.	Personentransportmittel	1	2	3	4	5
2.6.2.	Berufsfahrzeug	1	2	3	4	5
2.6.3.	Gütertransportmittel	1	2	3	4	5
2.6.4.	Sportgerät	1	2	3	4	5
2.6.5.	Ausdruck meines Lebensstils	1	2	3	4	5
2.6.6.	Landschaftsgenuss	1	2	3	4	5
2.6.7.	Lebenslust	1	2	3	4	5
2.6.8.	Persönliche Freiheit	1	2	3	4	5
2.6.9.	Unternehmungslust	1	2	3	4	5

2.7.	Sind Sie ein begeisterter Motorradfahrer, eine begeisterte Motorradfahrerin?	1	2	3	4	5
------	--	---	---	---	---	---

2.8.	Sind Sie stolz auf das Motorrad, das Sie fahren?	1	2	3	4	5
------	--	---	---	---	---	---

Die Fragen 2.9. bis 2.12. richten sich **nur an Mopedfahrer bzw. -fahrerinnen**.

Bitte jede Frage beantworten!

2.9. Mopedfahren bedeutet für mich:

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
2.9.1.	Frei sein	1	2	3	4	5
2.9.2.	Von einem Ort zum anderen kommen	1	2	3	4	5
2.9.3.	Beschleunigung genießen	1	2	3	4	5
2.9.4.	Erwachsen zu sein	1	2	3	4	5
2.9.5.	Mich gut zu fühlen	1	2	3	4	5
2.9.6.	Auf Reise zu sein	1	2	3	4	5
2.9.7.	Mich erhaben zu fühlen	1	2	3	4	5
2.9.8.	Herausforderung zu bewältigen	1	2	3	4	5
2.9.9.	Grenzsituationen kennenzulernen	1	2	3	4	5
2.9.10.	Ein Risiko eingehen	1	2	3	4	5

2.10. Ich verwende das Moped als (oder für):

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
2.10.1.	Personentransportmittel	1	2	3	4	5
2.10.2.	Berufsfahrzeug	1	2	3	4	5
2.10.3.	Gütertransportmittel	1	2	3	4	5
2.10.4.	Sportgerät	1	2	3	4	5
2.10.5.	Ausdruck meines Lebensstils	1	2	3	4	5
2.10.6.	Landschaftsgenuss	1	2	3	4	5
2.10.7.	Lebenslust	1	2	3	4	5
2.10.8.	Persönliche Freiheit	1	2	3	4	5
2.10.9.	Unternehmungslust	1	2	3	4	5

2.11.	Sind Sie ein begeisterter Mopedfahrer, eine begeisterte Mopedfahrerin?	1	2	3	4	5
-------	--	---	---	---	---	---

2.12.	Sind Sie stolz auf das Moped, das Sie fahren?	1	2	3	4	5
-------	---	---	---	---	---	---

3. Sicherheit im Straßenverkehr

3.1. Welche Umstände oder Situationen sehen sie im Straßenverkehr als besonders gefährlich an?

Bitte bewerten Sie die folgenden Situationen mit Hilfe der vorgegebenen Skala von 1 bis 5.

„1“ bedeutet: „hier sehe ich wenig Gefahr“

„5“ bedeutet: „diese Situation ist meiner Meinung nach sehr gefährlich“

Es geht dabei um Ihre Meinung.

Bitte jede Frage beantworten!

		kaum gefähr- lich		kommt drauf an		sehr gefähr- lich
3.1.1.	Übermüdung	1	2	3	4	5
3.1.2.	Geringer Abstand	1	2	3	4	5
3.1.3.	Geschwindigkeitsüberschreitung	1	2	3	4	5
3.1.4.	Alkohol am Steuer	1	2	3	4	5
3.1.5.	Dichter Verkehr	1	2	3	4	5
3.1.6.	Überholen	1	2	3	4	5
3.1.7.	Raserei (mehr als 40km/h über Limit)	1	2	3	4	5
3.1.8.	Langsamfahrer	1	2	3	4	5
3.1.9.	Drogen am Steuer	1	2	3	4	5
3.1.10.	Telefonieren am Steuer	1	2	3	4	5
3.1.11.	Schlechte Straßenverhältnisse	1	2	3	4	5
3.1.12.	Schlechte Witterungsverhältnisse	1	2	3	4	5
3.1.13.	Ablenkung	1	2	3	4	5

3.2. Ihre Einstellung zu Verkehrssicherheitskontrollen

Bitte bewerten Sie die folgenden Angaben mit Hilfe der vorgegebenen Skala von 1 bis 5.

„1“ bedeutet: „das betrachte ich als wenig sinnvoll“

„5“ bedeutet: „das betrachte ich als sehr sinnvoll“

Es geht dabei um Ihre Meinung.

Bitte jede Frage beantworten!

3.2.1. Wann finden Sie Verkehrssicherheitskontrollen als sinnvoll?

		kaum sinnvoll				sehr sinnvoll
3.2.1.1.	Immer	1	2	3	4	5
3.2.1.2.	Nachts	1	2	3	4	5
3.2.1.3.	Zu Verkehrsstoßzeiten	1	2	3	4	5
3.2.1.4.	Am Wochenende	1	2	3	4	5
3.2.1.5.	Zu Zeiten mit dichtem Reiseverkehr	1	2	3	4	5

3.2.2. Wo finden Sie Verkehrssicherheitskontrollen als sinnvoll?

		kaum sinnvoll				sehr sinnvoll
3.2.2.1.	Vor Schulen und Krankenhäusern	1	2	3	4	5
3.2.2.2.	Im Ortsgebiet	1	2	3	4	5
3.2.2.3.	Auf Autobahnen	1	2	3	4	5
3.2.2.4.	Auf engen kurvigen Landstraßen	1	2	3	4	5
3.2.2.5.	Auf breiten Landstraßen	1	2	3	4	5

3.2.3. Wie ist Ihre Meinung zu folgenden Aussagen, in denen es um das Thema Tempolimits im Straßenverkehr geht?

	Ich stimme über= haupt nicht zu	Ich stimme eher nicht zu	teils / teils	Ich stimme eher zu	Ich stimme voll zu
3.2.3.1. Tempolimits sind im Sinne der allgemeinen Verkehrssicherheit gerechtfertigt.					
3.2.3.2. Auf ausgebauten Straßenabschnitten soll das Tempolimit erhöht werden.					
3.2.3.3. Jeder Lenker soll selber entscheiden, welche Geschwindigkeit der Situation gerecht ist.					
3.2.3.4. Verkehrskontrollen sollten konsequenter durchgeführt werden.					
3.2.3.5. Jugendliche Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen sollten besonders streng kontrolliert werden.					
3.2.3.6. Der Großteil der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen hält sich an die vorgegebenen Tempolimits.					
3.2.3.7. Das Tempolimit auf Bundes- und Landstraßen soll herabgesenkt werden, da die meisten Unfälle mit Verletzten oder Todesopfern auf Landstraßen passieren.					
3.2.3.8. Geschwindigkeitskontrollen finden häufig statt, um Autofahrer abzuzocken.					
3.2.3.9. Warnhinweise des Verkehrsfunks über Radarmessungen sind sinnvoll.					
3.2.3.10. Das Überschreiten von Tempolimits ist nicht wirklich ein Problem.					
3.2.3.11. Führerscheineabnahmen wegen einer Tempolimit-überschreitung sind ein Blödsinn.					

3.3. Geschwindigkeit im Straßenverkehr:

Bitte bewerten Sie die folgenden Angaben mit Hilfe der vorgegebenen Skala von 1 bis 5.

„1“ bedeutet: „das trifft kaum auf mich zu“

„5“ bedeutet: „das trifft sehr auf mich zu“

Es geht dabei um Ihre Meinung.

Bitte jede Frage beantworten!

3.3.1. Was veranlasst Sie, Geschwindigkeit zu drosseln, bzw. sich an Tempolimits zu halten?

		trifft kaum zu			trifft sehr zu	
3.3.1.1.	Verkehrstafel mit Geschwindigkeitsbegrenzung	1	2	3	4	5
3.3.1.2.	Ortstafeln	1	2	3	4	5
3.3.1.3.	Warnhinweise	1	2	3	4	5
3.3.1.4.	Kurvenreiche Strecke	1	2	3	4	5
3.3.1.5.	Enge Straße	1	2	3	4	5
3.3.1.6.	Kinder in Fahrbahnnähe	1	2	3	4	5
3.3.1.7.	Dichter Verkehr	1	2	3	4	5
3.3.1.8.	Allgemein verordnete Tempolimits	1	2	3	4	5
3.3.1.9.	Geldstrafe	1	2	3	4	5
3.3.1.10.	Fussgänger	1	2	3	4	5
3.3.1.11.	Verkehrshindernisse	1	2	3	4	5
3.3.1.12.	Witterungsverhältnisse	1	2	3	4	5
3.3.1.13.	Polizei	1	2	3	4	5
3.3.1.14.	Radar	1	2	3	4	5
3.3.1.15.	Section Control	1	2	3	4	5
3.3.1.16.	Androhung von Führerscheinentzug	1	2	3	4	5
3.3.1.17.	Persönliche Gefahreinschätzung	1	2	3	4	5
3.3.1.18.	Eigenes Sicherheitsbedürfnis	1	2	3	4	5
3.3.1.19.	Verantwortung gegenüber Insassen	1	2	3	4	5
3.3.1.20.	Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern	1	2	3	4	5

3.3.2. Technischer Fortschritt ermöglicht eine zunehmende Beschleunigung.

Wie gehen Sie mit dem Dilemma um, wenn Sie einerseits Lust auf Geschwindigkeit haben, sich jedoch Tempolimits unterordnen müssen?

	Das trifft auf mich über=haupt nicht zu	Das trifft auf mich eher nicht zu	teils / teils	Das trifft auf mich eher zu	Das trifft auf mich voll zu
3.3.2.1. Ich habe kein besonderes Bedürfnis nach Geschwindigkeit.					
3.3.2.2. Ich fahre dort schnell, wo es Straßenverhältnisse erlauben.					
3.3.2.3. Ich fahre dann schnell, wenn es die Witterungsverhältnisse erlauben.					
3.3.2.4. Ich halte mich immer an vorgegebene Tempolimits.					
3.3.2.5. Bei höheren Geschwindigkeiten fühle ich mich unsicher.					
3.3.2.6. Ich vertraue meinem persönlichen Gefühl, welche Geschwindigkeit jeweils angemessen ist.					
3.3.2.7. Ich benütze offizielle Rennstrecken, um meine Lust auf Beschleunigung ausleben zu können.					
3.3.2.8. Normalerweise halte ich mich an die Geschwindigkeitsvorgaben, aber manchmal gibt es Situationen, wo ich schneller fahre als erlaubt.					
3.3.2.9. Ich fahre häufig etwas schneller als erlaubt.					
3.3.2.10. Ich fahre oft schneller als erlaubt.					
3.3.2.11. Ich fahre oft sehr schnell.					
3.3.2.12. Ich hatte einen Unfall, und seit dem fahre ich langsamer.					

	Das trifft auf mich über= haupt nicht zu	Das trifft auf mich eher nicht zu	teils / teils	Das trifft auf mich eher zu	Das trifft auf mich voll zu
3.3.2.13. Ich hatte beinahe einen Unfall, seit diesem Schock fahre ich bewusst langsamer.					
3.3.2.14. Jemand mir sehr Nahestehender hatte einen Unfall, und seit dem fahre ich langsamer.					
3.3.2.15. Ich musste mindestens einmal wegen überhöhter Geschwindigkeit Strafe zahlen, seit dem achte ich mehr auf die vorgegebenen Tempolimits.					
3.3.2.16. Mir wurde bereits einmal aufgrund überhöhter Geschwindigkeit der Führerschein abgenommen. Seit dem fahre ich langsamer.					

3.3.3. Es gibt Umstände, welche manchmal zu einem schnelleren Tempo verleiten.

Welche dieser Aussagen würden auch auf Sie zutreffen?

Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen mit Hilfe der vorgegebenen Skala von 1 bis 5.

„1“ bedeutet: „das trifft auf mich kaum zu“

„5“ bedeutet: „das trifft auf mich sehr stark zu“

Es geht dabei um Ihre Meinung.

Bitte jede Frage beantworten!

„Unter folgenden Umständen kann es schon einmal schneller werden:“

		trifft kaum zu				trifft sehr stark zu
3.3.3.1.	Wenn ich besonders gute Laune habe.	1	2	3	4	5
3.3.3.2.	Wenn ich mich überlastet fühle.	1	2	3	4	5
3.3.3.3.	Wenn ich es besonders eilig habe.	1	2	3	4	5
3.3.3.4.	Bei schwungvoller Musik oder starken Rhythmen.	1	2	3	4	5

		trifft kaum zu				trifft sehr stark zu
3.3.3.5.	Wenn ich besonders schlechte Laune habe.	1	2	3	4	5
3.3.3.6.	Wenn ich mit Freunden unterwegs bin.	1	2	3	4	5
3.3.3.7.	Nach tollen Filmen.	1	2	3	4	5
3.3.3.8.	Wenn ich mich im Auto besonders gut fühle.	1	2	3	4	5
3.3.3.9.	Wenn ich das Auto / Moped / Motorrad toll finde.	1	2	3	4	5
3.3.3.10.	Wenn ich Verkehrstafeln mit Geschwindigkeitsbegrenzungen übersehe.	1	2	3	4	5
3.3.3.11.	Wenn ich nicht auf den Gschwindigkeitsmesser sehe und schneller unterwegs bin, als ich glaube.	1	2	3	4	5

4. Fahrschulen

4.1.

Wie schätzen Sie folgende Trainingsbereiche des Fahrschulangebotes im Hinblick darauf ein, wie viel sie Ihrer Sicherheit und der allgemeinen Sicherheit bringen?

Es geht dabei um Ihre Meinung.

		Hat mir wenig gebracht	War wichtig für mich	Hat mir sehr viel gebracht	Ich habe daran nicht teilgenommen.
4.1.1.	Technische Ausbildung				
4.1.2.	Theorie der Straßenverkehrsordnung				
4.1.3.	Fahrstunden				

4.2. Im Jänner 2003 wurde der Mehrphasen-Führerschein eingeführt. Wie schätzen Sie die neu hinzugekommenen Trainingsbereiche im Hinblick darauf ein, wie viel sie Ihrer Sicherheit und der allgemeinen Sicherheit bringen?

Es geht dabei um Ihre Meinung.

		Hat mir wenig gebracht	War wichtig für mich	Hat mir sehr viel gebracht	Ich habe daran nicht teilgenommen.
4.1.4.	Fahrsicherheitstraining				
4.1.5.	Psychologisches Gespräch				
4.1.6.	Erste Überprüfungsfahrt nach dem Erwerb des Führerscheins				
4.1.7.	Zweite Überprüfungsfahrt nach dem Erwerb des Führerscheins.				

4.2. Qualität der Fahrschule

Wie gut war die Fahrschule in der Vermittlung folgender Teilbereiche, bzw. in ihrer Ausstattung: ordnen Sie nach dem Schulnotenmodell (1 = sehr gut; 5 = nicht genügend;) Ihrer Fahrschule folgende Noten zu:

Es geht um Ihre Meinung!

		sehr gut			nicht genügend			Kann ich nicht sagen
		1	2	3	4	5		
4.2.1.	Technisches Wissen							
4.2.2.	Straßenverkehrsordnung							
4.2.3.	Fahrpraxis							
4.2.4.	Fahrsicherheit							
4.2.5.	Verkehrssicherheit							
4.2.6.	Prüfungsvorbereitung							
4.2.7.	Moderne Unterrichtsführung							
4.2.8.	Moderne Fahrzeug-Ausstattung							

4.3. Die Zahl der getöteten und verletzten 15-jährigen Moped-Lenker ist im vergangenen Jahr sehr stark gestiegen und steigt auch heuer 2007 weiter an.

Welche Maßnahmen würden Ihrer Meinung nach von Bedeutung sein, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken?

Es geht um Ihre Meinung!

Bitte jede Frage beantworten.

		Diese Maßnahme sehe ich als sinnlos an.	Diese Maßnahme würde das Unfallrisi- ko etwas vermin- dern.	Diese Maßnahme würde sehr sinnvoll sein.	Ich weiß nicht
4.3.1.	Führerscheinausbildung auch für 15-jährige Moped-Lenker				
4.3.2.	Sehr strenge Kontrollen für 15-jährige Moped-Lenker mit Führerschein-entzug!				
4.3.3.	Nachtfahrverbot für 15-jährige Moped-Lenker				
4.3.4.	Fahrsicherheitstraining für 15-jährige Moped-Lenker				
4.3.5.	Psychologisches Gespräch für 15-jährige Moped-Lenker				
4.3.6.	Regelmäßige Überprüfungsfahrten für 15-jährige Moped-Lenker				
4.3.7.	Fahrverbot für 15-jährige				

5. Angaben zur Person

Abschließend ersuche ich Sie, noch einige persönliche Daten anzugeben. Selbstverständlich bleiben alle Ihre Angaben anonym.

5.1. Geburtsjahr: 19.....

5.2. Geschlecht: o weiblich / omännlich

5.3. Wohnumgebung: in welcher Umgebung wohnen Sie?

Bitte kreuzen Sie nur **einen Wohnsitz** an, bei mehreren jenen berücksichtigen, an dem Sie die meiste Zeit verbringen.

☐	Bis 3000 Einwohner (ländliche Gegend oder Dorf)
☐	Bis 20.000 Einwohner (große Gemeinde, Kleinstadt)
☐	Bis 100.000 Einwohner (mittlere Stadt)
☐	Ab 100.000 Einwohner (große Stadt)

5.4. Arbeitsstätte: in welcher Umgebung arbeiten Sie?

Bitte kreuzen Sie nur **eine Arbeitsstätte** an, bei mehreren jenen berücksichtigen, an dem Sie die meiste Zeit verbringen.

☐	Bis 3000 Einwohner (ländliche Gegend oder Dorf)
☐	Bis 20.000 Einwohner (große Gemeinde, Kleinstadt)
☐	Bis 100.000 Einwohner (mittlere Stadt)
☐	Ab 100.000 Einwohner (große Stadt)

5.5. Abgeschlossene Schulbildung:

	Hauptschulabschluß
	Lehre
	Mittlere Höhere Schule
	Mittlere Höhere Schule mit Matura
	Fachschule
	Universitätsabschluß
	Ich habe (noch) keinen Schulabschluss

5.7. Mein derzeitiges monatliches Einkommen:

	weniger als 600,- Euro
	Zwischen 600,- und 1000,- Euro
	Zwischen 1000,- und 1500,- Euro
	Zwischen 1500,- und 2000,- Euro
	Mehr als 2000,- Euro
	Ich habe derzeit kein eigenes Einkommen.

5.8. Abgeschlossene Schulbildung des Vaters:

	Hauptschulabschluss
	Lehre
	Mittlere Höhere Schule
	Mittlere Höhere Schule mit Matura
	Fachschule
	Universitätsabschluss
	Kein Schulabschluss

Herzlichen Dank für IHRE Mühe!

Anhang V:

Korrelationsmatrix der Faktorenanalyse Auto

Korrelations-Matrix Auto	Frei sein	Von einem Ort zum anderen kommen	Beschleunigung genießen	Erwachsen zu sein	Mich gut zu fühlen	Auf Reise zu sein	Mich erhaben zu fühlen	Herausforderung zu bewältigen	Grenzsituationen kennenzulernen	Ein Risiko eingehen	Personenverkehrsmittel	Berufsfahrzeug	Güterverkehrsmittel	Sportgerät	Ausdruck meines Lebensstils	Landschaftsgenuss	Lebenslust	Persönliche Freiheit	Unternehmungslust	Begeistert Sie das Autofahren?	Sie stolz auf Ihr Auto?
Autofahren bedeutet: Frei sein	1	-0,01	0,35	0,30	0,38	0,15	0,25	0,27	0,21	0,19	0,06	0,08	-0,04	0,20	0,23	0,31	0,38	0,69	0,46	0,36	0,30
Autofahren bedeutet: Von einem Ort zum anderen kommen	-0,01	1	-0,16	-0,13	-0,18	0,02	-0,25	-0,15	-0,22	-0,30	0,30	0,17	0,07	-0,20	-0,22	-0,02	-0,15	-0,06	-0,06	-0,05	-0,11
Autofahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,35	-0,16	1	0,57	0,64	0,21	0,59	0,54	0,54	0,41	-0,20	0,03	-0,14	0,44	0,50	0,35	0,57	0,42	0,47	0,48	0,39
Autofahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,30	-0,13	0,57	1	0,70	0,26	0,68	0,57	0,46	0,35	-0,12	0,06	-0,10	0,35	0,43	0,33	0,52	0,33	0,44	0,33	0,33
Autofahren bedeutet: Mich gut zu fühlen	0,38	-0,18	0,64	0,70	1	0,25	0,72	0,62	0,58	0,40	-0,13	0,03	-0,10	0,46	0,54	0,36	0,58	0,43	0,47	0,41	0,39
Autofahren bedeutet: Auf Reise zu sein	0,15	0,02	0,21	0,26	0,25	1	0,28	0,23	0,14	0,09	-0,03	0,07	0,02	0,16	0,19	0,30	0,31	0,18	0,27	0,18	0,13
Autofahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,25	-0,25	0,59	0,68	0,72	0,28	1	0,65	0,57	0,40	-0,19	0,10	-0,05	0,48	0,55	0,29	0,51	0,28	0,32	0,30	0,29
Autofahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,27	-0,15	0,54	0,57	0,62	0,23	0,65	1	0,67	0,55	-0,17	0,12	-0,14	0,51	0,55	0,29	0,57	0,36	0,39	0,34	0,30
Autofahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,21	-0,22	0,54	0,46	0,58	0,14	0,57	0,67	1	0,66	-0,20	0,08	-0,11	0,58	0,61	0,24	0,46	0,31	0,41	0,33	0,34
Autofahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,19	-0,30	0,41	0,35	0,40	0,09	0,40	0,55	0,66	1	-0,18	-0,02	-0,14	0,49	0,59	0,14	0,38	0,24	0,32	0,19	0,30
Verwendung des Autos als: Personenverkehrsmittel	0,06	0,30	-0,20	-0,12	-0,13	-0,03	-0,19	-0,17	-0,20	-0,18	1	0,13	0,28	-0,15	-0,17	0,05	-0,10	-0,02	-0,06	-0,03	-0,09
Verwendung des Autos als: Berufsfahrzeug	0,08	0,17	0,03	0,06	0,03	0,07	0,10	0,12	0,08	-0,02	0,13	1	0,20	0,08	0,03	0,05	0,06	0,03	-0,01	0,17	0,06
Verwendung des Autos als: Güterverkehrsmittel	-0,04	0,07	-0,14	-0,10	-0,10	0,02	-0,05	-0,14	-0,11	-0,14	0,28	0,20	1	0,00	-0,08	0,04	-0,07	-0,05	-0,07	-0,06	-0,15
Verwendung des Autos als: Sportgerät	0,20	-0,20	0,44	0,35	0,46	0,16	0,48	0,51	0,58	0,49	-0,15	0,08	0,00	1	0,62	0,35	0,51	0,31	0,34	0,33	0,35
Verwendung des Autos als: Ausdruck meines Lebensstils	0,23	-0,22	0,50	0,43	0,54	0,19	0,55	0,55	0,61	0,59	-0,17	0,03	-0,08	0,62	1	0,41	0,61	0,40	0,38	0,28	0,37
Verwendung des Autos als: Landschaftsgenuss	0,31	-0,02	0,35	0,33	0,36	0,30	0,29	0,29	0,24	0,14	0,05	0,05	0,04	0,35	0,41	1	0,64	0,45	0,48	0,36	0,25
Verwendung des Autos als: Lebenslust	0,38	-0,15	0,57	0,52	0,58	0,31	0,51	0,57	0,46	0,38	-0,10	0,06	-0,07	0,51	0,61	0,64	1	0,58	0,61	0,45	0,36
Verwendung des Autos als: Persönliche Freiheit	0,69	-0,06	0,42	0,33	0,43	0,18	0,28	0,36	0,31	0,24	-0,02	0,03	-0,05	0,31	0,40	0,45	0,58	1	0,64	0,43	0,38
Verwendung des Autos als: Unternehmungslust	0,46	-0,06	0,47	0,44	0,47	0,27	0,32	0,39	0,41	0,32	-0,06	-0,01	-0,07	0,34	0,38	0,48	0,61	0,64	1	0,45	0,36
Begeistert Sie das Autofahren?	0,36	-0,05	0,48	0,33	0,41	0,18	0,30	0,34	0,33	0,19	-0,03	0,17	-0,06	0,33	0,28	0,36	0,45	0,43	0,45	1	0,45
Sind Sie stolz auf Ihr Auto?	0,30	-0,11	0,39	0,33	0,39	0,13	0,29	0,30	0,34	0,30	-0,09	0,06	-0,15	0,35	0,37	0,25	0,36	0,38	0,36	0,45	1

Anhang VI:

Korrelationsmatrix der Faktorenanalyse Motorrad

Korrelationsmatrix Motorrad	Frei sein	Von einem Ort zum anderen kommen	Beschleunigung genießen	Erwachsen zu sein	Mich gut zu fühlen	Auf Reise zu sein	Mich erhaben zu fühlen	Herausforderung zu bewältigen	Grenzsituationen kennenzulernen	Ein Risiko eingehen	Personentransportmittel	Berufsfahrzeug	Gütertransportmittel	Sportgerät	Ausdruck meines Lebensstils	Landschaftsgenuss	Lebenslust	Persönliche Freiheit	Unternehmungslust	Begeistert Sie das Motorradfahren?	Sind Sie stolz auf Ihr Motorrad?
Motorradfahren bedeutet: Frei sein	1	-0,19	0,55	0,09	0,37	-0,02	0,35	0,43	0,42	0,34	-0,22	-0,10	-0,26	0,27	0,24	0,09	0,50	0,62	0,36	0,41	0,26
Motorradfahren bedeutet: Von einem Ort zum anderen kommen	-0,19	1	-0,15	0,00	-0,43	0,14	-0,31	-0,36	-0,24	-0,38	0,36	0,17	0,25	-0,22	-0,47	0,03	-0,15	-0,15	-0,05	-0,17	-0,33
Motorradfahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,55	-0,15	1	0,30	0,48	-0,01	0,42	0,46	0,49	0,45	-0,25	-0,19	0,03	0,60	0,41	0,06	0,36	0,43	0,30	0,46	0,23
Motorradfahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,09	0,00	0,30	1	0,48	-0,14	0,56	0,32	0,49	0,38	-0,15	-0,13	-0,08	0,37	0,29	0,08	-0,03	-0,03	0,07	0,00	0,07
Motorradfahren bedeutet: Mich gut zu fühlen	0,37	-0,43	0,48	0,48	1	-0,12	0,61	0,49	0,43	0,42	-0,35	-0,08	-0,34	0,42	0,79	0,12	0,54	0,48	0,37	0,32	0,24
Motorradfahren bedeutet: Auf Reise zu sein	-0,02	0,14	-0,01	-0,14	-0,12	1	-0,10	0,04	-0,25	-0,39	-0,14	-0,24	0,13	-0,14	-0,08	0,46	-0,09	-0,03	0,14	0,21	0,23
Motorradfahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,35	-0,31	0,42	0,56	0,61	-0,10	1	0,59	0,57	0,51	-0,31	0,32	-0,11	0,36	0,46	0,07	0,29	0,27	0,07	0,25	0,31
Motorradfahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,43	-0,36	0,46	0,32	0,49	0,04	0,59	1	0,65	0,59	-0,34	0,02	-0,04	0,43	0,44	-0,04	0,30	0,44	0,31	0,46	0,46
Motorradfahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,42	-0,24	0,49	0,49	0,43	-0,25	0,57	0,65	1	0,88	-0,26	0,04	-0,15	0,58	0,31	-0,26	0,20	0,25	0,05	0,25	0,23
Motorradfahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,34	-0,38	0,45	0,38	0,42	-0,39	0,51	0,59	0,88	1	-0,27	0,03	-0,19	0,60	0,29	-0,27	0,21	0,23	-0,01	0,16	0,15
Verwendung des Motor- rades als: Personentrans- portmittel	-0,22	0,36	-0,25	-0,15	-0,35	-0,14	-0,31	-0,34	-0,26	-0,27	1	0,30	0,35	-0,21	-0,23	-0,22	-0,20	-0,26	-0,19	-0,33	-0,25
Verwendung des Motor- rades als: Berufsfahrzeug	-0,10	0,17	-0,19	-0,13	-0,08	-0,24	0,32	0,02	0,04	0,03	0,30	1	0,24	-0,12	-0,05	-0,33	-0,11	-0,15	-0,26	-0,11	0,01
Verwendung des Motor- rades als: Gütertransport- mittel	-0,26	0,25	0,03	-0,08	-0,34	0,13	-0,11	-0,04	-0,15	-0,19	0,35	0,24	1	0,03	-0,05	-0,08	-0,22	-0,22	-0,16	0,12	0,13
Verwendung des Motor- rades als: Sportgerät	0,27	-0,22	0,60	0,37	0,42	-0,14	0,36	0,43	0,58	0,60	-0,21	-0,12	0,03	1	0,33	-0,14	0,28	0,19	0,00	0,22	0,16
Verwendung des Motor- rades als: Ausdruck meines Lebensstils	0,24	-0,47	0,41	0,29	0,79	-0,08	0,46	0,44	0,31	0,29	-0,23	-0,05	-0,05	0,33	1	0,20	0,49	0,45	0,43	0,37	0,38
Verwendung des Motor- rades als: Landschaftsge- nuss	0,09	0,03	0,06	0,08	0,12	0,46	0,07	-0,04	-0,26	-0,27	-0,22	-0,33	-0,08	-0,14	0,20	1	0,30	0,24	0,31	0,19	0,17
Verwendung des Motor- rades als: Lebenslust	0,50	-0,15	0,36	-0,03	0,54	-0,09	0,29	0,30	0,20	0,21	-0,20	-0,11	-0,22	0,28	0,49	0,30	1	0,67	0,59	0,43	0,37
Verwendung des Motor- rades als: Persönliche Freiheit	0,62	-0,15	0,43	-0,03	0,48	-0,03	0,27	0,44	0,25	0,23	-0,26	-0,15	-0,22	0,19	0,45	0,24	0,67	1	0,63	0,50	0,16
Verwendung des Motor- rades als: Unterneh- mungslust	0,36	-0,05	0,30	0,07	0,37	0,14	0,07	0,31	0,05	-0,01	-0,19	-0,26	-0,16	0,00	0,43	0,31	0,59	0,63	1	0,50	0,35
Begeistert Sie das Motorradfahren?	0,41	-0,17	0,46	0,00	0,32	0,21	0,25	0,46	0,25	0,16	-0,33	-0,11	0,12	0,22	0,37	0,19	0,43	0,50	0,50	1	0,62
Sind Sie stolz auf Ihr Motorrad?	0,26	-0,33	0,23	0,07	0,24	0,23	0,31	0,46	0,23	0,15	-0,25	0,01	0,13	0,16	0,38	0,17	0,37	0,16	0,35	0,62	1

Anhang VII: Korrelationsmatrix der Faktorenanalyse Moped

Korrelationsmatrix Moped	Frei sein	Von einem Ort zum anderen kommen	Beschleunigung genießen	Erwachsen zu sein	Mich gut zu fühlen	Auf Reise zu sein	Mich erhaben zu fühlen	Herausforderung zu bewältigen	Grenzsituationen kennenzulernen	Ein Risiko eingehen	Personentransportmittel	Berufsfahrzeug	Gütertransportmittel	Sportgerät	Ausdruck meines Lebensstils	Landschaftsgenuss	Lebenslust	Persönliche Freiheit	Unternehmungslust	Begeistert Sie das Mopedfahren?	Sie stolz auf Ihr Moped?
Mopedfahren bedeutet: Frei sein	1	0,17	0,70	0,52	0,71	0,53	0,42	0,55	0,43	0,35	0,29	0,07	-0,18	0,03	-0,02	0,51	0,70	0,86	0,76	0,71	0,61
Mopedfahren bedeutet: Von einem Ort zum anderen kommen	0,17	1	0,14	0,04	0,09	0,06	0,02	0,07	0,01	-0,01	0,41	0,17	0,04	0,01	0,07	-0,07	0,06	0,11	0,21	0,25	0,15
Mopedfahren bedeutet: Beschleunigung genießen	0,70	0,14	1	0,42	0,61	0,56	0,45	0,65	0,57	0,43	0,31	0,09	-0,02	0,12	0,01	0,50	0,58	0,60	0,59	0,72	0,64
Mopedfahren bedeutet: Erwachsen zu sein	0,52	0,04	0,42	1	0,73	0,58	0,72	0,27	0,29	0,34	0,20	0,16	0,10	-0,15	0,22	0,31	0,50	0,48	0,41	0,44	0,34
Mopedfahren bedeutet: Mich gut zu fühlen	0,71	0,09	0,61	0,73	1	0,59	0,63	0,44	0,44	0,38	0,22	0,04	-0,14	0,05	0,13	0,62	0,72	0,67	0,60	0,69	0,53
Mopedfahren bedeutet: Auf Reise zu sein	0,53	0,06	0,56	0,58	0,59	1	0,68	0,39	0,37	0,43	0,31	0,06	-0,02	-0,01	0,18	0,49	0,44	0,41	0,37	0,47	0,44
Mopedfahren bedeutet: Mich erhaben zu fühlen	0,42	0,02	0,45	0,72	0,63	0,68	1	0,43	0,46	0,51	0,20	0,19	0,07	-0,05	0,25	0,44	0,42	0,35	0,26	0,41	0,35
Mopedfahren bedeutet: Herausforderung zu bewältigen	0,55	0,07	0,65	0,27	0,44	0,39	0,43	1	0,78	0,68	0,33	0,23	-0,04	0,14	0,00	0,46	0,42	0,47	0,43	0,60	0,59
Mopedfahren bedeutet: Grenzsituationen kennenzulernen	0,43	0,01	0,57	0,29	0,44	0,37	0,46	0,78	1	0,87	0,21	0,02	-0,03	0,15	0,03	0,42	0,41	0,42	0,40	0,49	0,51
Mopedfahren bedeutet: Ein Risiko eingehen	0,35	-0,01	0,43	0,34	0,38	0,43	0,51	0,68	0,87	1	0,16	0,06	0,01	0,13	0,10	0,33	0,29	0,28	0,25	0,36	0,36
Verwendung des Mopeds als: Personentransportmittel	0,29	0,41	0,31	0,20	0,22	0,31	0,20	0,33	0,21	0,16	1	0,12	0,24	0,17	0,19	0,10	0,28	0,28	0,38	0,42	0,40
Verwendung des Mopeds als: Berufsfahrzeug	0,07	0,17	0,09	0,16	0,04	0,06	0,19	0,23	0,02	0,06	0,12	1	0,32	0,12	0,15	0,03	0,02	0,05	0,09	0,17	0,26
Verwendung des Mopeds als: Gütertransportmittel	-0,18	0,04	-0,02	0,10	-0,14	-0,02	0,07	-0,04	-0,03	0,01	0,24	0,32	1	0,26	0,44	-0,14	-0,16	-0,13	-0,09	-0,03	0,03
Verwendung des Mopeds als: Sportgerät	0,03	0,01	0,12	-0,15	0,05	-0,01	-0,05	0,14	0,15	0,13	0,17	0,12	0,26	1	0,52	0,12	0,05	-0,07	-0,11	0,12	0,03
Verwendung des Mopeds als: Ausdruck meines Lebensstils	-0,02	0,07	0,01	0,22	0,13	0,18	0,25	0,00	0,03	0,10	0,19	0,15	0,44	0,52	1	0,11	0,10	-0,02	-0,07	0,05	0,03
Verwendung des Mopeds als: Landschaftsgenuss	0,51	-0,07	0,50	0,31	0,62	0,49	0,44	0,46	0,42	0,33	0,10	0,03	-0,14	0,12	0,11	1	0,70	0,53	0,53	0,64	0,45
Verwendung des Mopeds als: Lebenslust	0,70	0,06	0,58	0,50	0,72	0,44	0,42	0,42	0,41	0,29	0,28	0,02	-0,16	0,05	0,10	0,70	1	0,78	0,76	0,72	0,58
Verwendung des Mopeds als: Persönliche Freiheit	0,86	0,11	0,60	0,48	0,67	0,41	0,35	0,47	0,42	0,28	0,28	0,05	-0,13	-0,07	-0,02	0,53	0,78	1	0,88	0,70	0,58
Verwendung des Mopeds als: Unternehmungslust	0,76	0,21	0,59	0,41	0,60	0,37	0,26	0,43	0,40	0,25	0,38	0,09	-0,09	-0,11	-0,07	0,53	0,76	0,88	1	0,69	0,58
Begeistert Sie das Mopedfahren?	0,71	0,25	0,72	0,44	0,69	0,47	0,41	0,60	0,49	0,36	0,42	0,17	-0,03	0,12	0,05	0,64	0,72	0,70	0,69	1	0,73
Sind Sie stolz auf Ihr Moped?	0,61	0,15	0,64	0,34	0,53	0,44	0,35	0,59	0,51	0,36	0,40	0,26	-0,03	0,03	-0,03	0,45	0,58	0,58	0,58	0,73	1

SUMMARY - Deutsch

Österreichs Straßen weisen laut Verkehrsstatistik eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hohe Unfallrate auf. Täglich sterben im Schnitt zwei Personen und täglich werden rund 140 Personen in Folge eines Verkehrsunfalls verletzt. Etwa ein Viertel aller Unfalltoten und ein Drittel aller Verletzten sind Jugendliche im Alter zwischen 15 und 24 Jahren. Als Hauptunfallursache gilt überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit. Die meisten Unfälle mit Personenschaden sind auf Landstraßen zu beklagen. Präventivmaßnahmen zur Unfallvermeidung wären erstens konsequentere Geschwindigkeitskontrollen und zweitens eine Herabsetzung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen. Dahingehenden Interventionsvorschlägen von Verkehrssicherheitsexperten wird allerdings sowohl auf politischer als auch auf gesellschaftlicher Ebene heftig abwehrend begegnet.

Diese Arbeit setzt sich mit folgenden Fragen auseinander:

- Warum ist es so schwierig, temporeduzierende und somit lebensrettende Maßnahmen durchzusetzen?
- Warum möchte sich die Gesellschaft trotz des hohen Risikofaktors die relative Freiheit im Geschwindigkeitsverhalten nicht nehmen lassen?
- Welche Rolle spielt die Geschwindigkeit im motorisierten Straßenverkehr?
- Wird überhöhte und unangemessene Geschwindigkeit im Straßenverkehr als ein Kavaliersdelikt betrachtet?
- Sollten zum Schutz jugendlicher Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen besondere Regelungen geltend gemacht werden?

Zu Beginn der Arbeit werden die statistischen Daten zum Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2006 auf überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache untersucht. Theoretisch wird angenommen, dass Kraftfahrzeugen von den Lenkern und Lenkerinnen multiple Funktionserfüllungen zugesprochen werden und dass diese zwischen den einzelnen Kraftfahrzeugen differieren. Außerdem wird unterstellt, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen den einzelnen Funktionsbereichen und dem individuellen, gesellschaftlichen, öffentlich institutionellen und politischen Umgang mit Geschwindigkeit. Ein breites Spektrum an Verhaltensweisen, Einstellungen, medialen Darstellungen und politischen Entscheidungen weist hintergründig auf eine relative Akzeptanz von überhöhter und nicht angepasster Geschwindigkeit im Straßenverkehr hin.

Weiters wird unterstellt, dass Geschwindigkeit seit jeher eine spezifische Bedeutung im sozialen Kontext einnimmt und dass die Rolle der Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr auch von diesem Aspekt heraus betrachtet werden muss. Die sich durch zunehmende Geschwindigkeiten entwickelnde Gefahr wird, so die Annahme, von Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen in hohem Ausmaß unterschätzt. Außerdem werden gewisse Einflüsse des Faktors Jugendlichkeit auf das Geschwindigkeitsverhalten unterstellt.

Zur Schaffung einer empirischen Datengrundlage wurde ein umfangreicher standardisierter Fragebogen erstellt. Insgesamt haben 468 Personen (es handelt sich hauptsächlich um Kraftfahrzeuglenker und –lenkerinnen) an der Umfrage teilgenommen. Die alters-, geschlechts- und bildungsspezifische Verteilung des Samples entspricht allerdings nicht der der Grundgesamtheit. Die Erhebung wurde einerseits online durchgeführt und

andererseits schriftlich in unterschiedlichen berufsbildenden Schulen. Im Fokus dabei waren vor allem männliche Jugendliche, da sie die größte Risikogruppe unter den Verkehrsoptionen darstellen.

Der Analyse zufolge erfüllen Kraftfahrzeuge nicht nur die Funktion des Transportes. Das Auto bspw. schenkt den befragten Lenkern und Lenkerinnen außerdem, der angegebenen Reihenfolge nach, ein gewisses Maß an Unabhängigkeit, erfüllt weiters das Bedürfnis, sich auf Reise zu begeben, es erlaubt sich in gewünschter Weise in der Öffentlichkeit darzustellen und wird im Bedürfnis, Herausforderungen zu bewältigen, als Medium verwendet. Die multiplen Funktionserfüllungen sind, mit Ausnahme des Reisebedürfnisses, geschlechts-, alters- und bildungsspezifisch unterschiedlich stark ausgeprägt. Das Transportbedürfnis ist durchschnittlich hoch, unter den jugendlichen Befragten vergleichsweise gering. Dem Verlangen nach Unabhängigkeit wird allgemein durchschnittlich eine hohe Bedeutung zugemessen. Untere Bildungsschichten, Jugendliche, Frauen und im Besonderen ältere Frauen führen im Wunsch nach Unabhängigkeit. Risikobereitschaft und das Bedürfnis nach Selbstdarstellung sind unter den Befragten durchschnittlich eher gering ausgebildet, bei Jugendlichen allerdings in konzentrierter Form sichtbar. Beide Funktionsdimensionen nehmen mit zunehmendem Alter und zunehmender Bildung ab und sind eindeutig männlich besetzt.

Die multiplen Funktionen der Kraftfahrzeugverwendung differieren zwischen den unterschiedlichen Kraftfahrzeugen. Das Motorrad erfüllt primär das Bedürfnis der befragten Lenker und Lenkerinnen nach Unabhängigkeit und vermittelt ein besonderes Lebensgefühl. Risikobereitschaft und das Bedürfnis nach Selbstdarstellung sind im Vergleich zum Auto um vieles stärker ausgebildet. Das Moped wiederum wird vordergründig in der Funktion als Personentransportmittels verwendet, schenkt den befragten Lenkern und Lenkerinnen ein gewisses Maß an Unabhängigkeit, erfüllt die Bedürfnisse nach Selbstdarstellung und Herausforderung und ermöglicht letztendlich vor allem den sehr jungen Lenkern und Lenkerinnen, sich zu emanzipieren. Auffallend bzgl. der Zuordnungen zu den Funktionsdimensionen aller drei Kraftfahrzeugarten ist, dass sich das Bedürfnis nach Geschwindigkeit nicht dem Transport zuordnet, sondern den Faktoren Risikobereitschaft, Selbstdarstellung und Unabhängigkeit.

Überhöhte Geschwindigkeit wird von den Befragten allgemein subjektiv nicht in dem Gefahrenpotential wahrgenommen, das es tatsächlich darstellt, und platziert sich im Ranking der Gefahrenwahrnehmung in mittlerer Position, stellt aber faktisch Risikofaktor Nummer 1 dar. Auffällig ist die enge Korrelation von Risikobereitschaft und einem allgemein sinkenden Gefahrenbewusstsein. Lediglich Langsamfahrer, schlechte Witterungs- und Straßenverhältnisse werden von risikobereiten Befragten als besonders gefährlich wahrgenommen. Interessant ist, dass steigende Unabhängigkeits- und Selbstdarstellungsbedürfnisse vor allem bei geschwindigkeitsbezogenen Gefahrenquellen mit einer sinkenden Gefahrenwahrnehmung korrelieren.

Eines der wesentlichsten Ergebnisse dieser Analyse ist, dass einige der genannten Funktionsdimensionen einen deutlichen Zusammenhang zum Geschwindigkeitsverhalten aufweisen. Demnach korreliert Risikobereitschaft besonders stark mit der Bereitschaft zu hohen Geschwindigkeiten, dicht gefolgt vom Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Das Unabhängigkeitsbedürfnis korreliert ebenfalls, wenn auch etwas schwächer, mit der Bereitschaft zu hohen Geschwindigkeiten. Die Reisefreudigkeit zeigt keinen Einfluss

auf das Geschwindigkeitsverhalten. Die Korrelation Transportbedürfnis und Geschwindigkeitsbereitschaft zeigt keine eindeutige Tendenz.

Tempolimits finden unter den Befragten eine grundsätzliche Akzeptanz, konsequentere Kontrollen und eine weitere Reduzierung von Höchsttrichtwerten werden jedoch eher abgelehnt. Die Einhaltung der Tempolimits wird nur von einem Drittel der Befragten als wichtig angesehen. Mit wachsender Risikobereitschaft sinkt die Akzeptanz der derzeitigen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen und der Einsicht bzgl. Verkehrskontrollen. Eine ähnliche aber weniger stark ausgeprägte Tendenz zeigen das Unabhängigkeitsbedürfnis und das Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Allgemeine Tempolimits geben nach Angabe eines Großteils der Befragten wenig Anreiz das Tempo zu drosseln und werden ihrer Meinung nach auch nur von wenigen Kraftfahrzeuglenkern und –lenkerinnen konsequent eingehalten. Die Bereitschaft auf Geschwindigkeit zu verzichten ist bei stattfindenden Verkehrskontrollen und einsichtigen lokalen Notwendigkeiten, z.B. Kinder in der Nähe der Fahrbahn, am größten. Selbst überdurchschnittlich risikobereite Befragte zeigen Einsicht in Bezug auf ihr Geschwindigkeitsverhalten, wenn sie die Gefahr als solche erkennen.

Der Faktor „Jugendlichkeit“ spielt eine eindeutig größere Rolle als der Faktor Unerfahrenheit, vor allem bei männlichen Jugendlichen. Wie bereits aus den vorangegangenen Analysen sichtbar wurde, neigen die Jugendlichen unter den Befragten eindeutig mehr als ältere Lenker und Lenkerinnen zu Risikobereitschaft, den Bedürfnissen nach Selbstdarstellung und Unabhängigkeit und damit zusammenhängend auch zu einer höheren Geschwindigkeitsbereitschaft. Es ist zwar eine eindeutige Tendenz erkennbar, dass die Risikobereitschaft in allen Altersklassen nach einer gewissen Zeit an Fahrpraxis erst einmal ansteigt und nach ein paar Jahren wieder abnimmt, die Intensität ist allerdings unter Jugendlichen durchgehend stärker. Ähnlich verhält es sich mit den Dimensionen der Unabhängigkeit und der Selbstdarstellung. Weiters gibt nur ein Fünftel der jugendlichen und im Vergleich beinahe die Hälfte der über 25-jährigen Befragten an, sich konsequent an Geschwindigkeitslimits zu halten.

Als Resümee der empirischen Untersuchung kann festgestellt werden, dass nicht angepasste Geschwindigkeit im Straßenverkehr für die Mehrheit der Befragten zum alltäglichen *normalen* Verkehrsverhalten zählt. Das Gefahrenpotential von überhöhter Geschwindigkeit wird subjektiv nicht im realen Ausmaß wahrgenommen. Als relativ gefährlich werden von den Befragten erst die Raser eingestuft. Die Bedeutung der Geschwindigkeit liegt in Folge der Analyse weniger im raschen Vorwärtskommen im Sinne eines raschen Transportes, als viel mehr im Bedürfnis, sich selbst als unabhängig, kraftvoll und dynamisch zu erleben und darzustellen. Die Intensität dieser Bedeutung erfährt durch das Motorrad unter den Kraftfahrzeugen einen Höhepunkt. Die mit Abstand größte Geschwindigkeitsbereitschaft zeigen Befragte mit einer überdurchschnittlichen Risikobereitschaft. Etwa ein Fünftel der Befragten, es handelt sich überwiegend um männliche Jugendliche, zählt zu dieser Gruppe. Die Akzeptanz aller Befragten zur Notwendigkeit von Verkehrssicherheitskontrollen steigt mit der Einsicht der Notwendigkeit. Allerdings ist unter den Befragten eine intrapersonelle Diskrepanz zwischen der Akzeptanz der gesetzlichen Tempolimits und der Zustimmung zu Kontrollen, die die jeweilige Person selbst betreffen könnten, feststellbar. Diese Diskrepanz könnte ein Hinweis dafür sein, dass auf einen gewissen Übertretungsspielraum in der Wahl der Geschwindigkeit nicht verzichtet werden möchte. Aus der klaren Absage der Befragten zu einer weiteren Temporeduzierung auf Landstraßen ist ablesbar, dass das derzeitige

Ausmaß an Verkehrsoptionen zum Wohl der erhaltenen Geschwindigkeit in Kauf genommen wird.

Bewusstseinsbildung bzgl. der Gefahr von Geschwindigkeit wird gesamtgesellschaftlich neben konsequenteren Kontrollen und einem entsprechenden Sicherheitsrahmen in Form einer weiteren Herabsetzung von Tempolimits auf Landstraßen eine bedeutsame zukünftige Herausforderung darstellen. Der Bedeutung spezieller gesetzlicher Maßnahmen zum Schutz von Jugendlichen wird in Folge der Analyseergebnisse dieser Arbeit hohe Priorität zugesprochen.

SUMMARY - English

Compared to other European countries, on Austrian roads there is a higher than average number of accidents. The number of fatalities averages two per day, 140 more people get injured every day as a result of accidents. One fourth of the killed and one third of all injured people are in the age bracket between 15 and 24 years. The main reason for accidents is inappropriate speed. Most accidents with injured persons are on state roads. Consequently, systematic and unexpected traffic controls and reduced speed limits on such roads should solve the problem. But society as well as politics, opinion leaders or traffic and transport lobbies reject critical advice from traffic experts.

This report deals with the following questions:

- Why is it so difficult to achieve acceptance of reduced speed limits and unexpected traffic controls in order to save life?
- Why does society not accept reduced speed limits when confronted with the high risk?
- What is the role of speed in motorised traffic?
- Is excessive and inappropriate speed in traffic a trivial offence?
- Is it necessary to make special arrangements in order to protect young motorists?

At the beginning of this work stands the analysis of the statistical facts of traffic accidents in the year 2006. The main reason for accidents was inappropriate speed. Theoretically it is assumed, that motorised vehicles have to fulfil multiple functions and that different vehicles fulfil different functions. A rather bigger correlation is assumed between these multiple functions and individual, social and political handling of speed. The variety of behaviour, personal approach, media coverage and political decisions points to a relatively high acceptance of excessive and inappropriate speed of traffic. Additionally it is assumed that speed always played an important role in a social context. Speed traffic has to be considered also from this point of view. It is assumed that motorists also underestimate the danger of inappropriate speed. Moreover, it is assumed that youth influences the behaviour concerning speed.

For the empirical study a detailed questionnaire was created. 468 persons, mainly motorists, took part in the poll. The distribution concerning age, sex and education in the sample is not the same like in the basic population. The survey has been splitted in two different parts. One was made online and the other in written form in schools providing vocational education. There, most data was obtained from young men, as they are the group with the highest risk in traffic.

One result of the analysis was that motorised vehicles do not only have the function of transport for people. Cars give e.g., in the following order according to importance, drivers the feeling of independence, the possibility to travel, the possibility to express themselves in public and satisfaction after handling a risky situation. The multiple functions, except travelling, have a different meaning for people according to sex, age or education. For the interviewed persons usually transport is the most important function of a car, but not for young men. The human desire for independence is of high interest as well. People with low education, young people and women, especially older women,

have the highest desire for independence. Readiness to take a risk and desire for self-expression are comparatively high in the group of young people, basically male. Both functions correlate with age and education.

The multiple functions of the use of motorised vehicles differ between different kinds of vehicles. The motorbike primarily fulfils the desire for independence and conveys a special feeling of life. Readiness to take risks and showmanship are comparatively very highly developed. The moped is used, on the surface, as a means of transport of people, gives drivers a certain amount of independence, fulfils the desire for showmanship and challenge and makes it possible, especially for the very young drivers, to emancipate themselves. Conspicuously, with all three kinds of motorised vehicles, the desire for speed is not related to transport, but to the factors "preparedness to take risks", "showmanship" and "independence". Excessive speed is, usually, not perceived as the potential of danger which it actually represents. In the order of perception of danger it is placed in medium position, but actually represents risk factor number one. The close correlation between preparedness to take risks and the generally reduced consciousness of danger is conspicuous. Only slow drivers and bad weather and road conditions are, by people who are prepared to take risks, perceived as especially dangerous. It is interesting that increasing desire for independence and showmanship correlates, especially regarding to sources of danger connected to speed, to a reduced perception of danger.

It is one of the most important results of the analysis, that some of the above mentioned functional dimensions show a clear connection to attitudes related to speed. According to this, preparedness to take risks correlates heavily with preparedness to drive fast and not much less with desire for showmanship. The desire for independence also correlates, albeit a bit less, with preparedness to drive at high speed. Desire for travel shows no impact on attitudes towards speed. The correlation between desire for transport and attitudes towards speed shows no clear tendency.

Speed limits are accepted on principal among the interviewed, while stricter control and further reduction of limits are rather rejected. Observance of speed limits is regarded as important only by third of the questioned. Acceptance of the current speed limits and understanding of traffic controls are reduced with increasing readiness to take risks. A similar but less pronounced tendency is shown by desire for independence and desire for showmanship. According to most of the questioned, general speed limits give little incentive to reduce speed and are, according to their opinion, observed strictly only by few drivers. Readiness to dispense with speed is biggest when traffic controls are taking place or local necessities are obvious, e.g. children near the driveway. Even people with readiness to take risks above average show understanding concerning their behaviour towards speed if they recognize danger as such.

The factor "youthfulness" clearly plays a bigger role than the factor "inexperience", especially with male youth. As shown by the above mentioned analyses, young people among the questioned clearly more than older drivers tend towards riskiness, desire for showmanship and independence, and therefore towards higher readiness to drive fast. Even if a clear tendency is visible that readiness to take risks increases in all age groups after a certain time of driving practice and decreases after a couple of years, intensity is generally biggest among young people. Similarly it is the case with the dimensions of independence and showmanship. Furthermore, only a fifth of the under 25s and in com-

parison to this almost half of the over 25s of the questioned say of themselves that they persistently obey speed limits.

As an outcome of the empirical examination we can say that not adjusted speed in road traffic for the majority of people represents normal daily traffic behaviour. The danger potential of driving too fast is subjectively not realised in its true extent. Only excessive speeding is regarded as relatively dangerous by the questioned. The meaning of speed consequently lies less in fast transport than in the desire to experience oneself as independent, strong and dynamic. The intensity of this meaning peaks with the motorcycle among the motorised vehicles. By far the biggest preparedness to speed is shown by people with readiness to risk which is above average. About one fifth of the questioned, mainly male youth, are a part of these group. Acceptance of the necessity of security controls increases with understanding of its necessity. There exists, though, among the questioned an intrapersonal discrepancy between acceptance of legal speed limits and the acceptance of controls which affect the person itself. This discrepancy may be an indication that people would not dispense with a certain margin of transgression in the choice of speed. There is a clear renunciation of further reduction of speed limits on state roads, and therefore the current big number of traffic victims is accepted in exchange for the possibility to drive relatively fast.

Additionally to strict controls and imposition of lower speed limits on state roads, building a consciousness concerning the danger of speed will be an important future challenge. The meaning of special legal measures for the protection of young people will be of high priority as a consequence of the results of this thesis.

Julia Leichtfried

Persönliche Informationen	Familienstand: ledig Staatsangehörigkeit: Österreich Geburtsdatum: 24.6.1967 Geburtsort: Waidhofen an der Ybbs
Ausbildung	2008 Abschluss des Soziologie Studiums Seit 2001 Studium der Soziologie, rechts-, sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Studienrichtung, an der Universität Wien 2001 Berufsreifeprüfung 1999 Ausbildung zur Spielpädagogin des AGB 1997 Schauspielunterricht bei Ingrid Sturm 1996 Ausbildung in Ganzheitlicher Massage „Touchlife“ 1995 Diplomprüfung für Heilpädagogische Kindergartenpädagogik 1985 Befähigungsprüfung für Kindergartenpädagogik
Berufserfahrung	2008 Frei Mitarbeiterin im Arbeitskreis YOUWob Seit 2006 Mitglied des SOG-Theaters 2004 Gründungsmitglied der SIVUS-Plattform in Österreich Seit 2003 Freie Mitarbeiterin bei den Wiener Frauenhäusern Seit 2001 Selbständige Tätigkeit als Seminarleiterin für Pädagogen und Pädagoginnen Seit 2001 Lehrbeauftragte der BBA f. Heilpädagogische Kindergartenpädagogik in St. Pölten 1995 – 2001 Heilpädagogische Kindergärtnerin 1985 – 1993 Kindergärtnerin
Sprachen	Deutsch Englisch