



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr, eine wechselseitige Beeinflussung“

verfasst von / submitted by

Stefan Mario Lackner-Haschke BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2022 / Vienna 2022

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 905

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Soziologie

Betreut von / Supervisor:

Dr. Brigitte Karin Schels

Danksagung

Zu Beginn möchte ich mich bei meiner Betreuerin Dr. Brigitte Katrin Schels für Ihren Rat und durch ihre Anregungen und Rückmeldungen und Meinungs austausch unterstützt hat bedanken.

Ich möchte ein Dank all an jene richten, die am Fragebogen teilgenommen haben, denn erst durch deren Teilnahme und Beteiligung ist es mir möglich gewesen diese Arbeit zu schreiben.

Meiner Frau, meinen Freunden und Mitstudenten*innen und Familie sage ich Danke, dass sie mich während meiner gesamten Studienzeit unterstützt und begleitet haben.

Abstrakt

Deutsch

Über Aggression und was zu aggressivem bzw. rücksichtslosem Verhalten im Straßenverkehr führt gib es einige wissenschaftliche Studie von NGO's und kommerzielle Forschungen. Unter diesen Studien wird eine Sache außer acht gelassen, nämlich wie sich aggressives und rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr, genauer beim Autofahren, auf das individuelle Verhalten im Straßenverkehr auswirkt und ob regelwidriges Verhalten als solches eingeschätzt wird. Durch eine steigende Anteil an Autofahrern*innen wird eine soziale Interaktion unabdingbar, die durch Alter, Erfahrungen und Führerscheinbesitz beeinflusst wird. Diese Forschung beschäftigt sich damit zu untersuchen, ob nicht regelkonformes Verhalten als solches eingeschätzt wird, durch eben genannten Faktoren beeinflusst wird. In einem weiteren Sinn wird auch untersucht ob sich der Fahrstil durch die Einschätzung verändert. Basierend auf der Rational-Choice-Theorie soll dargestellt werden, warum sich Individuen bewusst im Straßenverkehr für eine regelwidrige Handlung entscheiden. Die Forschungsfrage die sich daraus entwickelt hat ist: „*Unter welchen Voraussetzungen schätzen Individuen mit unterschiedlichen persönlichen Merkmalsausprägungen, ein nicht regelkonformes Verhalten als regelwidrig ein?*“ Der dafür entwickel standardisierte Fragebogen, in Form einer Onlineumfrage wurde für die Erhebung der Daten herangezogen und die bestimmten Situationen im Straßenverkehr anhand demographischer Merkmale aufgefasst wird. Daher gehe ich davon aus, dass die Einschätzung von vielen Faktoren beeinflusst wird.

Englisch

There are some studies by NGO's and commercial research about aggression on the road and what leads to aggression on the road. Among these studies one thing is overlooked and this one thing is how aggressiv and reckless behaviour, while driving, affects individual behaviour and how it is assessed on the road. Because of an increasing porportion of car drivers on the road, social interaction is becoming more important, which is influenced by age, experience and ownership of driving license. This research is concerned with non-compliant behaviour and if this behavoiur assessed as such one. In broader sense this research examines, if the driving style changes becuase of the assessment. Based on the rational choice theory this research aims to show why individuals conscously choose an illegal behaviour on the road. The standardized questionnaire, in form of an online survey, was used to collect data based on demograhic characteristics. Therefore i assume that assessement is influenced by many factors.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Ausgangslage.....	4
3. <u>Verkehr, Mobilität und Straße im öffentlichen Raum</u>	6
3.1 Der öffentlichen Raum als Sozialsystem.....	7
3.2 Verhaltenweisen im öffentlichen Raum.....	9
3.3 Fehlverhalten im öffentlichen Raum.....	10
3.4 Das Diamanten-Modell.....	10
4. <u>Straßenverkehrsordnung (StVo)</u>	13
4.1 Das Diamanten-Modell und StVo.....	14
5. <u>Das Diamanten-Modell und Rational-Choice-Modell</u>	15
5.1 Die Rational-Choice-Modell.....	16
5.1.1 Rational-Choice-Modell nach Clarke / Cornish.....	17
5.1.2 Die Rational Choice Theorie von Raithel.....	20
5.1.3 Fazit Rational Choice Theorie.....	22
5.2 Hypothesen.....	23
6. <u>Begriffsdefinition Anomie und regelwidrigen Verhaltens</u>	25
6.1. regelwidriges Verhalten nach Durkheim.....	26
6.2. regelwidriges Verhalten nach Merton.....	26
6.3. regelwidriges Verhalten nach Becker.....	27
6.4 regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr.....	27
7. <u>Fahrttypen</u>	28
7.1 Der Funktionalist.....	29
7.2 Der Ängstliche.....	29
7.3 Der Gelassene.....	30
7.4 Der Vorsichtige.....	30
7.5 Der Raser.....	30
7.6. Der Frustrierte.....	31
7.7. weitere Studie der Fahrtypenbildung.....	31
8. <u>Einschätzung</u>	32
8.1 Dunning Kruger-Effekt.....	32
8.2 Fehleinschätzung.....	33
9. <u>Fahrer-Verhaltens Befragung (Driver Behaviour Questionaire</u>	34
9.1 Studien zum Verkehrsverhalten.....	35
9.2. Studien zu Verstöße im Straßenverkehr.....	36
9.3 Studien des Konservatorium für Verkehrssicherheit.....	36
9.3.1 KfV Studie aus dem Jahr 2008 und 2013.....	37
9.3.2 KfV Studie aus dem Jahr 2017 und 2021.....	37
9.4 ÖAMTC Studien von 2020.....	38
9.5 Studie von AutoScout24.....	38
10. <u>Methodologie</u>	39
10.1 Samplingstrategie.....	39
10.2 Erhebungsmethode.....	40
10.3 Computer Assisted Web Interviewing „ CAWI“ - Onlinefragebogen.....	41
10.3.1 Vorbereitung der Erhebung.....	41
10.3.2 Erhebung der Daten.....	42
10.4 Der Fragebogen.....	43

10.4.1 empirische Erhebung der Handlungsalternativen.....	46
10.5 Datenaufbereitung.....	49
10.6 Auswertungsmethode.....	50
10.6.1. univariate Auswertungsmethoden	50
10.6.2 bivariate Auswertungsmethoden	51
10.6.3 multivariate Auswertungsmethoden	51
<u>11. Auswertung und Ergebnisdarstellung.....</u>	<u>51</u>
11.1 Beschreibung der Stichprobe.....	52
11.2 Gefahrenpotential im Straßenverkehr	53
11.2.1 Geschlecht	54
11.2.2 Alter.....	54
11.2.3 Führerscheinbesitz.....	55
11.2.4 Erfahrung.....	55
11.3 Die Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmer	55
11.4 gefährliche und regelwidrige der Verhaltensweisen.....	57
11.4.1 Gefährlichkeit.....	58
11.4.2 Regelwidrigkeit.....	59
11.5 Verhaltensweisen der Variablen im Zusammenhang.....	60
11.6 Aspekte des Autos	61
11.7 Ursachen für regelwidriges Verhalten	64
11.8 Hypothesenüberprüfung.....	65
11.9 Fahrverhalten.....	70
11.9.1 Selbsteinschätzung	71
11.9.2 Fremdeinschätzung.....	72
11.9.3 Verhaltensveränderung.....	73
<u>12. Conclusio</u>	<u>75</u>
2.1 Beantwortung der Forschungsfrage und der Unterfrage.....	78
12.2 Limitationen.....	80
12.3 Ausblick.....	81
<u>13. Literaturverzeichnis.....</u>	<u>83</u>
13.1 Internetverzeichnis.....	91
13.2 Abbildungsverzeichnis.....	92
Fragebogen.....	XX

1. Einleitung

Der Straßenverkehr ist ein gesellschaftlicher Bereich, dem sich kein Individuum entziehen kann, sei es als Passant, der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist oder als Autofahrer*in. Chaloupka sagte 2011, dass Menschen mobil sein müssen (Chaloupka et al. 2011:S. 36), weil Mobilität eines der Grundbedürfnisse des Menschen ist, das nie gestillt werden kann. Mit dem Erwerb der Lenkberechtigung steigt die Anzahl der Verkehrsteilnehmer auf der Straße stetig. Dieser Ort ist für den Autofahrer*in relevant, weil er sich auf ihr bewegt und wo es zu einer ständige Wechselwirkungen mit andern kommt. Daher muss eine Verhaltenskoordination, mittels gesetzlicher Regelung etabliert werden damit jeder sein Ziel unbeschadet erreicht, und nicht jeder macht was er will. Erfahrungen im Straßenverkehr machen deutlich, dass sich nicht immer an die Verkehrsordnung gehalten oder diese missachtet wird, obwohl sie diese grundsätzlich akzeptieren.

Aus diesem Grund besteht das Erkenntnisinteresse darin Verkehrsdelikte wie Vorrangverletzung, rechts Überholen, Drängeln oder dichtes Auffahren sowie anderen beobachtbaren Problemen im Straßenverkehr zu untersuchen und welchen Einfluss diese auf das eigene Fahrverhalten nehmen. Mit der Verhaltenskoordination sind Regel, Gesetz und Normen gemeint, die klar definiert sind. Durch diese gesetzlichen Normen soll das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in Bezug auf die gegenseitige Wechselwirkung geregelt werden. Doch wie in jeden anderen gesellschaftlichen Bereich versucht jedes Individuum seine persönlichen Ziele durchzusetzen und zu erreichen, auch wenn sich für ein nicht regelkonforme Verhaltensweise entschieden wird, obwohl es viele verschiedene Handlungsmöglichkeiten gäbe. Verkehrsunfälle und Verkehrsdelikte sind die belegbaren Beispiele für die Nichteinhaltung der Verkehrsregeln oder dass sich für eine falsche Handlungsmöglichkeit entschieden wurde.

Die soziologische Relevanz dieser Thematik besteht darin, dass der Verkehr eines der größten Handlungs- und Interaktionssysteme der Gesellschaft ist, wo Menschen sich begegnen, aufeinander bezogen handeln und interagieren. Aus diesem Grund lernt jeder dieselben Grundnormen für den Straßenverkehr, um von einer einheitlichen Rollenerwartung im Verhalten bzw. Interaktion ausgehen zu können. Nichts desto trotz zeigen Verkehrsstatistiken, dass es häufig zu regelwidrigen Verhalten im Straßenverkehr kommt. Das regelwidrige Verhalten sei es, dass es beobachtet wird oder sei es das man beteiligt ist, einen Einfluss auf den Fahrstil und Verhalten nimmt.

Über Verkehrsunfälle gibt es repräsentative statistische Daten und der Themenschwerpunkt dieser Arbeit liegt darin, Verkehrsdelikte, über die es wenig bis keine statistischen Daten gibt.

Jedoch persönliche Erfahrungen zeigen, dass Gebote und Verbote im Straßenverkehr nur bis zu einem gewissen Grad befolgt werden. Würde sich die Möglichkeit für eine nicht normgerechte Verhaltensweise im Straßenverkehr ergeben, dann würde diese ohne zu zögern gewählt werden.

Aus diesen alltäglichen Erfahrungen hat sich eine Forschungsfrage entwickelt, die in dieser Masterarbeit versucht wird zu beantworten und lautet:

„Unter welchen Voraussetzungen schätzen Individuen mit unterschiedlichen persönlichen Merkmalsausprägungen, ein nicht regelkonformes Verhalten als regelwidrig ein?“

Basierend auf der Forschungsfrage hat sich eine Unterfrage entwickelt, die es ebenso zu beantworten gilt:

Welche Rolle spielt die Selbst- und Fremdeinschätzung in Bezug auf regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr?

Es soll aufgezeigt, wie ob nicht normgerechtes Verhalten tatsächlich als regelwidrig eingeschätzt wird. Des Weiteren soll gezeigt werden welche persönlichen Merkmalen diese Einschätzung beeinflussen.

das persönliche Verhalten auswirkt und wie diese von den befragten Verkehrsteilnehmer*innen eingeschätzt werden. Es soll erforscht werden, welche Verhaltensweisen als nicht regelkonform eingeschätzt werden, wie der persönliche Fahrstil eingeschätzt und der Fahrstil der anderen Autofahrer*innen eingeschätzt wird, wie sich das persönliche Verhalten verändert. In einem weiteren Schritt werden auch Hypothesen untersucht, ob es Geschlechter- und Altersunterschiede oder ob die Verwendung des Kfz's die Einschätzung der Verhaltensweisen beeinflusst.

Um die Forschungsfrage zum Verhalten im Straßenverkehr beantworten zu können, möchte ich im zweiten Kapitel auf die Ausgangslage eingehen. Mittels den letzten statistischen Daten von Bundesministerium und Non Profit Organisationen, die sich mit dem Straßenverkehr und Verkehrssicherheit beschäftigen, möchte ich zeigen, welche Verhaltensweise zu Verkehrsunfällen führt und zeigen, dass sich für dieses Thema eine wissenschaftliche Untersuchung lohnt.

Das dritte Kapitel setzt sich mit der Straßenverkehrsordnung (StVo) auseinander, welche das Grundgerüst des österreichischen Verkehrs bildet, woran sich orientiert und bestimmt

wird, welches Verhalten als regelkonform und welches als regelwidrig beschrieben wird. Überall wo sich Menschen begegnen oder wo eine Wechselwirkung entstehen kann braucht es ein Grundgerüst an Normen, mit Geboten und Verboten. Die Straßenverkehrsordnung gibt nicht nur die Verhaltensnorm vor, sondern legt auch das Strafmaß fest. Sie regelt das Verhalten und hilft des weiteren bei der Klärung der Schuldfrage bei Unfällen.

Das vierten Kapitel geht darauf ein, dass die Straße für die Distanzüberwindung das Mittel zum Zweck ist, zum Beispiel für die Fahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen. Die Straße wird durch die wechselseitige Wahrnehmung und Interaktion zu einem Sozialsystem und grenzen sich vom restlichen öffentlichen Verkehr ab. Jenes Verhalten, dazu zählt auch das Fahrverhalten von Autofahrer*innen, wird durch Erfahrung beeinflusst, wodurch eigene Fehler weniger sondern nur die Fehler der anderen bemerkt werden. Mittels Ralf Rissers Diamanten Modell soll beschrieben werden, wie das Verhalten oder Fehlverhalten durch verschiedene Faktoren beeinflusst wird.

Das fünfte Kapitel soll die Forschungsfrage zum Verhalten im Straßenverkehr in einen theoretischen Kontext eingebettet werden und dafür wird die Rational-Choice-Theorie verwendet. In jedem gesellschaftlichen Bereich, so auch im Straßenverkehr ist die Rational Choice Theorie anwendbar. Es werden verschiedene Rational-Choice-Modelle vorgestellt und erörtert, die das Verhalten im Straßenverkehr erklären, wobei auf das Modell nach Clark/Cornisch und Raithal eingegangen wird. Im Zuge dieses Kapitels wurden Hypothesen aus der Theorie zum Thema Verhaltensentscheidung der anderen und der persönlichen Verhaltensentscheidung aufgestellt.

Im sechsten Kapitel soll eine begriffliche Definition geschaffen werden nachdem das Thema Fehlverhalten und regelwidriges Verhalten behandelt wird. So wird der Begriff regelwidriges Verhalten aus verschiedenen Perspektive betrachtet und von Theoretikern, wie, Emile Durkheim, Robert Merton und Howard Becker, die sich mit normverletzenden, Verhalten von Gesellschaftsmitgliedern befassten, erörtert..

Das siebte Kapitel befasst sich mit den verschiedenen, sich im Straßenverkehr befindenden, Autofahrertypen.

Im achten Kapitel geht es um die Selbsteinschätzung und Fremdeinschätzung des Verhaltens im Straßenverkehr.

Das neunte Kapitel befasst sich damit Studien aufzuzeigen, die sich mit dem Thema Verhaltensweisen im Straßenverkehr beschäftigen. Hierzu gibt es universitäre Studien, Studien von Non Profit Organisationen und Profit Organisationen. Diese Studien zeigen

nicht wie im Kapitel zwei die Ausgangslage, sondern nur das bereits zu diesem Thema geforscht wurde und die Forschungslücke aufzeigt, die durch die Forschungsfrage beantwortet werden soll.

Das zehnte Kapitel befasst sich mit dem Forschungsdesign dieser Studie. Es befasst sich damit, welche Methodologie für die Datenerhebung verwendet wird, wie die Stichprobe generiert wird, die Daten erhoben und ausgewertet werden. Des Weiteren wird auch in diesem Kapitel nochmal die Forschungsfrage und die Unterfrage aufgegriffen und wie die Theorie im Fragebogen überprüft wird.

Das vorletzte Kapitel befasst sich mit der Ergebnisdarstellung und im letzten Kapitel sollen die gesammelten Informationen in einem Resümee zusammengefasst und so die Erkenntnisse nochmals komprimiert werden. Zudem wird ein kurzer Ausblick gegeben und Verknüpfungen mit anderen wissenschaftlichen Disziplinen geschaffen, sowie Limitationen aufgezeigt werden.

Ziel der Arbeit ist es, zu zeigen, dass Verhalten durch wechselseitige Interaktion beeinflusst wird und die die Handlungsentscheidung beeinflusst. Es soll festgehalten werden, dass zum einen im Straßenverkehr regelwidriges Verhalten als dementsprechend aufgefasst wird und wie sich das persönliche Verhalten dadurch verändert. Des Weiteren soll festgehalten werden, dass andere Autofahrer*in sich für eine regelwidrige Handlungsalternative entscheidet, wie diese eingeschätzt wird ,und für welche Handlungsalternative sich persönlich entschieden wird.

2.Ausgangslage

Erst durch die Gesellschaft werden sozialen Angelegenheit, durch ein gemeinsames Gebunden sein an Regeln etabliert und führt zu einer Normierung des Sozialverhaltens. Es werden zwei Arten von Verhaltensregeln unterschieden, nämlich die Verpflichtungen und die Erwartungen. Wenn von Verpflichtungen gesprochen wird, meint man,dass Verhalten einer Person von selbst erzwungen wird und wenn man von Erwartungen spricht, geht es um Handlungsweisen, die gegenüber anderen moralisch bindend festgelegt werden. So ist ein Autofahrer verpflichtet, sich an die Straßenverkehrsordnung zu halten, da ihre Handlung weitreichende Konsequenzen nicht nur für sich selbst sondern auch für andere haben kann. Verhaltensregeln werden oftmals gedankenlos befolgt, ohne dass ein besonderer Grund hierfür vorliegt, doch stößt man auf Widerstand bemerkt man das Fehlverhalten eine einfach gewählte Handlung ist.(vgl. Goffman 1999, S. 55ff).

Das Fehlverhalten im Straßenverkehr liegt nämlich jenem Handlungsziel zugrunde welche das Überwinden der räumlichen Distanz zwischen zwei geographisch getrennten Orten betrifft. Der Straßenverkehr hat sich nach dem Eisenbahnverkehr zu einem der wichtigsten Mittel des Transportes entwickelt und ist für die Mobilität unabdingbar geworden. (vgl. Nuhn, Hesse 2006: S 35f)

Das Verkehrsverhalten wird durch eine große Anzahl von situativen Faktoren, wie z. B. Wetterbedingungen oder Verkehrsaufkommen aber auch von persönlichen Faktoren, wie z. B. Müdigkeit und Psychopharmaka bestimmt. (Hennessy & Wiesenthal, 1999: S.409-423) Die Nichteinhaltung von Verkehrsregeln kann als regelwidriges Verhalten betrachtet werden. Regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr ist das am häufigsten auftretende Problem, über das es keine repräsentativen Statistiken über ihr tatsächliches Ausmaß gibt. (Wickens et al., 2013)

Die folgenden statistischen Zahlen sind aus der Statistik der Verkehrsunfälle in Österreich bis 2020 entnommen, die vom Bundesministerium für Inneres in Auftrag gegeben und vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) erhobene wurde. Verkehrsunfälle werden hauptsächlich durch menschliches Versagen verursacht. Eine genauere Betrachtung der menschlichen Fehler im Straßenverkehr zeigt, dass es verschiedene Arten von Fehlern im Straßenverkehr gibt. (Reason et al. 1990, Parker et al. 1995a).

Es liegen nur Informationen über polizeilich erfasste Verstöße vor, die zu Unfällen geführt haben, sowie über Verkehrsverstöße, die verwaltungsrechtlich oder strafrechtlich sanktioniert wurden. Offizielle Statistiken des Innenministeriums zu Verkehrsunfällen im Jahr 2020 zeigen, dass die wichtigsten Einzelursachen für Unfälle Geschwindigkeitsübertretungen (32 %), Ablenkung (21 %), Vorfahrtsverletzungen (16 %), Missachtung von Gebot-/Verbotszeichen (3 %) und Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands (2 %) sind. Die drei häufigsten Verstöße sind also für mehr als zwei Drittel aller Unfälle verantwortlich. Die Verkehrsunfallstatistik 2020 zeigt auch, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen das am häufigsten geahndete Vergehen war. Weitere 16 % waren Vorfahrtsverletzungen, einschließlich Ampelverstöße. Die Verteilung der Unfallursachen auf die verschiedenen Arten von Verstößen unterscheidet sich grundlegend von der Verteilung der sanktionierten Verkehrsverstöße, was vor allem darauf zurückzuführen ist, dass die Durchsetzungsmaßnahmen je nach Art des Verstoßes sehr unterschiedlich sind. (vgl. <https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten>, abgerufen am 1. Juni 2021).

Es werden nicht nur Daten des Verkehrsgeschehen vom Ministerium gesammelt, sondern auch Studien vom [Kuratorium für Verkehrssicherheit](#), einer Non Profit Organisation, die nicht nur die aktuelle Situation darstellen sondern, auch mit anderen Studien den Forschungsstand(Kapitel 8) bilden. So sind laut einer Umfrage des KfV 42 % der Autofahrer*innen mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs. Gerade dann, wenn Tempolimits die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer, Fußgänger, Rentner, Kinder, Kranke und Behinderte schützen sollen, halten sich die österreichischen Autofahrer nicht an die Tempolimits, obwohl 80% der befragten Österreicher diese befürworten. Die Tatsache, dass zu schnelles Fahren die häufigste Ursache für Verkehrsunfälle ist, ist tief in den Köpfen der Autofahrer verankert. Die KfV-Umfrage zeigt auch , dass zu schnelles Fahren als unangemessen gilt.(vgl Thann, Marlovits, Oswald: 2007, S50-60) Geschwindigkeitsübertretungen, nicht angedeuteter Spurwechsel oder gefährliche Überholmanöver werden als Scherz angesehen und erhalten daher weniger Aufmerksamkeit während unangemessenes Verhalten und Verkehrsverstöße als Unfälle angesehen werden, aber ungeahndet bleiben. Die alltägliche Erfahrung im Straßenverkehr zeigt, dass sich längst nicht mehr an die vom Gesetzgeber aufgestellten Regeln gehalten wird, jedoch nimmt sich der einzelne Verkehrsteilnehmer einen persönlichen Ermessensspielraum heraus. (vgl.Schmidbauer: 2021: S5ff)

3.Verkehr, Mobilität und Straße im öffentlichen Raum

Verkehr im öffentlichen Raum ist nichts anderes als die Fortbewegung von Menschen , um Distanzen zu überwinden. (Chaloupka – Risser et al. 2011: 21ff).

Der Verkehr ist die Art und Weise, wie sich Mobilität gestaltet und beinhaltet die Bewegung oder den Transport von Personen, Waren und Nachrichten zwischen verschiedenen Orten. Je weiter die Orte voneinander entfernt sind, desto größer ist die Transportkapazität, die zur Überwindung der Entfernung benötigt wird (Sammler, 2000, S.2f).

Der Verkehr ist nicht alles, aber ohne ihn ist alles nichts" - ist die Devise von Stefan Rammler. Laut ihm kann ein einmal eingerichtetes Infrastruktursystem nicht einfach wieder abgebaut werden. Handlungen werden zu Gewohnheiten und Gewohnheiten zu Institutionen, aber Institutionen sind langlebiger als die Infrastruktur. Das gilt immer und überall, auch in einer sich verändernden Mobilitätskultur. (vgl. Rammler 2018 S. 27-30) Der Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für eine arbeitsteilige und auf wirtschaftlicher spezialisierter Gesellschaft. Der PKW-Verkehr hat die enge räumliche Beziehung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz aufgehoben und die Struktur erheblich beeinflusst.

Die Funktionalität des Verkehrssystems ist heute eine Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum. (vgl. Clausen 2013: S 3ff))

Ralf Risser (1988) schreibt, dass der offensichtliche Zweck des Straßenverkehrs sich leicht benennen lässt. Er schreibt, dass der Verkehr als Überwindung von Distanzen verstanden wird, wo es auch wichtig ist ohne Verletzungen und Unfall die Distanz zu überwinden um das Ziel zu erreichen. Im Straßenverkehr, so schreibt Ralf Risser, geht es darum die Anzahl der Kollisionen zu reduzieren, so dass jeder Verkehrsteilnehmer*in sein Risiko abschätzen kann. Daher wird das eigene Fahrerverhalten nur selten als gefährlich eingestuft. Vielmehr ist es das Verhalten anderer, das von belang ist, wenn die Absichten während der Distanzüberwindung als störend aufgefasst werden, Damit ist gemeint, dass Fahrer*innen kleinerer Fahrzeuge die Fahrer*innen größerer Fahrzeuge als Hindernis wahrnehmen und die Fahrer*innen größerer Fahrzeuge nehmen Fahrer*innen kleinerer Fahrzeuge als Hindernis wahr. Es kann auch sein dass Fahrer*innen, die sich schneller fortbewegen, jene die sich etwas langsamer fortbewegen stören. (Risser, 1988, S. 49) Der Straßenverkehr ist demnach ein Raum, der für Versorgung, räumliche Entfaltung und Genuss steht. Die Selbstversorgung ist eines der wichtigen Motive im Straßenverkehr. Allerdings werden die Fahrzeuge zunehmend an die persönlichen Bedürfnisse und Motive angepasst. (vgl. Chaloupka et al., 2011, S. 36 ff.) Das Auto kann eine Variante sein sich im Straßenverkehr zu bewegen und von einem zum anderen Ort zu gelangen. Die erhöhte Verkehrsdichte, der Zeitdruck und der soziale Druck sind jene Faktoren, die hauptsächlich regelwidriges Fahren auslösen und indirekt dazu führen. (Kölbel, 1997, S. 103). Nach kriminologischen Studien über Gewalt wirken sich besonders indirekt Verhaltensweisen auf regelwidriges Verhalten aus sowie Gewöhnung und Langzeitverhalten. Dadurch wird Risikobereitschaft eine akzeptable Form des Fahrverhaltens provoziert. Das Auto ist nicht mehr das Mittel zum Zweck, sondern als Mittel zum Zweck (Kölbel, 1997, S. 221f)

3.1 Der öffentliche Raum als Sozialsystem

Als Grundvoraussetzung für die Entstehung eines Sozialsystem ist die Anwesenheit von Individuen, die sich in einem Prozess des wechselseitig Wahrnehmens befinden. Im Prozess der Anwesenheit und des Wahrnehmens kommt es zu einer Systembildung. Durch die Anwesenheit und der Wahrnehmung kommt es zu einem Selektionsprozess, die aus einer Vielzahl von anderen Wahrnehmungen herausgefiltert werden. Der Systembildungsprozess verstärkt sich wenn man nicht nur sich selbst, sondern auch andere wahrnimmt. Dieses geschaffene Sozialsysteme werden nicht nur durch Menschen

und deren Handlungen, sondern auch durch Kommunikation geprägt, die durch die Anwesenheit schon gegeben ist. (vgl. Luhmann 1972: S. 52ff) Ein soziales System entsteht, wenn es einen Kontext von selbst erzeugter Kommunikation gibt, dass es sich von der restlichen Umgebung unterscheidet. Ihre Aufgabe ist es also, die eigene Komplexität, die sich aus den unterschiedlichen Strukturen der sozialen Beziehungen ergibt, zu reduzieren. (vgl. AG Soziologie 1992: 153). All diese Aspekte von sich Wahrnehmen, miteinander Interagieren, und Kommunikation lassen sich im Straßenverkehr wiederfinden. Während dem Autofahren findet eine Wahrnehmung, Kommunikation und Interaktion unter den Verkehrsteilnehmern statt und somit grenzt sich der Verkehr mit den Verkehrsteilnehmern als eigenes soziales System von den anderen ab und aufgrund seiner Komplexität unterscheidet sich der Verkehr von seiner Umgebung. Deshalb definiert Bauer den Straßenverkehr als ein organisiertes soziales System. (vgl. Bauer et al., 1981: 184). Der Verkehr kann also als ein soziales System bezeichnet werden, da die Individuen im Straßenverkehr sich gegenseitig Wahrnehmen und miteinander interagieren, was laut Luhmann zu einer Systembildung führt. Aber nicht nur Luhmann liefert eine Definition für ein Sozialesystem sondern auch Goffmann, der ebenfalls davon ausgeht, dass die Individuen in Kontakt stehen. Goffmann schreibt, dass alle Menschen in einer Welt von sozialen Kontakten leben, durch die sie direkt oder indirekt mit anderen in Kontakt stehen." (Goffman 1986: 10f) Anhand von diesen Definitionen möchte ich darlegen, dass es beim Straßenverkehr um ein ein soziales System handelt. Durch dieses aufeinander bezogene interagieren der Verkehrsteilnehmer regelt sich das Verkehrsverhalten, so dass man sagen kann, dass Verkehrsverhalten ein sozialisiertes Verhalten ist. Bei fehlender oder nicht vorhandener Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmern entstehen gefährliche Situationen, was zu regelwidrigen oder riskanten Verhalten führen kann. Im Straßenverkehr sind die Individuen zwar in einem sozialen System, sind aber gleichzeitig durch ihre Autos zeitlich und räumlich von anderen Verkehrsteilnehmern getrennt sind, wodurch das man sich zwar wahrnimmt, und aufeinander bezogen interagiert, aber es kommt auch auf die Information an, die vermittelt wird. (vgl. Risser, 2008, S. 30ff).

Peter Heilig schreibt in einem kurzen Bericht, dass die Wahrnehmung im Straßenverkehr eine entscheidende Rolle spielt, obwohl sie ein Limit hat. Durch diese Überflutung an Reizwahrnehmungen können die gegenseitige Wahrnehmungsprozesse, das wie bereits erwähnt ein Grundvoraussetzung für die Systembildung ist, übersehen werden (vgl. Heilig 2010: S. 17ff)

Die Straße war schon immer ein Ort, wo Menschen sich begegnen und kommunizieren. Allerdings kommunizieren die Menschen immer noch auf der Straße anders. Risser schreibt: *"Eine Bewegung im eigentlichen Sinne des Wortes ist bedingt durch die Anwesenheit von mehreren Teilnehmern an der Bewegung, die zur gleichen Zeit und am gleichen Ort kommunizieren und teilnehmen"* (Risser 1996: 3).

Der Kontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern erfolgt teilweise automatisch durch technische Systeme. So kann man sagen, dass sich der Verkehr als ein Sozialsystem in der Gesellschaft etabliert hat, aber durch die hohe Ablenkungsgefahr sehr schnell gestört werden kann. (Risser 1996: 3ff)

3.2 Verhaltenweisen im öffentlichen Raum

Im Jahr 2007 schrieb Ralf Risser über die Grundlagen für die Verkehrssoziologie, dass das Verhalten von Verkehrsteilnehmern*innen nicht abhängig von ihrem Hintergrund ist, sondern dass die Gesellschaft, Erziehung und Charakter eine wichtige Rolle dabei spielen wie sich Menschen im Straßenverkehr verhalten. Diese drei Faktoren haben einen direkten Einfluss auf die Verkehrsbedingungen und erzwingen bestimmte Verhaltensweisen mit Konsequenzen. Verkehrsteilnehmer erleben, gestalten und formen die Verkehrsbedingungen durch soziale Bewertungen bestimmter Verhaltensweisen, gesellschaftlicher Einstellungen, der Infrastruktur, der Fahrzeugeigenschaften und der Gesetze, wodurch neue Verhaltensweisen entstehen, die die Verkehrssituation direkt beeinflusst und verändert. (vgl. Risser 2007: S 6f)

Verkehrsprobleme haben immer mit den Verkehrsteilnehmern*innen und deren Verkehrsverhalten zu tun und deren Verhalten wird von ihrem sozialen Umfeld und ihren Alltagssituationen beeinflusst. Fahrer*innen können sich auch selbstbewusster im Straßenverkehr verhalten, um ihre Unsicherheiten zu verbergen. Es ist das Auto, das dem Fahrer ein Gefühl der Überlegenheit gegenüber anderen gibt, wodurch Autofahrer*innen glauben dass sie unbesiegbar, schneller und besser als andere Verkehrsteilnehmer*innen. Dieses Gefühl der Überlegenheit führt zu gefährlichen Situationen, in denen die Verkehrsteilnehmer*innen sie nicht respektieren und eine Kommunikation unmöglich ist. (vgl. ebd. S.12-22)

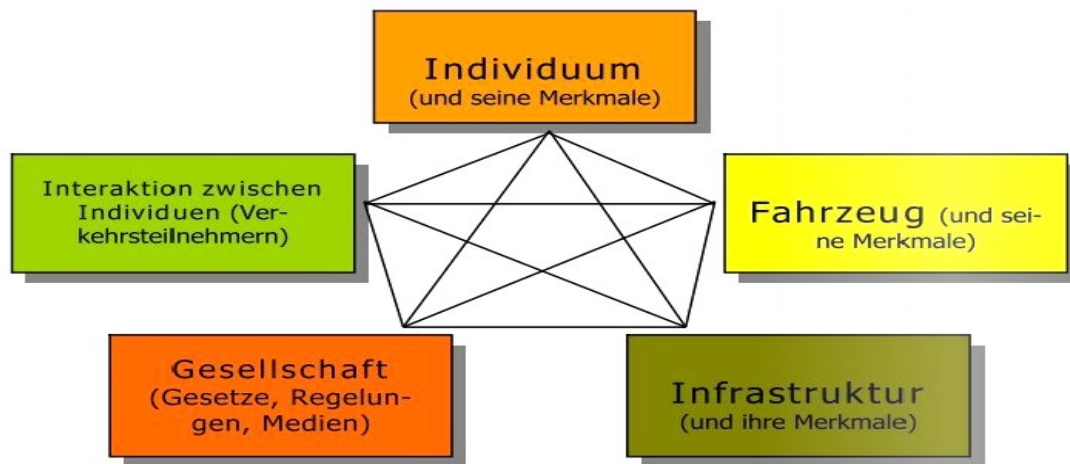
3.3 Fehlverhalten im öffentlichen Raum

Fehlverhalten haben einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und werden von anderen Verkehrsteilnehmern als Belästigung empfunden, denn schlechtes Verhalten erhöht das Unfallrisiko. (vgl. Ratihai 2002: S. 8ff) "Regelwidriges Verhalten bezieht sich auf das Verhalten von Fahrern, die sich nicht an die Regeln des Straßenverkehrs halten. Eine Person, die sich nicht an die Regeln und Vorschriften hält, verhält sich abweichend. In der Soziologie spricht man von abweichendem Verhalten, wenn es von der Norm abweicht. (vgl. Dollinger & Raithel, 2006).

Markus Egelhaaf, Unfallforscher bei DEKRA, sagte: "Am wichtigsten ist, dass die Menschen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können, indem sie sich verantwortungsbewusst verhalten, ihre Fähigkeiten richtig einschätzen und die Regeln auf hohem Niveau akzeptieren. (Egelhaaf 2020 S. 2f)

3.4 Das Diamanten-Modell

Ralf Risser hat 2007 ein Diamantmodell entworfen, Abbildung 1, wo es darum geht, wie das Verkehrsteilnehmerverhalten im Straßenverkehr beeinflusst wird. In diesem Modell geht er davon aus, dass Menschen, die am Straßenverkehr teilnehmen sich regelwidrig Verhalten bzw. ein Verkehrsdelikt begehen um ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen. Da jeder Verkehrsteilnehmer von verschiedenen Faktoren beeinflusst wird, wie z. B. dem Fahrzeug und seinen Eigenschaften, der Infrastruktur, der Gesellschaft (Gesetze, Vorschriften, Medien) und der Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern, führt dies zu unterschiedlichen Verhaltensweisen und auch zu anhaltendem Lernen. Basierend auf verschiedenen theoretischen Ansätzen können Verhaltensänderung im Straßenverkehr anhand folgenden Modell erklärt werden. (Risser, 2007, S. 10 ff)



(Abbildung 1: Was das Verhalten beeinflusst. Risser 2007)

In diesem Modell stellt Ralf Risser fest, dass das Auto nicht der einzige Faktor ist, der das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst, sondern dass es insgesamt fünf Elemente gibt, nämlich Individuum, Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmern, Gesellschaft, Infrastrukturmaßnahmen und Auto. Das Diamantenmodell kann ein Überblick über die Elemente, Funktionen und Probleme des Verkehrssystems aufgezeigt werden. Dieses Modell ist in fünf Punkte gegliedert und liefert den Hintergrund sowohl für die Analyse des Verkehrs aus einer human- und sozialwissenschaftlichen Perspektive als auch für die Formulierung der Politik." (Risser 2007: 13).

Der erste Punkt Individuum beschreibt wie wir sind, unsere Persönlichkeit, Einstellung und Motivation. Dieser Punkt umfasst aber soziale Fähigkeiten, Meinungen und Lebensstil, sowie psychologischen Eigenschaften einer Person und Eigenschaften zur Verkehrsanpassung. Der Straßenverkehr ist also immer eine Ansammlung von Individuen mit unterschiedlichen Eigenschaften. (vgl. ebd.: S 9f)

Der zweite Punkt beschreibt die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern. Das wichtigste Element der Umgebung ist die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern. Umgebung und Machtverhältnisse sind Aspekte die uns prägen und wie wir uns im Straßenverkehr gegenüber anderen verhalten. Mit den Worten von Watzlawick: "*Man kann nicht nicht kommunizieren*". (Watzlawick 1985: S 53) Jedes Verhalten vermittelt eine Botschaft an seine Umgebung. Im Straßenverkehr sind die Autofahrer*in durch das Auto voneinander getrennt und kommunizieren über ihr Kraftfahrzeug, mittels Licht- und Hupsignalen miteinander. (vgl. Risser 2007: 10ff). Erst mit der Erfindung des Automobils verlagerten sich die Treffen außerhalb der Innenräume. (vgl. Risser 1996: 3) Maag (2005) spezifiziert dies folgendermaßen: "Gleichzeitig werden die rücksichtslosen Fahrmanöver anderer Verkehrsteilnehmer*innen

beobachtet und die eigene Sicherheit durch rücksichtsloses Fahren gefährdet". (Maag 2005: 37) Der Straßenverkehr mit rücksichtsloses Fahren*innen erregt Ärger, weil das Vorankommen des einzelnen Teilnehmers behindert wird. (vgl. Maag 2005: 37f)

Der dritte Punkt umfasst die Gesellschaft und beschreibt den Meinungs Austausch zwischen Planer*innen, politischen Entscheidungsträger*innen, Wissenschaftler*innen und Betroffenen, da nur so alle wichtigen Gesichtspunkte um ein Problem gewährleistet werden können. Auf diesen Meinungs Austausch basierend gilt es neue Maßnahmen zu entwickeln, die zur Beseitigung alter Missstände dienen und Verbesserungen herbeiführen sollen. Der Meinungs Austausch sollte helfen Handlung und Reaktion des anderen zu verstehen und um die eigene Ausgangslage zu erfassen. Die Einbindung von Autofahrern*innen in Entscheidungsprozesse gibt die Möglichkeit die Bedürfnisse auf politischer Ebene einzubringen. Zu dieser Kategorie gehören Verkehrsclubs, die als Vermittler und Torwächter zwischen der Verwaltung, der Justiz und den Verkehrsteilnehmern fungieren und überbrücken die Kluft zwischen Politik, Gesellschaft, Verwaltung und den Gesellschaftsmitglieder. (vgl. Risser 2007: 10ff)

Der vierte Punkt Infrastrukturmaßnahmen umfasst den Bereich Stadtverkehr, welcher schwer verstehen ist. Im Straßenverkehr ist der Fahrer*in durch das Auto vom sozialen Umfeld isoliert, das sich auf die Kommunikation auswirkt, weil diese über das Kraftfahrzeug, mittels Licht- und Hupzeichen stattfindet. Diese informelle Kommunikation führt dazu, dass das Verhalten der anderen Autofahrer*innen nur erahnt eingeschätzt werden kann, worauf man reagieren kann. Untersuchungen zeigen, dass Verkehrsteilnehmer Schwierigkeiten haben, auf das Verhalten der anderen zu reagieren, weil sie kein Feedback erhalten. In diesem Zusammenhang schreibt Risser, dass die Funktion der sozialen Kontrolle, die normalerweise dafür sorgt, dass Menschen bestimmte Höflichkeitsregeln einhalten, gerade im Straßenverkehr außer Kraft gesetzt ist. Zum Beispiel können Bodenschwellen die Geschwindigkeit reduzieren. Dies kann konfrontative Situationen, z. B. eine Schwelle vor einer Schule, kann die Situation entschärfen und die Möglichkeit der Kommunikation fördern. Allerdings haben diese Maßnahmen auch Nachteile. Autofahrer bremsen plötzlich ab, nicht weil sie vor einer Schule stehen, sondern wegen der Rampe. Die Rückmeldung solcher Infrastrukturmaßnahmen ist immer kontingent, d.h. direkt an das Verhalten gebunden. (vgl. Ebd.)

Der fünfte Punkt ist das Fahrzeug. Bei diesem Punkt geht es um die Fahrzeuggestaltung, welche an die Bedürfnisse der Autofahrer*innen. Angepasst ist. Es gibt eine breite Palette von Kommunikationssystemen im Verkehrs-, und Fahrzeugbereich sowie auf

infrastruktureller Ebene, die künftige Generationen größere Vorteile und Nutzen aus den neuen Technologien ziehen werden als die heutige Generation bietet. Ein Nachteil ist, dass im Straßenverkehr zu sehr auf die technologischen Innovationen vertrauen. (vgl. ebd.)

4. Straßenverkehrsordnung (StVo)

Da der Straßenverkehr als ein soziales System verstanden werden kann ist die Straßenverkehrsordnung die Regelung, die der Interaktion folgt, unterliegen alle Verkehrsteilnehmer*innen, die mit einem Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sich bewegen. Diese Regeln werden als Verkehrsregeln bezeichnet, und dienen dazu die Sicherheit und Leichtigkeit im Straßenverkehr herzustellen und bei nicht regelkonformes Verhalten die Schuldfrage, wie bei Unfällen, zu klären. Die StVO regelt insbesondere das Verhalten im Straßenverkehr, die Straßenbenutzung selbst, die Geschwindigkeit, den Abstand, das Überholen, die Vorfahrt, das Abbiegen, sowie das Halten und Parken. (Hoffler:2006: S) Daher zeichnet sich der Straßenverkehr durch einen hohen Grad rechtlicher Normierung aus. Neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gibt es auch noch das Straßenverkehrsgesetz (StVG), sowie eine Vielzahl von Gesetzen und Vorschriften, die das Verhalten im Straßenverkehr regeln .(vgl. Hautzunger et al 2011: S 14-20) Die StraßenverkehrsOrdnung (StVO) ist ein Regelwerk, welches sich im Verkehrssystem etabliert hat, damit Rahmenbedingungen für die Handlungsalternativen geschaffen werden. Die Straßenverkehrsordnung ist im Bundesgesetzes vom 6. Juli 1960 verankert und befasst sich mit Verkehrsregeln, bevorzugten Verkehrsteilnehmern, Verkehrsregelung und -sicherheit, allgemeinen Regeln für den Kraftfahrzeugverkehr, besonderen Regeln für den Verkehr mit Fahrrädern und Krafträdern, Verkehrsschwierigkeiten, sowie Strafbestimmungen und Schlussbestimmungen. Die StVO ist das Regelwerk, die das Strafmaß für nicht normgerechtes Verhalten festlegt und werden auch die Höhe der Strafen. (vgl. Keplinger/Wimmer 2004: 3f) In Österreich wird das Fehlverhalten im Straßenverkehr vor allem durch die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Kraftfahrergesetz 1967 geregelt. Jedes Land besitzt seine eigene Straßenverkehrsordnung, wo regelwidriges Verhalten unterschiedlich sanktioniert wird. (vgl. <https://www.ris.bka.gv.at/>, abgerufen am 5.5.2021)

Seit 1961 gab es eine ganze Reihe von gesetzlichen Änderungen, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirkten, wie z.B. Geschwindigkeitbegrenzungen und Alkohollimits im Straßenverkehr. Das Problem in Österreich scheint zu sein, dass die polizeiliche

Überwachung eher begrenzt ist, dass wenn die Einhaltung der Regeln überwacht und die Nichteinhaltung sanktioniert wird, können ordnungspolitische Maßnahmen erfolgreich sein, bestehende Regeln und Gesetze einzuhalten. Die Erhöhung der Bußgelder führt zu erheblichen Einsparungen bei den Unfallkosten und ist damit ein wichtiger Parameter für die Wirksamkeit der Arbeit der Exekutive im Bereich der Verkehrssicherheit. (vgl. Knoflacher, 2005, S. 57 ff.).

Merten argumentierte, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nach der Straßenverkehrsordnung richtet. Die Straßenverkehrsordnung ist ein Katalog von Verboten, Vorschriften, Rechten und Pflichten der Verkehrsteilnehmer, deren Verletzung sanktioniert wird. (Vgl. Merten 1981: 1). Heute ist die Straße ein Ort, den man als notwendiges Übel erträgt, dessen einziger Zweck es ist, möglichst schnell an einen Ort zum anderen zu gelangen und ihn möglichst schnell wieder zu verlassen. (vgl. Merten 1977: 118f). Aufgrund der großen Anzahl von Verkehrsteilnehmern ist es nicht immer möglich, Probleme auf der Straße zu erkennen und sich auf Lösungen zu einigen. (vgl. Merten 1981: 38).

4.1 Das Diamanten-Modell und StVo

Wie im Kapitel 3 beschrieben befasst sich das Diamantmodell von Ralf Risser mit dem Verhalten im Straßenverkehr befindenden Individuen. Dieses Modell ist nicht nur ein losgelöstes theoretisches Konstrukt, sondern hat auch Praxisbezug und ich möchte das Modell in Bezug zur Straßenverkehrsordnung bringen. Auf der individuellen Ebene betrachtet soll die StVo das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorgeben. In Worten von Niklas Luhmann soll die StVo eine einheitliche Erwartung des Verhaltens im Straßenverkehr herstellen, die nicht regelkonformes Verhalten als regelwidrig beschreiben. (vgl. Luhmann 1973: 99). Die individuelle Ebene umfasst auch Personen, die nicht gewillt sind sich ordnungsgemäß der StVo zu verhalten oder Mithilfe der Exekutive, sowie Radars das Sicherheitsgefühl erhöht werden. (vgl. Binder 2019: S. 39ff)

Aus der Sicht der gesellschaftliche Ebene spielt die Straßenverkehrsordnung einen wesentlichen Aspekt, da unter diesem Punkt auch Gesetze fallen und die StVo ist ein Bundesgesetz, das den Verkehr regelt. Auf dieser Ebene ist es wichtig, dass ein Meinungsaustausch zwischen Politik, Recht und WissenschaftlerInnen aus verschiedenen Disziplinen stattfindet, um Missstände zu beseitigen und Maßnahmen zu entwickeln und anhand dessen die StVo zu evaluieren. (vgl. Hoor 2021: S.70ff)

Die Kommunikationsebene bezieht sich auf das zwischenmenschliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen zueinander. Kommunikation im Straßenverkehr ist also ein wichtiger Faktor, da Unfälle als Folge fehlender oder missglückter Kommunikation sind. Durch Verkehrsschilder und vorgegeben Handlungsalternativen, soll eine verständliche Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen geschaffen werden. (vgl. Risser 2010: S.9ff)

Auf der individueller Ebene kann Kommunikation als Kompetenz erlernt und geübt werden, wie dies in Fahrschulen der Fall ist. Diese erworbenen Kompetenzen basieren auf dem Wissen, welches in der StVo festgehalten ist. (vgl. Falkenstein, Poschadel, Joiko 2014: S.26f)

Für die infrastrukturelle Ebene müssen viele unterschiedliche Maßnahmen gesetzt werden, da der Straßenraum einen vielfältigen Verwendungszweck bietet, der für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar sein soll. (vgl. Thaller 2018 :S. 17ff)

Auf der Fahrzeugebene geht es um eine adäquate Fahrzeuggestaltung, welche an die Bedürfnisse angepasst sind. Die Anpassung der technischen Erneuerung soll eine Unterstützung sein, die gesetzlichen Vorschriften, wie Sicherheitsabstand einzuhalten. (vgl. Bücken et al. 2019 : S.7ff)

5. Das Diamantmodell und Rational-Choice-Modell

Es wurde in viele Bereiche der Straßenverkehrsforschung zu regelwidrigen Verhalten, wie Alkohol am Steuer, Ablenkung beim Autofahren und Aggression im Straßenverkehr, geforscht, doch welchen Einfluss solche Verhaltensweisen auf andere hat und wie diese eingeschätzt, ist bislang wenig in der verhaltenstheoretischen verkehrswissenschaftlichen Literatur beschrieben. Verhaltensorientierte Ansätze wie der Rational-Choice-Ansatz sind für verkehrsbezogene Entscheidungen ein Anfang gewisse Handlungsentscheidungen verständlich zu machen. (vgl. Döring, Aigner-Walder. 2015:S:9f)

Das Diamantmodell soll darstellen wie sich die Individuen im Straßenverkehr gegenseitig beeinflussen und für welche Beweggründe menschlichem Verhalten ausschlaggebend ist. Verortet man das Diamantmodell im Rational-Choice-Modell, so setzt sich dieses durch Wissen (Information), Wollen (Motivation) und Können (Fähigkeiten und Fertigkeiten) der VerkehrsteilnehmerInnen zusammen, welches ebenfalls die Grundannahme des Rational-Choice-Modells bildet. (vgl. Chaloupka-Risser 2011: S31)

Auf der individuellen Ebene lässt sich die R-C-T gut verorten, weil es im Straßenverkehr um Entscheidungssituationen geht, persönlichen Bedürfnisse zu befriedigen, und das wäre am schnellsten von einem Ort zum anderen zu kommen. (vgl.ebd.: S 32)

Für die Ebene der Gesellschaft ist es wichtig Themen, speziell Verkehrsthemen, zu diskutieren und zu evaluieren. Diese Themen, mit denen sich die Politik, Verkehrsclubs und andere auseinandersetzen, nehmen Einfluss auf die Verhaltensweisen, und Fahrstile (Kapitel 5) der Autofahrer*innen, die beurteilen ob ein Fahrverhalten als akzeptabel oder als problematisch angesehen wird. Infrastrukturelle Maßnahmen wie die Beschaffenheit der Straße beeinflussen die Handlungsalternative. Bezieht man die Rational-Choice-Theorie auf die Ebene der Infrastruktur, so beeinflussen infrastrukturelle Gegebenheiten, wie den Umbau einer Straße, das Fahrverhalten, wie zum Beispiel je breiter eine Straße ist, desto eher neigt man schneller zu fahren als erlaubt oder bei kurvigen Strecken eher dazu neigt vorsichtiger zu fahren. vgl. Chaloupka-Risser 2011: S32f)

Abgesehen von der Straßensituation und den Bedürfnissen muss auch das Kraftfahrzeug persönlichen Bedürfnissen angepasst werden. Das Grundbedürfnis des Autos, sicher von A nach B zu kommen wird durch das Bedürfnis der Prestige, Lebenslust oder Geschwindigkeit ersetzt. Auch die Größe des Autos führt dazu, dass hohe Geschwindigkeit als weniger gefährlich wahrgenommen wird, als bei einem kleineren Fahrzeug.(vgl. Funke 2006.S 30f)

Was die letzte Ebene des Diamantmodells betrifft, nämlich die Interaktion zwischen Individuen hängt mit einer ständigen Bewertung der sozialen Umwelt zusammen, die für die Handlungsentscheidungen ausschlaggebend ist. Die Rückmeldung des anderen kann nicht immer wahrgenommen. Auf diese Weise wird zwar der Befriedigung des eigenen Bedürfnis nachgegangen aber nicht auf den anderen geachtet, was zu Missverständnissen führt, die regelwidriges Verhalten zur Folge haben.(vgl. Ebd. S32ff)

5.1. Die Rational-Choice-Modell

Den theoretischen Ansatz, der in dieser Arbeit für die Untersuchung von regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr herangezogen wird, ist der Rational-Choice-Ansatz, weil sie eine für mich interessante Perspektive auf das Verhalten bietet. Hierbei beziehe ich mich auf den Rational-Choice-Ansatz von Clark und Conish(1985), die das Rational-Choice-Modell mit dem regelwidrigen Verhalten erweitern. Regelverstöße sind seit den Anfängen der Soziologie eines ihrer zentralen Themenbereiche. Es werden diverse

Verhaltensweisen im Straßenverkehr aus der Rational-Choice-Perspektive betrachtet und wie auf die Verhaltensweisen der andern reagiert.

Die Rational-Choice-Theorie ist für die vorliegende Studie besonders relevant, weil sie als eine Variante der sogenannten Verhaltenstheorie verstanden werden kann, die argumentiert, dass soziale Phänomene nur durch die Handlungen und das Verhalten von Individuen erklärt werden können. Außerdem werden nach der Rational-Choice-Theorie die Handlungen sozialer Akteure in der Regel als zweckmäßig betrachtet, d. h. sie zielen auf die Befriedigung persönlicher Bedürfnissen ab und Akteure in der Rational-Choice-Theorie handeln substantiell rational. Es spielt also keine Rolle, ob die Entscheidung zum Handeln als freie, selbstbewusste Wahl oder als unbewusste Abwägungsprozess verstanden wird. (vgl. Herfeld, Tutic 2020: S 59ff) Kappelhoff (2000.S, 222) argumentiert, dass die Entscheidung zum Handeln das Ergebnis eines unbewussten Abwägungsprozess ist.

5.1.1 Rational-Choice-Theorie nach Clarke / Cornish

Das Rational-Choice-Modell ist nicht nur eine Handlungstheorie aus den Wirtschaftswissenschaften, sondern auch aus den Sozialwissenschaften, wo das Handeln durch Ziele, Wünsche und Bedürfnisse sowie durch den menschlichen Versuch, diese Ziele in höchstmöglichem Ausmaß zu realisieren, ersetzt worden ist. Es wird sich umso Wahrscheinlicher für ein Verhalten bzw. Handlung entschieden, wenn der Nutzen aus dieser Handlung den größtmöglichen Erfolg erzielt. Derek Cornish und Ronald Clarke beschreiben die Rational-Choice-Theorie als ein Ansatz um regelwidriges Verhalten zu erklären und beschreiben die R-C-T so: "Its starting point [the starting point of the theory] was an assumption that offenders seek to benefit themselves by their criminal behavior; that this involves the making of decisions and of choices, however rudimentary on occasion these processes might be; and that these processes exhibit a measure of rationality, albeit constrained by limits of time and ability and the availability of relevant information." (Cornish/Clarke 1986:1) Diese Darstellung von Clarke / Cornish beschreibt, dass nutzenmaximierendes Verhalten auf regelwidriges bzw. kriminelles Verhalten ebenso angewandt werden kann um Erklärungen für nicht regelkonforme Verhaltensweisen zu finden (vgl. Clarke / Cornish 1985: 161f.).

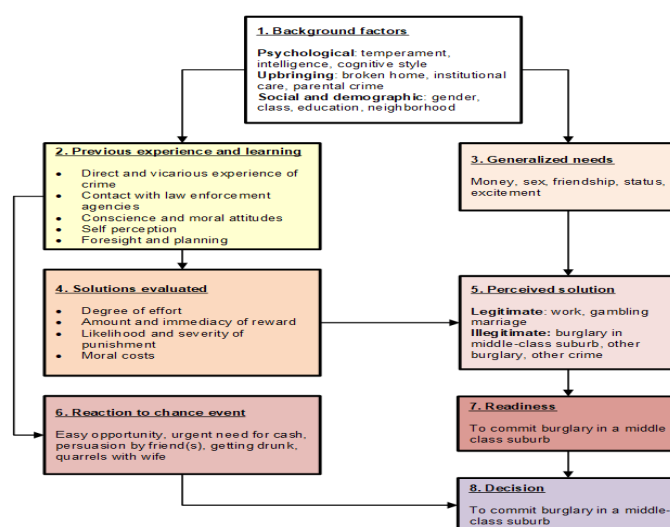
Es wird diesem Rational-Choice-Modell erklärt, dass zwischen der Entscheidung ein Delikt zu begehen oder kein Delikt zu begehen gewählt werden muss. Da sich beim

regelwidriges Verhalten die Motivation und die Verhaltensweise unterscheiden, ist eine differenzierte Modell-Entwicklung vonnöten, die auf das jeweilige Verhalten abgestimmt ist. Das Rational Choice-Modell von Clarke und Cornish kann in verschiedene Modelle gegliedert werden, die einen Erklärungszusammenhang für das Auftreten der kriminellen Handlung und zum anderen für das Auftreten der Beteiligung am regelwidrigen Verhalten liegen (vgl. ebd.: 165f.)

Es sollen mögliche Erklärungen geliefert werden, warum sich für ein regelwidriges Verhalten entschieden und warum es zum wiederholten Male gemacht wird oder nach mehreren begangenen Male aufhört. Die Bereitschaft zu regelwidrigem Verhalten wird durch das Befriedigen des Bedürfnisses geleitet. Diese Bereitschaft, ein Delikt zu begehen, geht mit einer Betrachtung von Handlungsalternativen einher, die dahingehend evaluiert werden, ob und wie eine Bedürfnisbefriedigung mit diesem Verhalten möglich ist. Die ständige Bewertung der sozialen Umwelt ist abhängig von den Erfahrungen des einzelnen Individuums und nachdem alles bewertet worden ist, geht es um die Entscheidung sich regelwidrig zu Verhalten oder nicht, wobei die situationale Gelegenheit entscheidend dafür ist. Clark und Cornish zeigen auf, dass im gesellschaftlichen Alltag Entscheidungen der sich im System befindenden Individuen zusammenfallen und Auswirkungen auf die Wahrnehmung und Bewertung von Handlungsalternativen haben. Es ist also nach diesem Modell davon auszugehen, dass ein Akteur mit generalisierten Bedürfnissen, welche nicht durch legales Verhalten, sondern auch durch ein Delikt befriedigt werden, wenn aus der Situation heraus der Entschluss gefasst wird, die Bedürfnisse zu befriedigen, die sozial beeinflusst sind. (vgl. ebd.: 169f.) So führt eine Bereitschaft sich regelwidrig zu Verhalten nicht automatisch zu einer tatsächlichen Ausführung des Verhaltens, sondern vielmehr sind hier situationale Einflüsse mit einzubeziehen. Bezogen auf den Rational- Choice- Ansatz von Clarke / Cornish lässt sich die Situationen im Straßenverkehr so beschreiben, dass ein Verkehrsteilnehmer entscheiden muss, ob er sich für einen Verstoß gegen die Verkehrsregeln entscheidet oder nicht. Die Bewertung der Situationen im Straßenverkehr und die daraus resultierenden Handlungsmöglichkeiten dient der Bedürfnisbefriedigung. (vgl. Clark, Cornish 2003: S. 50ff)

Erfahrungen der Verkehrsteilnehmer*innen beeinflussen die Situationsbewertung im Straßenverkehr, denn wenn in der Vergangenheit die Verkehrsregeln missachtet und je nach dem positive oder negative Erlebnisse gemacht hat, ist bereits über die Konsequenzen, wie Sanktionen, informiert. Auch die moralischen Ansichten im

Straßenverkehr nehmen Einfluss auf das Verhalten beim Auto fahren, denn zu schnelles Autofahren wird als Kavaliersdelikt behandelt, während betrunkenes Autofahren als regelwidrig gesehen wird. Solche Erlebnisse sind Hintergrundwissen auf denen zukünftiges Verhalten basiert und dementsprechend beeinflusst, so neigen Verkehrsteilnehmer dazu sich regelwidrig zu Verhalten als andere. Aufgrund von soziodemographischer Faktoren sind einige Verkehrsteilnehmer dazu erzogen worden, Verkehrsregeln unbedingt zu beachten und andere wiederum haben vorgelebt bekommen, sich nicht in jedem Fall an die Regel zu halten Verkehrsteilnehmer können sich für einen Verstoß der Verkehrsregeln oder auch für keinen Verstoß entscheiden oder es findet eine soziale Beeinflussung statt, die dazu führt, das sich für eine riskantere oder eine regelkonforme Fahrweise entschieden wird. Situationale Umstände, wie Polizeipräsenz können die Entscheidung dahingehend tangieren, dass sich nicht regelwidrig verhalten wird.(Gugerty, 1997: S.42ff ; Gronlund et al., 1998: S.263ff) Cornish und Clarke betonen dass der rationale Entscheidungsprozess, einer regelwidrigen Handlung vorangeht, wenn sich diese Tat als beste Variante aus dem Handlungsset herausgestellt hat (Eifler/Schulz 2007: 141). Clarke und Cornish unterschieden also zwischen Involvement und Ereignisentscheidungen. Involvement bezieht sich darauf, dass ein Individuum die Entscheidungen über kriminelle Aktivitäten zu beginnen treffen muss,und ob sie diese Aktivitäten im Laufe der Zeit fortgesetzt wird oder damit aufzuhören. Ereignisentscheidungen beziehen sich auf jene Entscheidungen, die während der Begehung getroffen werden. Clarke und Cornish haben diese Entscheidungsphasen in einem Modell , Abbildung 2, dargestellt. (vgl. Willson,Lowry: 2018 S. 11f)



(Abbildung 2: Modell der anfänglichen kriminellen Involvierung, adaptiert von Clarke und Cornish 1985)

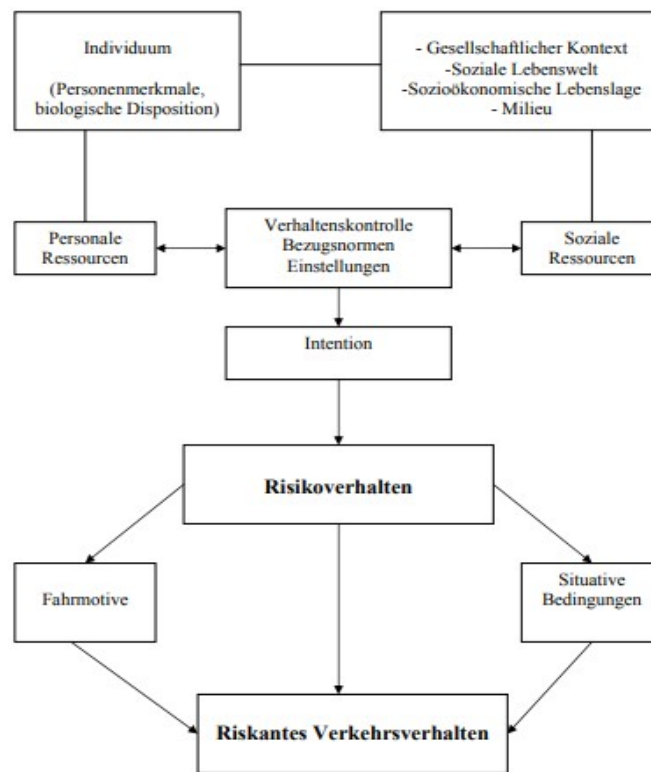
Das Modell zeigt die wichtigsten Entscheidungspunkte, dass wenn eine kriminelle Handlungen der beste Weg ist, um seine Bedürfnisse zu befriedigen (Kästchen 3), dann hat das Individuum einen Zustand der Bereitschaft (Kasten 7) erreicht. Diese Bereitschaft impliziert, dass ein Individuum Lösungen (Kasten 4) für diese Bedürfnisse sucht und die beste Vorgehensweise gefunden hat (Kasten 5). Solche Einschätzungen werden durch den individuellen Moralkodex, Selbstwahrnehmung und Verbrechenserfahrung einer Person sowie das Ausmaß, in dem sie planen und handeln kann beeinflusst (Kasten 2). Mit diesen Einflüssen verbunden sind das, was Clarke und Cornish als "Hintergrundfaktoren" (Kasten 1) nennen, die üblicherweise im Mittelpunkt ihrer Theorie steht. (vgl. ebd S.13) Erst nachdem ein Individuum bereit ist sich für ein bestimmtes Verbrechen zu entscheiden (Kasten 8), das durch zufällige Ereignisse (Kasten 6) beeinflusst wird..(vgl.ebd.13f)

Laut Diekmann und Voss sind alle Individuen soziale eingebettet, und die Ziele und Ressourcen, die für die Zielerreichung notwendig sind, hängen von gesellschaftlichen Situationen ab. Gehen wir von einer einfachen Situation aus, in der ein Gleichgewicht existiert, und zwar dass sich alle an die Regeln halten. So ein Gleichgewicht nennt man Nash-Gleichgewicht. Ein Nash-Gleichgewicht liegt vor, wenn es zu keiner Erhöhung des Nutzen hat, wenn man sich nicht an die Regeln hält. Es liegt vor wenn demnach keiner einen Anreiz hat, sich nicht regelwidrig zu Verhalten. Im Straßenverkehr ist ein Nash-Gleichgewicht ständig vorhanden, denn Rechts fahren im Straßenverkehr ist ein gutes Beispiel für dieses Gleichgewicht, wenn man sich im Straßenverkehr regelwidrig verhält und etwas passieren sollte gewinnt keiner. (vgl. Diekman/Voss 2008:S.13f-21)

5.1.2 Die Rational Choice Theorie von Raithel

Neben Cornish und Clarke beschäftigt sich auch Raithel mit der Erklärung regelwidrigen Verhaltens im Straßenverkehr mittels des Rational-Choice-Ansatzes, welcher der Meinung ist, dass es als Ergebnis einer Person-Umwelt-Interaktion gesehen werden kann. Raithel geht vom riskanten Verkehrsverhalten aus, jedoch bildet riskantes Verhalten nur die Vorstufe zu regelwidrigen Verhalten und daher möchte ich dieses Modell auch kurz erwähnen. Es soll erläutert werden welche Prozesse in der Individuum-Umwelt-Interaktion zu riskantem Verhalten führen können. Diese Darlegungen beziehen sich im Wesentlichen auf ein von Raithel (1999) konstruiertes handlungstheoretisches Mehrebenenmodell, das als integrativer Ansatz zur Erklärung Risikoverhaltens verwendet wird. Die zweite Ebene

soll dann insbesondere die Genese riskanten Verkehrsverhaltens erklären (vgl. Raithel 1999: S 74ff).



(Abbildung 3: Integratives Modell zur Genese Riskanten Verkehrsverhaltens 1999/2004)

Die soziale Lebenswelt legt fest, welche Bedingungen in einer Situation gegeben sind und welche Handlungsalternativen die Individuen haben. Die Verhaltenskontrolle wird dabei durch die zur Verfügung stehenden Ressourcen bedingt. (vgl. Raithel 2004: 139ff) Für das Auftreten von riskantem Verkehrsverhalten kommen letztlich die Bedingungen hinzu, die die Gelegenheitsstruktur begünstigt, die dazu führt, dass es einerseits einer höheren Mobilität kommt und andererseits muss die Situationsbedingtheit des Verkehrsverhaltens berücksichtigt werden. (vgl. Raithel 1999: 78). Des Weiteren werden wichtigsten sozialen Bezugsgruppen, wie Eltern und Freunde jene Verhaltensweisen vermittelt, die als sozial akzeptabel angesehen werden.

5.1.3 Fazit des Rational-Choice-Theorie

Der gemeinsame Kern der erwähnten Rational-Choice-Theorien ist, dass der Mensch ein Egoist ist. Das steigern des persönlicher Nutzen und das minimieren persönlicher Nachteile sind die zentralen Verhaltensmotive bei all diesen Ansätzen. Rationalität ist ein Prinzip Handlungskonsequenzen abzuwägen und oft wird Rationalität mit Egoismus verwechselt, weil Gemeinwohlinteressen gegenüber individuellen Interessen stehen und sich immer für das persönliche Wohl entschieden wird. Die Verhaltenswissenschaften sind der Meinung, dass oft nicht auf eigene Erfahrungen zurückgegriffen wird, sondern auf Erfahrung und Meinung von Familienangehörigen und Freunden. Das Rational Choice Modell beruht auf einer vollständigen Informiertheit, das bedeutet, dass man über alle unterschiedlichen Handlungsalternativen mit den dazu verbundenen Konsequenzen informiert ist. Verkehrswissenschaften sieht das Rational Choice Modell als eine Strategie der Verhaltensveränderung, wo unerwünschtes Verhalten mit Zeit- und Geldkosten bestraft bzw. erwünschtes Verhalten mit niedrigere Zeit- und Geldkosten belohnt wird(vgl. Bamberg, Köhler: 2018 S. 7-12)

Die Rational-Choice-Theorie(R-C-T) findet in der Verkehrssoziologie wenig Anwendung, da mehr auf die Interaktionsebene Augenmerk gelegt worden ist. Sie ist eine Theorie, die die verhaltenstheoretische Sichtweise untersucht und wo das Verhalten und Handeln der Individuen im Zentrum stehen. Basierend auf der Untersuchung von sozialen Verhalten, wird in der Rational-Choice Theorie die Thematik über Belohnung und Bestrafung untersucht. Wird regelwidriges oder abweichendes Verhalten nicht bestraft so wird sich auch in Zukunft so verhalten, wenn aber hingegen bestraft wird, so sinkt die Intention sich regelwidrig zu verhalten. Doch nicht nur Belohnung und Bestrafung sind Untersuchungsgegenstände von der R-C-T, sondern auch die Kosten-Nutzen-Aspekt aus der Wirtschaftssoziologie, wo sich damit beschäftigt wird, dass Individuen rationale Entscheidungen treffen, um mit wenig Aufwand der größtmöglichen Nutzen erzielen. (vgl. Richter 2001, S. 219) Die Grundlage für die Rational-Choice-Theorie kommt von James Coleman, der davon ausgeht, dass Menschen basierend auf Nutzen und Fähigkeiten handeln. Anders gesagt, der Mensch handelt nur, wenn der eigene Nutzen erkannt wird. So wird in der R-C-T Fokus darauf gelegt, den Nutzen zu erkennen und welche Ressourcen einem zur Verfügung stehen. (vgl.ebd. 220f)

Da viele Verstöße unentdeckt und damit auch unsanktioniert bleiben, liegen in der Regel keine verlässlichen Informationen über die Gesamthäufigkeit ihres Auftretens vor. Werden

Regeln oder Normen internalisiert, so führt Regeleinhaltung zu Befriedigung und Regelmissachtung zu Schuldgefühlen. (vgl. Hautzinger et al. 2011: S20f)

Die Gründe der Regelbefolgung liegen mit Konsequenzen zusammen, um Bestrafung zu vermeiden. Die Regelmissachtung hängt mit der Überwachung zusammen. Je öfter und länger ein Bereich überwacht wird, desto eher haltet man sich an die Regel und andersrum je weniger ein Raum überwacht wird, desto eher steigt die Regelmissachtung. Der Begriff Regelakzeptanz führt zu einer nicht-beobachtbare Einstellungen und Intentionen gegenüber diesen Regeln. Verkehrsregelakzeptanz wird als positive, bejahende Einstellung gegenüber geltenden Verkehrsregeln verstanden. Diese äußert sich darin sich regelkonform zu verhalten. (vgl Hautzinger et al 2011: S 32)

5.2 Hypothesen

Diese Hypothesen sollen bezogen auf die Theorie, mit Unterstützung vom Diamantmodell von Ralf Risser helfen Verhaltensweise im Straßenverkehr besser zu verstehen und welchen Einfluss sie nehmen können. Regelwidriges Verhalten ist ein Problem im Straßenverkehr, welches nicht verarbeitet werden kann. Im Straßenverkehr kann nicht regelkonformes Verhalten problematische oder gefährliche Auswirkungen haben. Des theoretischen Ansatz zu Grunde liegend, wurde mit Hilfe von Studien, die sich mit dem Straßenverkehr beschäftigen hypothetische Annahmen gestellt, welche in Hinblick auf regelwidriges Verhalten überprüft werden soll:

Hypothese 1

Männer neigen eher dazu wenn sich andere im Straßenverkehr für ein nicht regelkonformes Verhalten entscheiden, es als weniger gefährlich und regelwidrig einzuschätzen als Frauen

Diese Hypothese liegt der Studie des KFV aus dem Jahr 2017 zugrunde wo Thema Aggression im Straßenverkehr untersucht worden ist. In dieser Studie wurde die Hypothese überprüft, ob Männer sich aggressiver im Straßenverkehr verhalten als Frauen und Männer tun dies auch. Basierend darauf in Bezug zur Theorie gebracht hat sich diese Hypothese gebildet. (vgl. KFV-Aggression im Straßenverkehr)

Hypothese 2

Wenn das Auto für die Fahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen verwendet wird, desto eher neigt, man das Verhalten der anderen, wenn sie sich für ein nicht regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr entscheiden als gefährlich und regelwidrig einschätzen

Basierend auf der Studie Nachhaltigkeit und Wohnen von Integral Markt- und Meinungsforschung aus dem Jahr 2020 für AutoScout24, die untersucht haben, wie zufrieden Pendler mit ihrem Auto sind, da sie täglich auf ihr Kraftfahrzeug angewiesen sind. Ausgehend von der Studie, des theoretischen Ansatzes und den Fragebogen hat sich diese Hypothese gebildet. (vgl. Integral Markt- und Meinungsforschung 2020)

Hypothese 3

*Je länger der Führerscheinbesitz ist, desto eher steigt die Wahrscheinlichkeit, wenn ein anderer Autofahrer*in sich für ein nicht regelkonformes Verhalten als regelwidrig eingeschätzt wird*

Eine Studie der Allianz zum Verkehr und Alter, zeigt, dass mit steigendem Alter und Führerscheinbesitz die Unfallhäufigkeit überproportional zunimmt, sowie sich typische Fahrfehler häufen. Diese Studie führte zu dieser Hypothese. (vgl. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20120727_OTS0010/allianzverkehrsstudien-ioren-ab-75-besonders-gefaehrdet, abgerufen am 1.1.2021)

Hypothese 4

Wenn Erfahrung im Straßenverkehr gesammelt wird, dann werden Verhaltensweisen der anderen, die sich für ein nicht regelkonformes Verhalten entscheiden als regelwidrig eingeschätzt

Laut einer OTS-Aussendung des Pressedienst der Parlamentsdirektion soll gefährliches Verhalten im Straßenverkehr konsequenter bestraft werden. Unerlaubte Verhalten im Straßenverkehr soll mit absolvierung einer Nachschulung gehandelt werden. Darauf aufbauend wurde diese Hypothese erstellt. (vgl.

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210708_OTS0222/nationalrat-beschliesst-

raserpaket-gegen-geschwindigkeitsueberschreitungen-im-strassenverkehr, abgerufen am 1.8.2021)

Hypothese 5

*Autofahrer*innen die zwischen 18 und 30 Jahre alt sind und bemerken das andere Autofahrer*innen sich für ein nicht regelkonformes Verhalten entscheiden, schätzen dieses Verhalten als weniger regelwidriger ein als Autofahrer*innen die zwischen 60 und 80 Jahre alt sind*

Laut Statistik Austria sind die Altersklasse der 18- bis 30-Jährigen und die Altersklasse der 60-80 Jährigen, ein Risiko, wenn es um das Unfallrisiko im Straßenverkehr geht. Aus der Studie des ÖAMTC in Kooperation mit Statistik Austria, geht hervor, das sowohl Alte aber auch Junge ein Risiko sind. (vgl.

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20070601_OT0074/oeamtc-das-hoechste-risiko-auf-der-strasse-getoetet-zu-werden-tragen-jung-und-alt-teil-2, abgerufen am 1.8.2021)

6. Begriffsdefinition Anomie und regelwidrigen Verhaltens

Um für die bestehende Arbeit, die sich mit der Untersuchung regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr beschäftigt eine begriffliche Grundlage zu schaffen, bedarf es einer Auseinandersetzung mit Begriff nicht regelkonformen Verhalten. (Wahl, 2009, S. 1) Die Soziologie bzw. die Verkehrssoziologie befasst sich damit, was Menschen bei der Teilnahme an organisierten Verkehrssystem erleben und wie sie sich verhalten. (Chaloupka u. a., 2011, S. 50) Der Begriff Anomie beschreibt einen Zustand, bei dem es nicht ausreichende soziale Normen und Regeln gibt. (vgl. Schäfers 2003, S. 16) Der Begriff der Anomie tauchte erstmals bei Emile Durkheim 1893 auf und bezeichnete einen mangelnden Zustand der sozialen Ordnung oder anders ausgedrückt den regellosen Zustand der Gesellschaft. Anomie ist für Durkheim ein Prozess sozialer Desintegration, bei dem fehlende Ordnung und Struktur den gesellschaftlichen Zusammenhalt schwächen, was dazu führt dass Regeln missachtet werden.(vgl. Durkheim 1893: S.478)

6.1 regelwidriges Verhalten nach Durkheim

Die anfängliche Beschreibung von Anomie nach Emile Durkheim beschreibt, dass soziale Normen notwendig sind, um den Menschen, mit seinen Bedürfnissen unter Kontrolle zu halten. Denn wenn es keine Normen und Regeln gäbe, würde es zu Konflikten mit anderen Menschen kommen. In einer Gesellschaft, die mit Hilfe von Normen und Werten, ein Kollektivbewusstsein schaffen, die Kontrolle auf die Individuen ausübt, soll Individualität in Zaum halten, weil diese zu regelwidrigem Verhalten führen kann.

Regelwidriges Verhalten beschreibt einen Teilzusammenbruch der Solidarität, der nur dann entstehen kann, wenn der Prozess des sozialen Wandels zu schnell abläuft. Der Verkehrssektor befindet sich in einem ständigen Wandel, indem Autos schneller, und besser werden oder die Infrastruktur ausgebaut wird, welche durch Normen und Werte, in Form von Verkehrsschilder geregelt wird. Daher zeigt sich regelwidriges Verhalten im Zusammenbruch der sozialen Kontrolle, also der institutionalisierten Mittel zur Sicherung der anerkannten Regeln des Verhaltens im Straßenverkehr. (vgl. <https://soziologieheute.wordpress.com/2009/01/26/anomie/> abgerufen 8.7.2015)

6.2 regelwidriges Verhalten nach Merton

Nach Durkheim (1893) befasste sich auch Robert K. Merton mit dem Begriff Anomie (1938. 1957), und führte diesen weiter. Er ergänzt den Zustand der Regellosigkeit mit dem Unterschied der Befriedigungsmöglichkeiten der Bedürfnisse. Merton geht bei der Anomie von einem Zustand aus, der eintritt, wenn Individuen der Zugang zur Erreichung ihrer kulturellen und soziale Ziele verhindert wird. (vgl Merton 1928: S.627) Unter kulturelle Ziele versteht er Wertvorstellungen, die das Verhalten der Individuen in gesellschaftlichen Systemen regelt und unter sozialen Zielen versteht er die Erweiterung soziodemographischer Eigenschaften, wie Bildung und Einkommen. (vgl. Sonntag 2002, S. 2ff) In einer Gesellschaft besteht ein großes Gleichgewicht zwischen den sozial-kulturellen Zielen und den allgemein akzeptierten Wegen, wie diese erreicht werden können. Merton will zeigen, dass aus soziologischer Sicht einige Formen abweichenden Verhaltens als normale Reaktion auf die jeweilige soziale Situation anzusehen ist. Merton ging davon aus, dass die Häufigkeit des abweichenden Verhaltens in den verschiedenen Strukturen unterschiedlich ist und unterschiedliche Formen annimmt. (Merton, 1968, S. 268-302) Eine Grundannahme ist auf die sich Merton bezieht ist die,

Kriminalitätsbelastung, wo er amtliche Daten übernimmt, die diese Grundannahme stützen, obwohl ihm bewusst ist, dass andere Arten von Delikten begangen werden, nicht in diesen Daten erfasst worden sind. (vgl. Bohle 1975: S. 6f)

6.3 regelwidriges Verhalten nach Becker

Howard S. Becker ist der Meinung, dass der Mensch mit abweichendem Verhalten ein Mensch ist, auf den diese Bezeichnung bezogen wird. Für diesen Mensch ist abweichendes Verhalten ein Verhalten, welches er als Abweichenden annimmt. (vgl. Becker 2019 S. 31) Um eine Person zu werden, der abweichendes Verhalten zugeschrieben wird, muss diese irgendeine Weise die Regel verletzen. Es reicht nicht nur das Regelwerk zu brechen um als regelwidrig dargestellt zu werden, sondern das Brechen der Regel muss öffentlich bekannt gemacht werden, damit einem das zugeschrieben werden kann. Becker bezeichnet den Prozess der Zuschreibung als labelling. Erst ab dem Zeitpunkt, wo der Zuschreibungsprozess passiert ist, ändert sich die Identität des Individuums in der Öffentlichkeit, so wird aus einem Arzt, Elektriker oder Sachbearbeiter ein Regelbrecher und jeder dieser Schritte ist mit Umdeutungsprozessen des eigenen abweichenden Verhaltens begleitet. (vgl. Becker 2019: S.25-39) Die Grundlage bildet vor allem informelle Normen, die missachtet werden und kann als Folge von regelwidrigem Verhalten bezeichnen. Es gibt keine Gesellschaft ohne regelwidriges Verhalten, denn diese Verhaltensweise unterscheidet die Individuen einer Gesellschaft voneinander. Jeder Konflikt kann durch Normen und Regeln gelöst werden. Des Weiteren kann regelwidriges Verhalten Schwachstellen in der Gesellschaft sichtbar gemacht werden, somit hat nicht regelkonformes Verhalten auch sein Gutes. (Kölbel, 1997, S. 32-35).

6.4 regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr

Durkheim, Merton und Becker haben zu unterschiedlichen Zeitpunkten regelwidriges Verhalten beschrieben und kommen alle auf den selben Nenner, nämlich das Beschreiben eines Verhaltens, die soziale Normen verletzt. (vgl. Macionis 2010: S11) Alle drei Theorien sprechen davon, dass Abweichung der sozialen Norm als Verbrechen bezeichnet werden kann. Daher gilt zu beachten, dass regelwidriges Verhalten zwischen der Akteurs- und der normativen Ebene zu unterscheiden ist. Die Akteursebene beinhaltet die Verkehrsverhaltensweisen die von Fahrern als regelwidriges Verhalten genannt werden, wohingegen sich die normative Ebene mit der Aggression, im Zusammenhang mit den Gerichten, im Sinne von Paragraphen, beschäftigt. (Kölbel, 1997, S. 33ff) Dass nicht alle

Autofahrer*innen an die Verkehrsregeln halten, ist allgemein bekannt und es ist ein Massenphänomen, über dessen tatsächliches Ausmaß es allerdings keine repräsentativen statistischen Daten gibt. Vor allem überhöhte Geschwindigkeit, dichte Überholmanöver, Ablenkung und mangelnde Gefahrenkognition gefährden die Sicherheit der Autofahrer in beträchtlichem Ausmaß, erhöht regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr erhöhen das Unfallrisiko. Im Verkehrsbetrieb fällt der Begriff regelwidriges Verhalten nicht oft auf und wird eher weniger gebraucht aber der Begriff Anomie bildet in dieser Arbeit das Kernthema.

7. Fahrtypen

Viele Menschen werden hinterm Steuer zu Besserwissern, Wettkämpfern, Philosophen oder Rowdies und ich möchte in diesem Kapitel ein paar Typen von Autofahrern beschreiben, mit denen man im Straßenverkehr zu tun hat, denn im Straßenverkehr spielt die Wechselwirkung der verschiedenen Verhaltensweisen eine wichtige Rolle. Der Umgang der Individuen ist immer durch deren Einstellung, Charakter und Erziehung geprägt, wodurch jeder Verkehrsteilnehmer weiß, dass er sich regelkonform zu verhalten hat und wird verpflichtend der StVo eingefordert. Es soll eine Typologie von Autofahrer*innen dargestellt werden, welche sich im Straßenverkehr wiederfinden, denn so wie es die Typenlehre in der Psychologie gibt es Menschen, die nach ihren Eigenschaften kategorisiert um so die Persönlichkeit und das Verhalten besser zu verstehen. Ein Grund warum ich es erwähne ist, weil ich ein Verständnis über die verschiedenen Fahrstile und Fahrtypen schaffen möchte. Daher soll ein Überblick über die verschiedene Gruppen von Fahrstilen und deren gegenseitige Eigenschaften genauer darstellen möchte. Es wurden Forschungen zu Motivation und Fahrstil in den 70er Jahre von der Arbeitsgruppe BERGER durchgeführt, die sich mit dem Straßenverkehr befassten. In der Literatur werden Fahrstile spezifische beschrieben und ich gehe nicht von diesen Selbsttest aus, die in den Zeitungen zu finden sind, sondern von wissenschaftlichen Beschreibungen, die eine Kombination aus Fahrmotiven und sozialen Bedürfnissen sind. (Berger, Bliersbach & Dellen 1973, 1974, 1975; Bliersbach 1978, 1979; Bliersbach & Dellen 1981) Die Funktion und das Verhalten des Fahrzeugs, der Fahrstil und die Denkweise des Fahrers sowie die Fahrpraxis der einzelnen Fahrertypen spielen für die Beschreibungen von typische Elemente, die die Eigenschaften und Einstellungen des jeweiligen Fahrertyps beschreiben, eine wesentliche Rolle. Eine vollständige Liste aller Merkmale findet sich in der Studie von Adelt Grimmer und Stephan Adelt, wird zwischen

Fahrstilen, den Funktionalisten, den Ängstlichen, den Gelassenen, der Vorsichtige, dem Raser und den Frustrierten unterschieden. (vgl. Adelt et al 1999: S. 98ff.)

7.1 Der Funktionalist

Der Funktionalist ist leidenschaftlich mit seinem Auto verbunden, was sich in seinem besonderen Interesse an der Nützlichkeit des Transportmittels widerspiegelt. Für ihn ist das Auto lediglich ein Transportmittel. Die Benutzung des Autos bereitet ihm keine Freude und gibt ihm kein Gefühl der persönlichen Freiheit. Für den Funktionalisten ist die Nutzung des Autos eine Selbstverständlichkeit, da er es vor allem wegen seines Nutzens als selbstverständlich ansieht, aber er hat kein Problem damit, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, wenn er sie für nützlich hält. Dieser Fahrertyp zeichnet sich durch einen überdurchschnittlichen, unauffälligen Fahrstil aus. Er zeigt keinerlei Diskretion, Fahrstil oder Aggressivität im Straßenverkehr. Auf Autobahnen halten sie sich in der Regel an das Tempolimit von 130 km/h, auf anderen Straßen fahren sie meist 10 km/h über dem Tempolimit. Im Durchschnitt waren seine Chancen, einen Unfall zu haben, etwa gleich hoch wie die Chancen, einen Strafzettel zu bekommen oder ein Bußgeld zahlen zu müssen. Er schätzte sich selbst als überdurchschnittlich guten Fahrer ein und fährt tendenziell mehr Kilometer pro Jahr als der Durchschnitt, nutzen ihr Auto aber relativ selten, wenn überhaupt, für private Zwecke. (Vgl. Adelt et al 1999: S. 101f.)

7.2 Der Ängstliche

Der ängstliche Fahrer ist in der Regel ein unsichere Fahrer der vor allem unter Rentnern und Hausfrauen zu finden ist. Dieser Fahrertyp hat eine angstbesetzte Fahrweise, der auf der Straße keinen plötzlichen und gefährlichen Situationen oder gar Rasern begegnen möchte. Stattdessen erwartet er einen ruhigen und geordneten Verkehr, der ihn nicht unerwarteten Situationen aussetzt. Die Erfahrung von Freiheit ist ihm ebenso fremd wie die Freude am Fahren und empfindet Erleichterung, wenn er an sein Ziel ankommt und das Auto verlassen kann. Regeln und Vorschriften sind für ihn streng bindend. Daher ist er der Meinung, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen in der ganzen Welt sofort sanktioniert werden sollte. Er interessiert sich nicht für Autos und ist extrem verärgert darüber, dass die persönliche Mobilität heute hauptsächlich aus dem Besitz eines Autos besteht. Er zieht es vor das Auto nicht als Verkehrsmittel und wünscht sich ein besser ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz. Sein unsicherer Fahrstil zeigt sich darin, dass er auf der Autobahn, wenn er in Eile ist, manchmal in Panik gerät und sofort ausweicht, um

schnelleren Fahrern Platz zu machen. Auch auf offener Straße fahren ängstliche Fahrer mit niedrigeren Geschwindigkeiten. (vgl. Adelt et al 1999: S. 103)

7.3 Der Gelassene

Dieser Fahrtyp kann als Gourmet unter den Fahrern bezeichnet werden. Er genießt das Fahren, lässt sich nicht ablenken und fühlt sich sogar entspannt. Die Konfrontation mit anderen Autofahrern sucht er nicht. Dies ist jedoch nicht auf ein unterbewusstes Gefühl der Angst zurückzuführen, sondern auf seinen Wunsch nach Vergnügen und einer friedlichen Reise. Für ihn ist das Auto kein Objekt der Verehrung, sondern vielmehr eine Form der Unterhaltung. Im Straßenverkehr bewegt er sich souverän und sicher, ohne sich in irgendeiner Weise von anderen Verkehrsteilnehmern beeinflussen zu lassen. Angst und Aggression sind bei ihm völlig fehl am Platz (vgl. Adelt et al 1999: S. 104f).

7.4 Der Vorsichtige

Der Vorsichtige legt Wert auf eine ruhige Fahrt. Er ist in der Lage, etwas Angst zu empfinden und sich aufzuregen. Damit legt dieser Fahrtyp irgendwo zwischen den ängstlichen und den ruhigen Fahrtyp. Er ist ruhig genug, um das Fahren zu genießen, aber zu ängstlich, um wirklich ruhig zu fahren. Sicherheit, Zuverlässigkeit und die Sicherheitsmerkmale des Autos sind ihm sehr wichtig. Für ihn ist ein Auto weder ein Kultobjekt noch ein Statussymbol. Obwohl er sich von Dränglern bedroht fühlt, gerät er nicht in Panik und macht keine übereilten Wendemanöver wie ein abgelenkter Fahrer. Die Praxis des vorsichtigen Fahrers ist leicht unterdurchschnittlich, was auch darauf zurückzuführen sein kann, dass dieser Fahrer sein Auto ausschließlich für private Zwecke nutzt (vgl. Adelt et al 1999: S. 106f).

7.5 Der Raser

Risikobereitschaft, Abenteuerlust und das Bedürfnis nach Anerkennung sind die Eigenschaften eines Rasers. Für ihn ist der Straßewie ein zu großer Spielplatz. Er zeichnet sich dadurch aus, dass er sich absichtlich in Gefahr begibt, um seine eigenen Fähigkeiten und die seines Autos zu testen. Seiner Meinung nach sind Verkehrsregeln nur dazu da, Menschen zu schützen, die Angst haben und nicht in der Lage sind, Auto zu fahren. Er kann sich nicht vorstellen, die Nutzung seines Autos einzuschränken. Sein sportlicher, räuberischer, manchmal riskanter und aggressiver Fahrstil ist sehr stark von seiner Stimmung abhängig. Dieser Fahrtyp neigt zu Selbstüberschätzung und bezeichnet

sich als guter Autofahrer. Die meisten Raser wissen jedoch, dass sie aggressiv im Straßenverkehr unterwegs sind.(vgl. Adelt et al 1999: S. 108f

7.6 Der Frustrierte

Der Grund für seine Frustration ist, dass seine Motivation sehr ähnlich die des Rasers ist, der ein Rennen fährt, es aber aufgrund von Umständen nicht erreichen kann. Der Fahrstil des frustrierten Fahrers ist meist angespannt und stur, weil er glaubt, sich vor äußeren Feinden schützen zu müssen. Er fühlt sich von anderen Verkehrsteilnehmern betrogen und bedroht. Seine Verzweiflung rührt daher, dass er oft derjenige ist, der sich bewegt und ausweichen muss. Ob er von schnelleren Fahrern überholt wird oder von anderen Fahrern im Wettlauf um billigere Parkplätze. Sein Fahrzeug muss in Bezug auf Geschwindigkeit und Leistung oft anderen Fahrzeugen ausweichen. Frustrierte Fahrer sind sogar aggressiver gegenüber anderen als der Raser. (vgl. Adelt et al 1999:S.111-115)

7.7 weitere Studie der Fahrtypenbildung

Nicht nur Adelt, Grimmer und Stephan haben sich mit den Fahrtypen und Fahrstile beschäftigt, sondern auch Evers Claudia , die 2009 in Ihrer wissenschaftlichen Dissertation mit dem Titel „Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern „ sich mit dem Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern beschäftigt hat. Sie beschäftigt sich zwar mit LKW-Fahrern und hat dahingehen auch Fahrertypologien auf jene bezogen, jedoch sind LKW-Fahrer nichts anderes als Autofahrer*innen im Straßenverkehr, nur der Fahrzeugtyp ist anders.

Evers hat in ihrer Arbeit also sechs Fahrertypen von Lastkraftwagenfahrer definiert und das abweichende Verhalten auf diese Punkte aufgeteilt.(vgl. Evers, 2009: 217).

Das abweichende Fahrverhalten lässt sich in den sicherheitsbewussten, den selbstkritischen, den unauffälligen, den gleichgültigen, den gestressten und den draufgänger Typ einteilen. (ebd. 219–228)

Auch die London School of Economics and Political Science bildete Typologien, basierend auf Interviews mit Verkehrsteilnehmern gebildet um ein besseres Verständnis für Risiken im Straßenverkehr zu schaffen. Die Goodyear-Studie soll Autofahrer helfen, herauszufinden welcher Fahrertyp sie sind. Es gibt auch in verschiedenen Zeitschriften und Zeitungen Selbsttests, die keine wissenschaftliche Akzeptanz haben. (vgl. Broder: 2016: S 2ff) Im Laufe der Zeit häufen sich die verkehrspsychologischer Untersuchungen, die die

Autofahrer in verschiedenen Typen unterteilt, so auch die Studie von der „*Sicher Direct Versicherungs AG*“ . Diese Versicherungs AG führte eine repräsentative Studie mit Autofahrern durch, wobei ein Augenmerk auf Fahrmotive und Fahrstile liegen. (vgl.Schulze 1996: S 10ff)

8. Einschätzung

Die Straßenverkehrsregeln nicht zu akzeptieren heißt, sich nicht an Vorrangregeln, Mindestabstand und Geschwindigkeitsbeschränkungen zu halten und somit ist regelwidriges Verhalten vom persönlichen Verhalten zu trennen. Die Trennung vom regelwidrigen Verhalten und vom persönlichen Verhalten hat jenen Grund, nämlich dass die Gefahr wegfällt, dass alles in Ordnung ist. (Risser, 1988, S. 32)

Autofahrer neigen dazu ihr fahrerisches Können besser und höher einzuschätzen als das soziale Umfeld es macht, weil die situative Gefahr unterschätzt wird. (Kölbel, 1997, S. 193f) Ralf Risser geht davon aus, dass anderen Autofahrer*innen ihr persönlich Können beim Lenken eines Kraftfahrzeuges von Grund auf schon höher einschätzen und das sie sich nicht anders verhalten wollen.

Die Autofahrer*in wollen sich nicht anders verhalten, weil sie einfach die Freiheit haben wollen, spontan zu entscheiden, was die richtige Vorgehensweise ist, und die Regeln so weit wie möglich auszureizen. Wir können die Regeln bis zu einem gewissen Grad ignorieren, und zwar ungestraft, da die Aufdeckungsrate von regelwidrigen Verhalten im Straßenverkehr sehr gering ist" (Chaloupka et al., 2011, S. 82)

Wer Verkehrsregeln missachtet, kann in der Eigenwahrnehmung durchaus ein guter Autofahrer sein. Regelkonformität steht damit in keinem direkten Zusammenhang zur Einschätzung des eigenen Fahrstils, denn das Selbstbild wird realistischer, wenn es um nachgewiesene Regelverstöße wie das Überfahren einer roten Ampel geht und einprägsame Erfahrungen würden in der Regel nichts ändern. Bei einem Auffahrunfall etwa müsste man sich selbst eingestehen, zu nah aufgefahren zu sein. Doch meist werde die Schuld auf andere geschoben, anstatt das eigene Fahrverhalten zu hinterfragen. (vgl.)

8.1 Dunning-Kruger-Effekt

Der Dunning-Krueger-Effekt ist eine Verzerrung des Selbsteinschätzung, die Menschen dazu veranlasst, ihr Wissen und ihre Fähigkeiten zu überschätzen. Justin Kruger, David Dunning haben herausgefunden, dass Menschen beim Autofahren die Unsicherheit aber auch das Selbstvertrauen steigt. Sie haben festgestellt, dass Menschen, die nicht sehr

kompetent sind, dazu neigen ihre Fertigkeiten und Fähigkeiten zu überschätzen und die Fertigkeiten und Fähigkeiten der anderen nicht anerkennen. Die beiden Sozialpsychologen wollten zeigen, dass Menschen bei schlechten Leistungen dazu neigen, sich besser einzuschätzen, als sie tatsächlich sind. (vgl. Krueger, Dunning 1999: S. 1121-1130).

Die meisten Fahrer behaupten, dass sie besser fahren als andere. Die Tendenz, sich selbst zu überschätzen, ist beim Autofahren besonders ausgeprägt. Das Selbstwertgefühl ist unrealistisch, wenn sie gefährlich fahren oder häufig gegen die Regeln verstoßen. Die Psychologen Justin Krueger und David Dunning sagen, dass eine korrekte Beurteilung einer Fähigkeit ein Grundwissen über die Fähigkeit voraussetzt. Typischerweise wird eine Selbsteinschätzung nur dann durchgeführt, wenn die Fähigkeit für die Person relevant ist und sie eine gewisse Grundkompetenz hat. Um diesem sich selbst verstärkenden Effekt entgegenzuwirken, argumentieren Dunning und Krueger, dass wir den Erwerb von Wissen und Fähigkeiten steigern müssen. Allerdings kann der Wissenserwerb das Selbsteinschätzung steigern. Dies ist ein Paradoxon, das in der Straßenverkehr noch nicht überwunden wurde. (Herbst 2019: S.3ff)

8.2 Fehleinschätzung

Das Problem Fehleinschätzung ist nicht auf den Straßenverkehr beschränkt, sondern liegt der gesamten menschlichen Interaktion zugrunde. Sie basiert auf der Grundlage des menschlichen Handelns und kann besonders schwierig zu verstehen sein, wenn andere Person nicht direkt gesehen werden kann und anhand ihres Autos oder Fahrstils beurteilen. Besonders schwierig wird die Interaktion, wenn die andere Person anhand ihres Autos oder Fahrstils beurteilt werden muss und den Fahrstil einschätzen, obwohl dies nichts mit der persönlichen Absicht zu tun hat. Zum Beispiel ist die Farbe des Autos, die Kleidung einer Person und der Fahrstil gibt Information über die Absichten bzw. Verhalten der einer Person. Der Fahrstil ist durch Gewohnheiten und durch soziale Kontakte geprägt. (Risser, 1988, S. 44)

In vielen Fällen ist es möglich, andere Teilnehmer des Verkehrssystems genauer zu erkennen, wenn der Blickkontakt zu anderen hergestellt und dessen Bewegungsabläufe betrachtet werden, was zu unterschiedlichen Reaktionen im Verhalten führen kann. Es ist interessant zu sehen, wie sich die Autofahrer*innen sich gegenseitig wahrnehmen, wo die eigenen Motive positiv, und die Motive anderer Verkehrsteilnehmer als negativ beurteilt

werden. Es ist jedoch zu bedenken, dass jede Interaktion ist sowohl sachlich als auch emotional sein kann. (Risser, 1988, S. 45 - S. 76)

Es wird versucht, vorherzusagen, was der andere als nächstes tun könnte und wie er sich verhalten wird. Handlungen die als nicht rechtskonform aufgefasst werden sind das Wechseln der Spur auf Autobahnen ohne zu blinken und das Eindringen in Fahrspuren auf Autobahnen und Baustellen ist an sich keine Ordnungswidrigkeit im Sinne der Straßenverkehrsordnung, wird aber als störend aufgefasst (Risser, 1988, S.48- 64) In diesen Fällen wird das Verhalten nicht als negativ beurteilt, sondern der Autofahrer*in hätte anders handeln können, bei dem Autofahrer*innen keine Unachtsamkeit, sondern ein bewusstes Verhalten unterstellt wird. (Risser, 1988, S.85)

Im Falle von Ärger kann dies dazu führen, dass das Problem aufgeschoben werden und verschoben die Handlungen auf anderer Menschen als gegen einem persönlich. (Chaloupka et al., 2011, S. 61)

9.Fahrer-Verhaltens Befragung (Driver Behaviour Questionaire)

Mittels der „Driver Behaviour Questionnaire“ (DBQ) nach Reason konnten viele Untersuchungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt werden, die gezeigt haben, dass 90-95% Verkehrsunfälle nicht auf ein technisches Gebrechen, sondern auf abweichendes Fehlverhalten im Straßenverkehr zurückzuführen ist. Die DBQ erhebt Daten zu abweichenden Verhalten, indem abgefragt wird ob im Straßenverkehr ungewollte Handlungen passieren, die aus der Situation heraus ergibt, absichtlich sich regelwidrig verhalten wird oder ob die Handlung , ähnlich wie ein Versprecher, ein Ausrutscher war, zu untersuchen. Die DBQ findet in vielen Forschungen und Studien zum Straßenverkehr Anwendung und wird je nach Forschungsthema angepasst. (vgl. Evers, 2009: 138f) Insgesamt umfasst der Begriff Fehlverhalten und Verstöße gegen Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts sowie Handlungen von Verkehrsteilnehmern, die unter die Strafvorschriften im Straßenverkehrsgesetz und Strafgesetzbuch fallen und als Verkehrsdelikten bezeichnet werden.

Die einfachste Art, Verhalten zu messen, ist, Menschen quantitativ zu befragen, wie sie sich verhalten. Auf diese Weise kann im Prinzip jedes Verhalten, jeder Gedanke, jede Einstellung und jede Erfahrung sehr kostengünstig und für einen beliebigen Zeitraum erhoben werden. Die Messungen des Fahrverhaltens sind auf den Zeitraum der Datenerfassung beschränkt. Aufgrund dieser Faktoren sind Fragebögen zum Fahrverhalten in der Verkehrsforschung seit vielen Jahrzehnten sehr beliebt. Der DBQ hat

seine Ursprünge in der Fehlertheorie von Reason und misst das so genannte Fahrverhalten von Autofahrer*innen.(Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990: S. 1315ff) Die DBQ ist ein selbst reflektierter Fragebogen, bei dem die Testpersonen Selbsteinschätzungen hinsichtlich der Art und Zahl der Fehler abgeben, die ihnen im Straßenverkehr unterlaufen sind. (vgl. Martinussen et al 2013: S 343 f)

9.1 Studien zum Verkehrsverhalten

Der Einfluss von Sanktionen auf das Verkehrsverhalten ist relativ gut untersucht, jedoch weniger wie sich regelwidriges Verkehrsverhalten auf andere auswirkt. Das Verhalten ergibt sich aus der Einschätzung der Verkehrssituation sowie eigenen Zielen.

Die Studien zeigen, dass in bestimmten Situation das Richtige ist, sich an anderen orientiert und verhältet sich häufig wie die anderen. Hier tritt das interessante Phänomen auf, nämlich dass Verkehrsteilnehmer das Fehlverhalten der anderen häufig überschätzen. (vgl. Ross et al. 1977: S. 279ff)

Regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr hat über das Wissen der Zweckmäßigkeit von regelkonformen Verhaltens, die das Verhalten nachhaltig und dauerhaft beeinflusst, weil nicht regelkonformes Verhalten als richtig angenommen wird. Fahrschulen sind ein wichtiger Sozialisationsagent, weil Fahranfänger wichtige Informationen über die Verkehrsregeln und die Gefahren von Regelverstößen in der Praxis. (vgl. Banse et al 2015: S 38ff)

Die Studien zielten darauf ab, eine wissenschaftliche Grundlage für die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Befolgung von Verkehrsregeln zu identifizieren, weil Regelverstöße, als Ursache von Unfällen gesehen wird, und um den Befolgungsgrad im Straßenverkehr zu steigern. Die Untersuchungsziele setzt einen interdisziplinären Ansatz voraus, die statistisch-epidemiologische, verhaltenswissenschaftliche und juristische Analysen und Bewertungen in sich vereint um die Übertretungen von Verkehrsregeln zu verstehen, damit bestimmte Faktoren, die für die Zusammenhänge zwischen Regelakzeptanz und Regelmissachtung erforderlich sind, herauszuarbeiten.

Regelkonformes Verhalten kann auf ganz verschiedene Art und Weise angeregt, erzwungen oder auch erreicht werden, jedoch findet immer eine Regelmissachtung statt. (Hautzinger et al.:2011)

9.2 Studien zu Verstöße im Straßenverkehr

Ralf Risser befragte für seinen Artikel 1988 Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrsteilnehmer wurden unterteilt in: 40 aktive Autofahrer , 9 Rad- und Mopedfahrer und 9 Fußgänger (Risser, 1988, S. 1). 61) Wie bereits erwähnt, ist die Art der Kommunikation als Verstöße aufgeführt, weil die Teilnehmer diese sowohl bewusst, als auch unbewusst begehen. Rechtsüberholen ist eigentlich kein Vergehen, da es bereits gesetzlich geregelt ist. Zu geringer Seitenabstand gilt als regelwidriges Kommunikationsverhalten, das mit der Verletzungsrate des Fahrers, der dieses Verhalten zeigt, zusammenhängt. Ausweichen und wird als unvorsichtig oder sogar leicht ungewollt interpretiert. Unfallstatistiken zeigen, dass Fahrer, die sich auf diese Weise im Straßenverkehr verhalten, mit größerer Wahrscheinlichkeit an ihren eigenen Unfällen schuld sind. (Risser, 1988, S. 141 ff.) Wenn ein sicherer Abstand von hinten oder zur Seite eingehalten wird, gilt dies nicht als feindliches Verhalten. Dies führt jedoch zu häufigen Konflikten und Unfällen (Chaloupka et al., 2011, S. 33). Die häufigsten Verstöße traten auf der Autobahn bei Auffahrunfällen und Überholmanövern auf, zumindest in den späten 1980er und frühen 1990er Jahren. (Kölbel, 1997, S. 101) Es gibt jedoch auch einen Zusammenhang zwischen aggressiven Unfällen und höherer Verkehrsdichte (Koelbel, 1997, S. 103). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit und der Sicherheitsabstand sinken. Zumindest zwischen 1982 und 1991, aber auch eine Studie aus dem Jahr 2015 kommt zu dem Ergebnis, dass die Konflikte weiter zunehmen. (Furian & Salamon, 2015, S. 266ff.) Generell scheint es eine erhöhte Risikobereitschaft zu geben; zudem ist der Verkehr volatiler geworden, was wiederum die Wahrscheinlichkeit von Aggressionen erhöht und zu mehr "Road Rage" führt. (Koelbel, 1997, S. 94f) Für den Verkehr in Wien, der hier besonders wichtig ist, stellt Ralf Risser in seiner Studie fest, dass 15 % der Kommunikationsprozesse negativ, also feindselig sind. (Vgl. Kölbel, 1997, S. 98)

9.3 Studien des Konservatorium für Verkehrssicherheit

Um eine solide Datengrundlage für die Beobachtung langfristiger Trends im Bereich von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen der Österreicher zum Thema Verkehrssicherheit zu schaffen, führt das KFV seit 1970 regelmäßig österreichweite repräsentative Befragungen durch.

9.3.1 KFV Studie aus dem Jahr 2008 und 2013

In der Studien des KFV aus dem Jahr 2008 wurde festgestellt, dass die meisten tödlichen Unfälle auf Gesetzesverstöße, einige aber auch auf unachtsames Fahren zurückzuführen sind. Der häufigste Verstoß war die Geschwindigkeitsüberschreitung (25 %), gefolgt von der Nichteinhaltung anderer Gesetze oder Verbote (19 %) und der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes (3,6 %). (Stefan, 2008, S.366ff.)

In einer weiteren Studie von KFV aus dem Jahr 2013, wurde versucht die Straftatenbeschreibung auf den aktuellen Stand zu bringen. In dieser Studie wurden Ordnungswidrigkeiten mit aggressivem Verhalten am Steuer in Verbindung gebracht. Die Ergebnisse zeigten, dass folgende Verkehrsverstöße untersucht und die Studie zeigte, dass 24,3 % rote Ampel Missachten, 14,7 % die Geschwindigkeit überschreiten, 6,3 % den Sicherheitsabstands nicht einhalten und 2,4 % Regeln und Verboten missachten. (Krainz & Riccabona-Zecha, 2014 . S.408).

9.3.2 KFV Studie aus dem Jahr 2017 und 2021

In weiteren Studien des KFV wurde sich zum einem mit dem Thema Aggression beim Autofahren und zum anderen wie Krisen das Mobilitätsverhalten beeinflussen, beschäftigt. Die Studie von 2017 zeigte, dass drängeln, schneiden und überhöhte Geschwindigkeit trotz Kontrollen nicht weniger im Straßenverkehr vorkommen, sondern immer noch im Straßenverkehr auftreten. Des Weiteren zeigte die Studie auf, dass Aggression im Straßenverkehr immer noch sehr stark wahrgenommen wird und das aggressive Verhaltensweisen zu Fahrfehler und zu Unfällen führen kann. (vgl. Brandstätter et al. 2017: S.42-46)

Die Studie von 2021 untersuchte wie sich die Covid-19-Pandemie, die das gesellschaftliche Leben grundlegend verändert hat das Mobilitätsverhalten beeinflusst hat. Die Studie zeigt auch, dass durch die Zunahme von riskantem und regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr durch Auffahren, riskante Fahrmanöver und Rücksichtslosigkeit die Spannung im Straßenverkehr gestiegen ist. Die größten Veränderungen im Straßenverkehr betraf unaufmerksamen Verhalten, einem angespannteren Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander und überhöhteren Geschwindigkeiten. Am ärgerlichsten am Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wurde dichtes Auffahren empfunden.(vgl. KFV: 2021)

Doch auch mangelnde Konzentration, mangelnde Rücksichtnahme sowie eine riskante Fahrweise führen dazu, dass Unmut im Straßenverkehr aufkommt. So unterschiedlich die

Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer auch sein mögen, im Grunde haben sie alle das gleiche Ziel, nämlich unfallfrei und sicher von Ort zu Ort kommen. Ergebnisse aus dieser Studie sind, dass Nichtangepasste Geschwindigkeit die Hauptursache für einen Unfall ist. Weiter Ursachen für Unfälle im Straßenverkehr sind auch Unachtsamkeit und Ablenkung und um die Top drei abzuschließen gilt Vorrangverletzungen immernoch als einer der Hauptgründe für Unfälle. (vgl. KFV 2021)

9.4 ÖAMTC Studien von 2020

Die ÖAMTC-Umfrage wurde in Zusammenarbeit mit ADAC, Neurotraffic, ISWF, MedUni Wien, KTM und Circ durchgeführt. Basierend auf der Theorie, dass wenn Autofahrern zu sehr abgelenkt werden, führt das unweigerlich zu gefährlichen Fahrfehlern. Die ÖAMTC-Online-Umfrage ergab, dass abgelenktes Fahren und Musikhören zu den häufigsten Aktivitäten gehören, die offenbar zum Verlust der Aufmerksamkeit führen. Das Ergebnis der Studie waren, dass ablenkenden Verhaltensweisen, egal wie trivial sie zu sein scheint einen Einfluss auf das Fahrverhalten nehmen, dass die Risiken des abgelenkten Fahrens unterschätzt werden. (vgl. Gatscha, Seidenberger , Klösch 2020: S. 16 ff.).

Jede ablenkende Tätigkeit, so banal diese auch erscheinen mag, kann negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten haben. Die Fehlinterpretation der eigenen Leistung kann zu Unfällen führen, vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer beteiligt sind. (vgl. Öamtc Studie 2021) In der Theorie sind sich Lenker in der Regel darüber bewusst, welche Ablenkungen zu gefährlichen Fahrfehlern führen können und das Gefahren durch Ablenkung am Steuer unterschätzt werden und nötige Sicherheitsreaktionen nicht richtig zum Einsatz kommen. Bei PKW-Lenkern könnte auf das Thema Unachtsamkeit in der Aus- und Weiterbildung noch stärker eingegangen werden, beispielsweise mithilfe von anschaulichen Übungen oder Demonstrationen, wie dies in den Mehrphasen-Trainings der ÖAMTC Fahrtechnik gemacht wird." (vgl. ebd.)

9.5 Studie von AutoScout24

Eine Umfrage von AutoScout24 aus 2021 hat gezeigt, dass Langsamfahrer, Drängler und co. an der Geduld der Autofahrer*innen zerrren. Diese Studie das 93% ihre Fassung beim Autofahren im Straßenverkehr nicht halten können. Gründe warum die Fassung verloren wird sind, rasen und zu dicht auffahren und rund 50% der Befragten empören sich über andere Autofahrer*innen. (Die Innofact AG hat im Mai 2021 führte die Umfrage im Auftrag von AutoScout24)

Eine weitere Umfrage von AutoScout24 aus dem Jahr 2020 hat folgende Ergebnisse gezeigt, nämlich dass 17 Prozent der Befragten halten Pkw-Fahrer was Verkehrssünden, was rasen, drängeln, Spurwechsel ohne Blinken und so weiter betrifft, Sünder. (vgl. ebd.)

10. Methodologie

Es wurde ein quantitativer Ansatz gewählt, um statistisch spezifische Meinungen und Einstellungen zu erheben, um den Einfluss von Fehlverhalten im Straßenverkehr auf das individuelle Verhalten zu untersuchen. Für die quantitative Forschung wurde ein Online-Fragebogen verwendet. Bevor die eigentliche Umfrage durchgeführt wurde, ist ein Pretest an Familie und Bekannten gemacht worden. Dieser Pretest diente dazu, um zu überprüfen ob die Fragen und der Aufbau des Fragebogens verständlich ist. Nach kleineren Anpassungen wurde die Umfrage im Frühjahr 2021 gestartet. Standardisierte Umfragen sind die am weitesten entwickelte Methode in der Sozialforschung und das gebräuchlichste und vielleicht auch das etablierteste Messinstrument. Sie zeichnen sich durch relativ schnelle, objektive, vergleichbare und einfach zu bewertende Ergebnisse aus. (Merz: 1979: S. 97f)

10.1 Samplingstrategie

Die Forschung richtete ihr Augenmerk auf österreichische Autofahrer*innen die eine Lenkberechtigung besitzen. Nach eingehender Überlegung über die verschiedenen Möglichkeiten wie ich an die Respondenten herankommen könnte habe ich mich für das bewusste Stichprobe entschieden, da die Respondenten zumindest die selbe Eigenschaften aufweisen. Basierend darauf wurde zu Beginn der Fragebogen an Institutionen und Unternehmen geschickt, die sich mit Verkehr beschäftigen. Der erstellte Fragebogen wurde an den österreichischen Automobil-, Moped- und Technikclub (ÖAMTC) Daher wurde der Fragebogen an den ÖAMTC, A.T.U, Konservatorium für Verkehrssicherheit, Tankstellen, Kfz- Werkstätten, aber auch an Radiosender, um möglichst viele Autofahrer*innen für die Befragung generieren, gesendet (vgl. Wohlrab-Sahr, Przyborski 2014:180f).

Die Unternehmen und Institute wurde gebeten den Fragebogen an ihre Mitglieder und Kunden zu versenden, doch diese lehnten diese Bitte ab, stattdessen haben die Mitarbeiter*innen daran teilgenommen. Es kam auch vor das keine Antwort zurückkam. Basierend auf der Grundlage, dass das bewusste Samplen nicht möglich war, wurde die Samplingstrategie geändert. So entschied ich mich für eine Zufallsstichprobe. Zu Beginn

wurde eine direkte Auswahl der Probanden, durch Ansprache an öffentlichen Plätzen ausgeschlossen um eine zufällige Auswahl der Probanden zu garantieren. Über Social Media, wie Facebook, wurde versucht Individuen einzuladen, zu animieren und zu motivieren, an der Umfrage teilzunehmen und diese dann über ihr Profil weiterzuleiten, damit auch andere an dieser Umfrage teilnehmen können. Bei der konkreten Anwendung des Snowballsamplings, wurde es möglich gemacht ein zielgerichtetes, Stichprobe zu generieren. Es soll so eine Stichprobe generiert werden, die dem Forschenden nicht bekannt ist. (Lamnek 2005: S 248f). Die Stichprobe, welche mittels Schneeballtechnik erhoben wurden, können auf Basis der erhobenen soziodemographischen Daten ausreichend beschrieben werden. Bei der folgenden Darstellung der Ergebnisse ist also zu berücksichtigen, dass es sich nicht repräsentativ handelt, dennoch können gewisse aussagekräftige Tendenzen erkannt, die zu weiteren Forschungsarbeiten auf anderen Gebiet anregen kann. Daher können keine verallgemeinernden Aussagen über die Stichprobe hinaus getätigt werden.(vgl. Silvis 2002: S 65ff)

10.2 Erhebungsmethode

Das Erhebungsinstrument welches für die Datenerhebung verwendet wird, ist ein standardisierte Fragebogen. Mittels dem selbst erstellten standardisierten Fragebogen sollen einmalig Daten zum Thema regelwidrigen Verhalten erhoben werden. Als eine weitere Version des standardisierten Fragebogens wird der Onlinefragebogen verwendet. Wie jede Befragungsform weist auch die schriftliche Befragung und somit folglich eine Onlineerhebung Vor- und Nachteile auf. Wagner und Hering schrieben 2014 zu Online-Befragung, dass die Vorteile darin liegen, die Kosten gering gehalten werden, der Zeitaufwand nur bei der Programmierung liegt und eine große Anzahl von geographisch verstreute Personen erreichbar ist, sowie keinem Einfluss durch den Interviewer. Des Weiteren bieten Online-Befragungen eine Automatisierbarkeit der Durchführung und Auswertung, Dokumentierbarkeit der Durchführung, und Objektivität bei der Durchführung und Auswertung.(vgl. Baur et al. 2014: S 662ff)

Die Nachteile ergeben sich durch die oft niedrige Rücklaufquote, die Unkontrollierbarkeit der Erhebungssituation, Unkenntnis der Art der Ausfälle und Fragen können nicht erläutert werden bzw. ein Nachfragen durch den Interviewer ist nicht möglich (vgl. Atteslander 2000. S.147).

10.3 Computer Assisted Web Interviewing „CAWI“ - Onlinefragebogen

Mittels eines Standardisierten Fragebogen in Form eines Onlinefragebogen sollen Daten erhoben werden, Nach Abwägung der Vor- und Nachteilen wurde eine quantitative Erhebungsmethode gewählt, mit welcher möglichst Autofahrer*innen erreicht werden sollten. Diese Methode hat gegenwärtig eine hohe Reichweite und ist nicht kostenintensiv. Die Bedeutung und die Anzahl solcher Onlineerhebungen haben aufgrund dieser Vorteile in den letzten Jahren stark zugenommen.(vgl. Hauptmanns 1999, 21).

Prinzipiell unterscheidet den Onlinefragebogen in seiner Konstruktion nichts von einer standardisierten schriftlichen bzw. postalischen Befragung. Besonders wichtig bei der Erstellung eines Fragebogens ist jedoch die Klarheit, Kürze, Verständlichkeit und Übersichtlichkeit (vgl. Friedrichs 1990, 236). Im Onlinefragebogen, der mittels der Onlinesoftware googleForms erstellt wurde, kamen geschlossene, offene und halboffene Fragen vor. (vgl. Atteslander 2000, 158f).

Bei den Fragetypen gibt es drei Typen, nämlich den Identifikationstyp, den Selektionstyp, und den Ja-Nein-Typ. Der Identifikationstyp verlangt die Nennung einer Person, eines Ortes, einer Zeit oder ähnliches, indem gefragt wird: Wer? Wo? Welche? Wie viele? Mit dem Selektionsfragetyp werden Antwortalternativen vorgegebenen, mit denen die Stichprobe eingegrenzt werden soll. (vgl. Atteslander 2000, 158). Als Mehrfachauswahl-Frage oder auch Skala-Frage bezeichnet man diese, wenn mehr als zwei Antwortmöglichkeiten vorgegeben sind, mit der Werte, Meinungen, Gefühle oder Handlungen bezüglich ihrer Intensität oder Häufigkeit gemessen werden soll (vgl. Atteslander 2000, 161). Offene Fragen erlauben dem Respondenten, eine Antwort selbstständig zu formulieren (vgl. Atteslander 2000, 158f). Halboffene Fragen bieten zusätzlich zu den vorgegebenen Antwortalternativen die Kategorie „sonstige/s“ oder „andere/s“ an. Wird diese Kategorie gewählt, müssen die Befragten, wie bei einer offenen Frage, ihre Antwort eigenständig formulieren (vgl. Mayer 2006, 91).

10.3.1 Vorbereitung der Erhebung

Der erste Teil dieser Arbeit beschreibt den Verkehr, das Verhalten im Straßenverkehr, Fehlverhalten im Straßenverkehr, Fahrverhalten, Fahrtypen, sowie Selbst- und Fremdeinschätzung, aber auch die Straßenverkehrsordnung. Es wurden Begriffe und Hintergrundinformationen zu den Themen Verkehr, dargestellt. Dadurch soll klar werden, warum es wichtig und interessant ist, sich mit diesem Thema aus sozialwissenschaftlicher Sicht zu befassen.

10.3.2 Erhebung der Daten

Diese Arbeit beruht auf einer explorativen Erhebung und kann die Grundlage für eine weitere Datenerhebung sein. Mit Hilfe einer standardisierten Befragung wurden im Zeitraum von Februar 2021 bis Juni 2021 insgesamt 250 vollständig ausgefüllt. Mit einem Link wurde man zum Fragebogen geführt, wo man teilnehmen konnte. Bei Aufruf des Links erschien folgender Text, um die Respondenten in die Befragung einzuführen:

Trotz verkehrssichernder Maßnahmen der vergangenen Jahrzehnte verunglücken noch immer zu viele Menschen auf Österreichs Straßen. Regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr beeinflusst das persönliche Verhalten im Verkehr, welches ich mit Ihrer Hilfe herausfinden will. Des Weiteren möchte ich anhand ihrer Erfahrungen regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr näher betrachten.

Die Untersuchung wird im Rahmen einer Masterarbeit durchgeführt. Sie soll einen Beitrag zur Straßenverkehrsforschung leisten.

Sie können helfen indem Sie die folgenden Fragen aus Ihrer Sicht beantworten. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Ich versichere Ihnen, dass Ihre Daten und Aussagen anonym bleiben und nicht an dritte weitergegeben werden.

Vielen Danke für Ihre Unterstützung

Gute Fahrt!

Durch die zeitliche Ressource sowie mangelnder Zugriffsquellen auf E-Mail-Adressenpools wurde der Umfragelink in der Annahme entsendet, dass die Weiterleitung eine gewisse Dynamik entwickelt und dadurch ein relativ großes Spektrum an Befragten erreicht wird. Die zu Verfügung stehenden Kontakte wurden gebeten den Umfragelink an die für sie zu Verfügung stehenden Kontakten weiterzuleiten. Es handelt sich also bei der durchgeführten Befragung um eine anonyme Umfrage, wobei der Link mittels Schneeballtechnik verbreitet wurde. Bei dieser Technik wird der Befragungslink via E-Mail an ausgewählte Kontaktadresse. (Diekmann 2012: 400). Ein entscheidendes Manko dieser Vorgehensweise liegt nämlich darin, dass die direkt angeschriebenen Personen darüber bestimmen, wem sie den Link weiterschicken. In diesem Zusammenhang spricht man vom Problem der Selbstselektion (Maurer/Jandura 2009: 62). Aus diesem Grund wurde auch Institutionen wie ÖAMTC, ARBÖ, A.T.U, KfV usw. geschickt, wo das Problem bestand, dass der Fragebogen nur Firmenintern weitergeleitet und nicht an die Kunden

und Mitglieder verschickt wurde. (Maurer/Jandura 2009: 62). Durch die Selbstselektion der Respondenten ist es für Forschende quasi unmöglich, eine kontrollierte Zusammensetzung der Stichprobe zu erhalten. Da sich die Befragten für eine Umfrage selbst auswählen, handelt es sich bei Stichproben, welche mithilfe der Schneeballtechnik erhoben werden nicht um Zufallsstichproben.

Mittels Onlinefragebogen sollen die Daten erhoben werden, die per E-Mail und per Flyer verschickt worden sind. Auch auf die Gewährleistung der Anonymität wurde explizit hingewiesen. Der Link zur Onlineumfrage war in der E-Mail angeführt.

Mit Google Forms, die eine Google Applikation ist die in vielen alltäglichen Routinen verwendet wird und daher sehr respondenten Nah und respondenten Freundlich ist.

10.4 Der Fragebogen

„Fragebögen sind die am besten entwickelte Methode in der Einstellungsforschung und das häufigste und wohl auch bewährteste Messinstrument in der Verhaltensforschung. Sie liefern relativ rasch objektive und vergleichbare Ergebnisse und sind darüber hinaus leicht auswertbar.“ (Merz: 1979, S. 97)

Der Fragebogen wurde dahingehend konzipiert, verschiedene wichtige Sachverhalte zur Ermittlung von Verkehrssituationen zu erheben. Zu Beginn wurde nach der Führerschein gefragt, um die Stichprobe einzugrenzen. In weiterer Folge wurden wichtige Informationen über welche Führerscheinklassen und die Dauer der Lenkberechtigung zu erheben.

Nachdem die befragte Person zu der Zielgruppe passt, wird nach der Auffassung der Verkehrssituation gefragt und wie sie gewisse Verhaltensweisen einschätzen und wie oft sie solche Verhaltensweisen beobachten.

Aufbauend auf der Theorie und den daraus entwickelten Hypothesen wurde ein Fragebogen für Kfz-Lenker*innen entwickelt, um zu untersuchen wie das Fahrverhalten anderer, wenn sich für eine regelwidrige Handlungsalternative entschieden wird, tatsächlich als regelwidrig eingeschätzt wird und wie dies das persönliche Verhalten im Straßenverkehr beeinflusst. Die quantitative Untersuchung der Autofahrer*innen, welche ein vertieftes Wissen über die Fahrsituationen im Straßenverkehr besitzen. Das meist verwendete Kraftfahrzeuge sind ein Personenkraftwagen und Lastkraftwagen und somit bilden diese zwei Fahrzeugtypen, die meisten betroffene Fahrergruppen die regelwidrige Verhalten, tatsächlich als regelwidrig eingeschätzt.

Um die Zusammenhänge im Straßenverkehr zu prüfen, ob soziodemographische oder fahrzeugbezogene einen Einfluss entscheidend für die Einschätzung sind, und für

welches Fahrverhalten im Straßenverkehr sich entschieden wird. Die Variable zu Fahrverhalten sind der persönliche Fahrstil, die Einschätzung des Fahrstil der anderen Autofahrer*innen, Einschätzung der Verhaltensweisen der anderen, Bedeutung des Kfz und Verwendung des Kfz. Es wird versucht das Forschungsproblem in einen theoretischen Rahmen zu setzen. Basierend auf dem Theorierahmen und aus der Forschungsfrage operationalisierten Variablen wurde der Fragebogen erstellt. Der Fragebogen knüpft an die Theorie und die Thematik an. Der erstellte Fragebogen enthält in seiner endgültigen Fassung 32 Fragen inklusive demographischer Angaben zur Person. Die Fragen lassen sich in 24 Einfachantwortensets und 6 Itembatterien (Likert-Skalen) und 2 offenen Frage unterteilen. Das Ausfüllen des Fragebogens erfordert in der Regel zwischen 10 und 15 Minuten.

Der Fokus dieser Befragung liegt auf den oben herausgearbeiteten äußeren Verhaltenseinschätzung im Straßenverkehr von Autofahrern*innen. In der Planungsphase und Operationalisierung wurden Einflussdimensionen, aus der Forschungsfrage herausgearbeitet und mit der Straßenverkehrsordnung abgestimmt. Der Fragebogen wurde mit anderen Fragebogen, die sich mit dem Verhalten im Straßenverkehr beschäftigt haben verglichen, um eventuell Aspekte mitaufzunehmen, auf die nicht geachtet wurde. Der Aufbau des Fragebogens unterteilt sich in verkehrsbezogene Einstellungen, Fahrmotiv, Gebrauch und Bedeutung des Autos soll anhand einer von Raithel (1999) entnommenen Skala ermittelt werden.(vgl Raithal 1999: S78f)

Es soll festgestellt werden, wie oft die Befragten Verstöße gegen die Verkehrsregeln bei andere Verkehrsteilnehmer*in beobachten, wie zum Beispiel zu hohes Tempo, Verletzung von Vorrangregeln und wie sie diese einschätzen.

Um die Thematik zu erfassen wurde der Fragebogen in verschiedene Fragenblöcke gegliedert. Diese Fragenblöcke sind:

Führerscheinbesitz

In diesem Frageblock soll die Zielpopulation unter allen befragten herausbilden, aber auch soll in diesem Block erfragt werden, für welche Klasse sie einen Führerschein besitzen und die Dauer des Besitzes.

Auffassung von Verkehrssituation

In diesem Frageblock geht es darum, wie die Befragten die aktuelle Verkehrssituation bewerten und ob sie ihrer Ansicht nach verändert hat. Des Weiteren wird in diesem Frageblock die Einschätzung des Verhaltens der anderen Autofahrer mittels einer 6er Skala erfragt, wo 1 als ungefährlich und 6 als gefährlich gilt und in einer weiteren Frage wie oft sie solche Verhaltensweisen beobachtet. Die zu bewertenden Situationen stammen aus der Straßenverkehrsordnung.

Einschätzung des Verhaltens der anderen Autofahrer

In diesem Frageblock soll zunächst das eigene Fahrverhalten erfragt werden. Die darauffolgende Frage sollen die verschiedenen Verkehrssituationen von den Befragten eingeschätzt werden. Auf einer 6 Skala wie im vorigen Frageblock sollen hier zwischen regelkonform und regelwidrig bewertet werden. Es wird auch die Einschätzung des Fahrverhaltens des anderen erfragt und danach ob sich das persönliche Fahrverhalten geändert hat.

Prävention von regelwidrigem Verhalten

Hier soll herausgefunden werden ob die Befragten denken, dass Verkehrskontrollen Einfluss auf das Fahrverhalten nehmen, d.h. ob weniger regelwidriges Verhalten beobachtet wird oder nicht. Aber auch wird gefragt, welche Kontrollen am effektivsten gehalten werden.

Anforderung des Kfz

Dieser Frageblock soll zeigen, wofür ein Auto meistens genutzt wird und was es für einen bedeutet. Auch bei diesem Block gibt es Fragetypen mit Skalenbewertung.

Soziodemographie

Die Soziodemographie bildet den Schluss der Befragung, wo nach Geschlecht, Alter, Wohnort, Einkommen, Kinder, Bildungsabschluss und Beruf gefragt wird. Da sich für den Straßenverkehr interessiert wird sind auch Fragen über die Automarke und wie viele Kilometer im Jahr gefahren wird in der Soziodemographie dabei.

abhängige und unabhängige Variable

Prinzipiell dient der Fragebogen dazu das Verhältnis zwischen der unabhängigen und abhängigen Variable, die in der Forschungsfrage erwähnt werden, zu untersuchen. Bei genauerer Betrachtung der Forschungsfrage möchte ich darstellen, welches meine abhängige und unabhängige Variable in dieser Studie sind. Meine zentrale abhängige Variable ist die Einschätzung der Verhaltensweisen der anderen Verkehrsteilnehmer*in, die im Zusammenhang mit den unabhängigen Variablen stehen. Eine dieser unabhängigen Variablen ist die in der Forschungsfragen erwähnten Voraussetzungen, oder anders ausgedrückt die Verkehrssituationen, die einzuschätzen sind. Eine weitere unabhängige Variable ist die persönliche Merkmalsausprägung, wie Alter, Geschlecht, Erfahrung und Führerscheinbesitz, die einen erheblichen Einfluss auf die Einschätzung nehmen. Meine zentralen unabhängigen Variablen sind knapper Sicherheitsabstände, überhöhte Geschwindigkeit, Drängel, nicht blinken beim Spurwechseln, kein Reißverschlußsystem anwenden, Ablenkung, bei Rot über die Ampel fahren, zu langsames fahren und fahren unter Suchtmittel, sowie Alter, Geschlecht, Erfahrung, Führerscheinbesitz und Verwendung des Autos. Alle dies wirken auf meine abhängige Variable Einschätzung der Verhaltensweisen ein.

10.4.1 empirische Erhebung der Handlungsalternativen

Die Rational-Choice-Theorie wird, was die empirische Anwendung und Überprüfung betrifft, noch sehr wage behandelt. Mittels Präferenzen, die aus der Theorie abgeleitet werden, sind im Fragebogen verschiedene Verhaltensweisen aufgelistet. Im Zuge der Operationalisierung wurden Annahmen definiert, wie das persönliche Verhalten durch die Entscheidungen von anderen beeinflusst wird und im Fragebogen soll diese Verhaltensänderung empirisch erhoben werden. Die Verbindung von Empirie und der Rational-Choice-Theorie lässt sich gut herstellen. Die Messung der Rational-Choice Variablen, soll mit einer Vielzahl von Handlungsalternativen für Autofahrer*innen in Erwägung gezogen werden, wenn man sich entscheidet, ob man sich im Straßenverkehr regelwidrig Verhält oder nicht. Um sicherzustellen ob es sich um ein regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr handelt, gehe ich im Fragebogen, von Situationen aus, welche in der Straßenverkehrsordnung verortet sind. (Atteslander 2008: S.40f)

In Abbildung1 soll das eigene Verhalten erfasst werden, um herauszufinden ob, es Respondenten gibt, die sich von Grund auf für eine regelwidrige Verhaltensweise im Straßenverkehr entscheiden oder nicht. Somit möchte möchte ich die erste Brücke

zwischen Theorie und Empirie schlagen. So werden Verhaltensweisen wie riskant, draufgängerisch, rechthaberisch und rücksichtslos als regelwidrig dargestellt.

Wie würden Sie ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr beschreiben?

- Vorausschauend
- riskant
- konzentriert
- draufgängerisch
- rücksichtsvoll
- rechthaberisch
- vorsichtig
- rücksichtslos
- sicher
- Sonstiges

(Abbildung4 : eigens erstellte Fragebogen Frage 8)

Nach der eigenen Verhaltenseinschätzung folgt ein RC-Fragebatterien mit Vorgabe von Verhaltensweisen, die Autofahrer*in einzuschätzen sollen. Jede Verhaltensweise wurde mit einer 6-stufigen Ratingskala abgefragt, anhand dessen ermitteln anhand welche Situationen das Verhalten als regelwidrig eingestuft werden. So soll der Theorie zugrunde liegend eingeschätzt werden ob die Autofahrer*innen das Verhalten, für dass sie sich sich entschieden haben, nach Norm und der StVo entspricht, als regelwidrig eingeschätzt

Wie würden Sie folgenden Verhaltensweisen der anderen Autofahrer*innen einschätzen? *

	1= regelkonf...	2	3	4	5	6=regelwidrig
Rote Verkehr...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
übermüdet A...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
plötzlicher S...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Geschwindig...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gefährliche F...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
einem ander...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in der Rettun...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht die Vor...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei Staubildu...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(Abbildung 5: eigener Fragebogen Frage 9)

Ein weitere Art die Rational-Choice-Theorie empirisch zu erheben ist im Fragebogen keine Alternative anzugeben, sondern diese direkt abzufragen Die Frage zielt darauf ab wie sie das Verhalten, anders gesagt der Fahrstil der anderen im Straßenverkehr beschreiben. Hierfür wird die persönliche Einschätzung und die Veränderung abgefragt. In Abbildung 3 soll das Verhalten der andern Verkehrsteilnehmer*innen abgefragt werden.

Wie würden Sie das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmers beschreiben?

- Vorausschauend
- riskant
- konzentriert
- draufgängerisch
- rücksichtsvoll
- rechthaberisch
- vorsichtig
- rücksichtslos
- sicher
- Sonstiges

Wie verändert sich Ihr persönliches Verkehrsverhalten? ¹

- Vorausschauend
- riskant
- konzentriert
- draufgängerisch
- rücksichtsvoll
- rechthaberisch
- vorsichtig
- rücksichtslos
- sicher
- Sonstiges

(Abbildung:6 eigener Fragebogen Frage 10&11)

In der Forschungsfrage wird nach den Merkmalen gefragt, die einen Einfluss auf das persönliche Verhalten haben, und je öfters ein Merkmal beobachtet wird,desto eher nimmt es Einfluss auf die Verhaltensweise. Die in dieser Frage aufgelisteten Merkmale basieren auf der StVo und Beobachtungen und soll aufzeigen, wie oft regelwidrige Verhaltensweisen im Straßenverkehr beobachtet werden um die Verhaltensmerkmale zu erörtern.

Wie häufig beobachten Sie folgende Verhaltensweisen bei andern Verkehrsteilnehmern*inner wenn sie im Auto unterwegs sind?

	häufig	manchmal	selten	nie
knapper Sicherheit...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überhöhte Geschwi...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Drängeln, viel zu di...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sich beim Reißvers...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nicht blinken beim ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ablenkung (Handy,...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rasen auf der Auto...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren unter Sucht...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu langsames fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(Abbildung 7: eigener Fragebogen Frage 6)

Für die empirische Überprüfung im Fragebogen müssen für alle Alternativen, alle Konsequenzen abgefragt werden. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen ist in Bezug auf das theoretische Modell abhängig vom Problem, als auch von der Person selbst. Im Straßenverkehr können sich die Handlungsalternativen nicht ausschließen, da Entscheidung weitere Handlungsentscheidungen bedingen zwischen denen zu wählen ist. Anhand dieser Fragen, die aus dem Fragebogen entnommen wurden, wurde versucht die Rational-Choice-Theorie in den Fragebogen miteinzubeziehen und empirisch zu überprüfen. (Behn,Friedrichs, Kirchberg 1989: S 123ff)

Ausgehend von der Forschungsfrage, hat die Rational Choice sehr wenig Aufmerksamkeit in den Sozialwissenschaften gefunden. Die empirische Anwendung der Rational- Choice Theorie hat auch seine Vorteile, weil erhoben werden kann welche Konsequenzen verschiedene Verhaltensweisen im Straßenverkehr haben.

10.5 Datenaufbereitung

Die Daten wurden von der Plattform des Online-Umfragetools googleForms heruntergeladen und gesichert. Es geht bei der Datenaufbereitung darum die Qualität zu überprüfen und die nicht brauchbare Fälle auszuschließen. Es wurden 250 Fragebögen vollständig ausgefüllt. Die geringe Teilnehmerbereitschaft ist einerseits auf altruistische

Gründe zurückführen und andererseits, weil es Thema ist welches von jedem erkannt wird, aber nicht angesprochen, sondern blind akzeptiert wird. (Batinic/Bosnjak 1999: 145)

Der bereinigte Datensatz, wird dann für die Analyse herangezogen. Der nächste Schritt wird sein, dass eine Umkodierung von Variablen erfolgt. Um ein Gefühl für die Stichprobe zu erhalten, und Zusammenhänge zu erkennen, wird im weiteren Schritt univariate, bivariate und multivariate Analysemethoden ausgeführt.

10.6 Auswertungsmethode

Um die in der Einleitung aufgeworfenen Forschungsfrage nachzugehen und diese zu beantworten, gehe ich in drei Analyseschritten uni-, bi-, und multivariat vor. Mit Hilfe dieser Auswertungsmethode soll keine Verallgemeinerungen gemacht werden, sondern es soll eine ursächlichen Erklärung von Merkmalen und Merkmalszusammenhängen beschreiben. Die Auswertung der gesammelten Daten wird mittels statistischer Programme wie SPSS, Stata und R Studios durchgeführt.

Die Daten wurden von der Onlinesoftware googleForms in Form eines MS Excel-Files herunter geladen und in die statistischen Programme übertragen werden, wo Datenmanagement, Datenauswertung und Datenvisualisierung betrieben wurde und wo sich die Datenmatrix darstellen lässt. Jede einzelne Zeile steht für einen ausgefüllten Fragebogen, jede Spalte kennzeichnet eine bestimmte Variable des Fragebogens. Die Antworten des Fragebogens wurden mit bestimmten Ziffern gelabelt. Da googleForms je nach Anordnung der Antwortkategorien eigene Codes festsetzt, führten bei anfänglichen Auswertung in statistischen Programmen zu Fehlern. Aus diesem Grund wurde die Daten einheitlich gelabelt, siehe Anhang. (vgl. Bacchaus 2016: S 40f)

10.6.1 univariate Auswertungsmethoden

Mit univariaten Analysemethoden sollen die Variablen näher betrachtet werden. Mit Häufigkeitsverteilungen soll beschrieben werden wie oft verschiedene Merkmalsausprägungen der Variablen vorhanden sind und macht die Darstellung der Ergebnisse übersichtlicher und lesbar. Es soll dargestellt werden, wie viele Männer und Frauen am Fragebogen mitgemacht haben, welches die am häufigsten erworbene Lenkberechtigung ist, sowie die Alters- und Einkommensklasse, aber auch welche Automarke die Respondenten fahren. Es kann für jede Frage eine Häufigkeitsverteilung gemacht werden. Dennoch werden nur für bestimmte Fragen, also die soziodemographischen Fragen, wie Geschlecht, Alter, Herkunft, gefahrene Kilometer,

sowie Automarke in einer Tabelle dargestellt. Die Tabelle enthält Merkmal, Ausprägung, Häufigkeit und gültige Prozent (vg. Handl, Kuhlenkaspe 2007: S. 20f)

10.6.2 bivariate Auswertungsmethoden

Mittels Bivariate Analysemethoden möchte ich Zusammenhänge untersuchen und analysieren. Methoden wäre hierfür die Kreuztabelle, um Geschlecht, Alter oder Fahrerfahrung mit Einschätzung des Fahrverhaltens der anderen Verkehrsteilnehmer*innen oder mit der Einstufung des Fahrverhaltens nach Gefährlichkeit. Es soll untersucht werden ob es einen Zusammenhang zwischen den Merkmalen und ob es signifikante Unterschiede gibt. (ebd.: S. 50f)

10.6.3 multivariate Auswertungsmethoden

Bei multivariate Analysenmethoden hängt es davon ab, ob ich ein Strukturen-prüfende oder ein Strukturen-entdeckende Verfahren anwende. Als verwendete Methode des Strukturen-prüfende Verfahren ist die ordinale Regressionsanalyse, mit der ich einen vermuteten Zusammenhänge zwischen den Erfahrungen, also den gefahrenen Kilometer im Jahr, und der Einschätzung des Fahrstils auf gefährlich oder regelwidrig, ermitteln. Deswegen ordinale, weil die Abfrage nicht metrisch war sondern mit einer Likert-Skala. Die Likert-Skalen werden genutzt, um persönliche Einstellungen der Befragten zu erheben, weshalb sie häufig als Antwortskalen in Umfragen verwendet werden, die in diesem Fall sechs Werte haben. Des Weiteren möchte ich mit der ordinalen Regressionsanalyse eine Vorhersage über die Veränderung machen, nämlich ob, je länger man eine Führerschein besitzt, die Einschätzung des Fahrverhalten oder Situationen im Straßenverkehr sich verändert. (Bacchaus 2016: S63-300) Für weitere multivariate Analysemethoden ist die Anzahl der Teilnehmer*innen jedoch zu klein.

11. Auswertung und Ergebnisdarstellung

In diesem Kapitel soll die in der Befragung gesammelten Daten präsentiert und interpretiert werden. Die Diagramme wurden mit Libre Calc und die Tabellen dem R-Studio erstellt. Die univariate Darstellung, stellt die Verteilung der Häufigkeit dar. Mit Hilfe von bivariaten Analysen sollen Zusammenhänge zwischen der Einschätzung der Verhaltensweisen nach Gefährlichkeit und Regelwidrigkeit und soziodemographischen Daten, wie Geschlecht, Alter, Erfahrung und Dauer des Führerscheinbesitzes hergestellt

werden. Hierfür wird der Chi²-Test mit dem dazugehörigen Signifikanzniveau von 5% verwendet, um die Irrtumswahrscheinlichkeit anzunehmen oder abzulehnen. Für die Stärke des Zusammenhangs wird das Assoziationsmaß Cramer's V berechnet. Wenn der Cramer's V einen Wert von 0,3 aufweist, bedeutet das in den Sozialwissenschaften einen Zusammenhang (vgl. Kühnel & Krebs, 2004: S 42ff).

11.1 Beschreibung der Stichprobe

An der Umfrage haben 270 Personen teilgenommen, siehe Abbildung, wovon 49% Männer und 51% Frauen sind. Der Anzahl der Teilnehmer anhand gültiger Fälle liegen bei 252 Personen.

Der Altersdurchschnitt der Stichprobe lässt sich so darstellen, dass knapp 49% der Befragten zwischen 18 und 29 Jahre alt sind. Mit steigendem Alter sinkt die Teilnehmerzahl, so sind 5% der Befragten zwischen 60 und 80 Jahre alt. Die Altersgruppe zwischen 30 und 39 bildet mit 27,8% die zweitgrößten Anteil der Befragung.

29% der Befragten gaben an in Wien wohnhaft zu sein und 37% gaben an in Niederösterreich zu leben. Die Beteiligung aus den anderen Bundesländer liegt unter 10%, so sind nur 8% aus Oberösterreich und aus Salzburg 5%

Die Fahrerfahrung wird anhand der gefahrenen Kilometer gemessen. Die Variable wurde hierfür in vier Kategorien, wenig, etwas, einige und viel Erfahrung zusammengefasst. Daraus lässt sich ablesen, dass 38% schon einige Erfahrung im Straßenverkehr als Autofahrer*in gesammelt haben. Nur 12% haben viel Erfahrung als Autofahrer*in im Straßenverkehr und 16% haben wenig Erfahrung.

Unter dem Punkt Automarke sollte angegeben werden, welches Automodell von den Befragten gefahren wird. Hier liefern sich Audi und VW ein Kopf an Kopf rennen mit 12% und 13% gefolgt vom BMW 8%.

Rund 79% der Teilnehmer gaben an die Führerscheinklasse B erworben zu haben und knapp 2% haben die Führerscheinklasse A erworben zu haben und die Führerscheinklasse C besitzen weniger als 1% der Befragten.

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	gültige Prozent
Geschlecht	Mann	125	49,6%
	Frau	127	50,3%
Alter	18-29	122	48,8%
	30-39	70	27,8%
	40-49	27	10,7%
	50-59	20	7,9%
	60-80	13	5,2%
Herkunft	Burgenland	9	3,6%
	Kärnten	6	2,4%
	Niederösterreich	92	36,5%
	Oberösterreich	19	7,5%
	Salzburg	12	4,8%
	Steiermark	5	2,0%
	Tirol	6	2,4%
	Vorarlberg	4	1,6%
Wien	99	29,3%	
Erfahrung (gefahrenere Km)	wenig	29	16,3%
	etwas	85	34,1%
	einig	112	38,1%
	viel	26	11,5%
Automarke	VW	32	12,7%
	Audi	31	12,3%
	BMW	21	8,3%
	Toyota	19	7,5%
	Skoda	15	6%
	Hunday	14	5,6%
	Mazda	14	5,6%
Führerscheinklasse	A	5	1,9%
	B	200	79,3%
	C	1	0,4%

gültige N=252

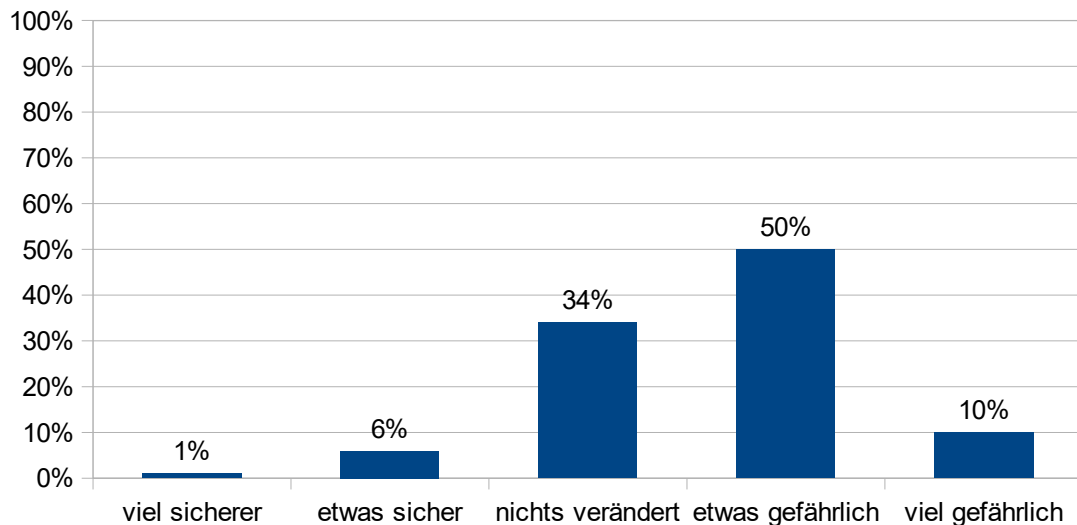
(Abbildung 8 demografische Merkmale der Stichprobe)

11.2 Gefahrenpotential im Straßenverkehr

Die Straße wird sich von einer unbestimmten Anzahl von Autofahrern*innen geteilt. Ich möchte in diesem Kapitel auf die Einschätzung des Gefahrenpotentials auf der Straße eingehen.

Die folgenden Abbildung zeigt, wie sich für die Befragten, dass Gefahrenpotential im Straßenverkehr verändert hat. 50% gaben an, dass das Potential auf der Straße in den letzten Jahren etwas gefährlicher geworden ist und 34% sind der Meinung, dass sich auf den Straße nichts verändert hat. Für nur 6% ist das Potential auf der Straße etwas sicher geworden und 10% gaben an, dass es viel gefährlicher geworden ist.

Gefahrenpotential auf im Straßenverkehr



(Abbildung 9 „Hat sich das Gefahrenpotential auf der Straße verändert?“)

11.2.1 Geschlecht

Betrachtet man die Frage gesplittet nach Geschlecht, und führt einen Chi²-Test durch, so kommt er auf den Wert 2,424 und einen p-Wert von 0,658 ($p > 0,05$). Aufgrund des p-Wertes ist kein Zusammenhang zwischen Geschlecht und der Ansicht, dass sich das Potential für regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr verändert hat anzunehmen. Das heißt die Geschlechter sind gleich verteilt, was das Potential auf der Straße betrifft. Männer und Frauen schätzen das Potential im Straßenverkehr gleichermaßen als gefährlich ein. Für 26% der Männer ist es auf der Straße etwas gefährlicher geworden als für Frauen. Der Cramer's V hat den Wert 0,155 und deutet auf einen schwachen bis keinen Zusammenhang hin.

11.2.2 Alter

Nach dem Alter gruppiert verrät der Chi²-Test mit einem Wert von 29,87 und einen p-Wert von 0,018 ($p < 0,05$) worauf zu schließen ist, dass ein Zusammenhang zum Alter angenommen werden. Bei Gruppe der 18-29 Jährigen gaben 20% an, dass das Potential auf der Straße etwas gefährlicher geworden ist, aber 23% derselben Gruppe gaben an, dass sich nichts verändert hat. Für die Gruppe der 30-39 Jährigen sind 18% sind der Meinung, dass es etwas gefährlicher geworden ist.

Daraus lässt sich schließen, dass die Altersgruppen nicht gleich verteilt sind und mit einem Cramer's V von 0,277 besteht ein mittelmäßiger Zusammenhang.

11.2.3 Führerscheinbesitz

Betrachtet man die Frage gruppiert nach der Dauer des Führerscheinbesitzes ist der Wert des Chi²-Tests 19,52 und der dazugehörige p-Wert ist 0,076 ($p > 0,05$). Die Verteilung des Führerscheinbesitzes und die Veränderung des Potentials sind nicht gleich verteilt und es darf kein Zusammenhang angenommen werden. Was bedeutet, dass die Dauer einen Einfluss auf die Einschätzung des Gefahrenpotentials nimmt. So gaben 44% der Befragten, die von 2001-2010 den Führerschein erworben haben, an, dass es auf der Straße gefährlicher geworden ist und 46%, die ebenfalls den Führerschein in diesen Jahren erworben haben, dass sich nichts geändert hat. Für 50% der Befragten, die von 1962-1982 den Führerschein erworben haben, ist es auf der Straße gefährlicher geworden und für 61%, die den Führerschein von 2001-2011 erworben haben ist es ebenfalls etwas gefährlicher im Straßenverkehr geworden. Mit 0,255 weist der Cramer's V einen eher schwachen bis mittleren Zusammenhang auf und zeigt, dass der Zeitpunkt des Führerscheinserwerbs die Einschätzung des Gefahrenpotentials beeinflusst.

11.2.4 Erfahrung

Ebenfalls spielt auch die Erfahrung eine Rolle, die einen Einfluss auf die Einschätzung der Gefährlichkeit im Straßenverkehr nimmt. Der Wert des Chi²-Tests kommt auf 9,92 und der p-Wert auf 0,626 ($p > 0,05$). 19% der Befragten, die etwas Fahrerfahrung besitzen, gaben an, dass es gefährlicher geworden ist, hingegen 20% von jenen die einige Erfahrung haben. Daher ist die Verteilung nicht gleich und der Cramer's V beträgt 0,181. Daraus lässt sich schließen, dass es einen schwachen bis keinen Zusammenhang mit der Erfahrung und der Gefahrenpotentialeinschätzung im Straßenverkehr gibt.

11.3 Die Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmer

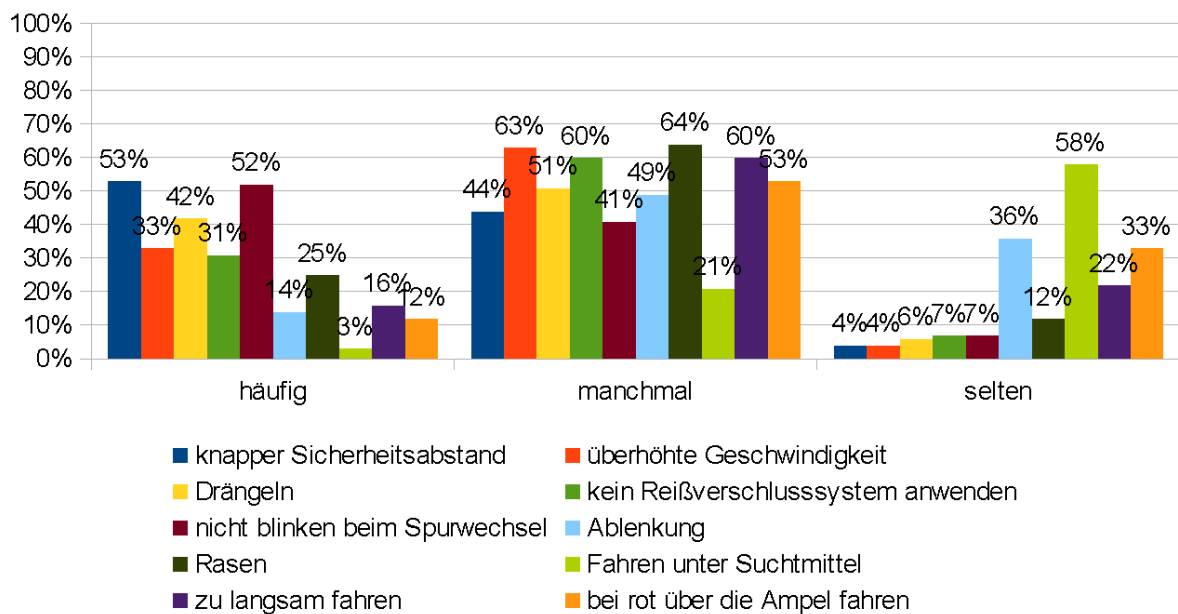
Autofahrer*innen teilen sich die Straße mit einer Vielzahl anderen Autofahrer*innen. Dieses Kapitel widmet sich den Verhaltensweisen, die von den Teilnehmern beobachtet, als Gefährlichkeit und als Regelwidrigkeit eingeschätzt werden.

An dieser Stelle wird das Verkehrsverhalten von Autofahrer*innen, welches sie im Straßenverkehr bei anderen Autofahrer*innen beobachtet haben, dargestellt. Hierfür

werden die verschiedene Verhaltensweisen aufgelistet und aus Sicht der Autofahrer*innen analysiert. Die Abbildung zeigt, die beobachtete Häufigkeit einzelner Verhaltensweisen. Aus diesen beobachtbaren Verhaltensweisen werden die Merkmale, von der in der Forschungsfrage gesprochen wird und die Verhaltensweisen abgeleitet, die für die weitere Analyse herangezogen werden.

Aus der Graphik lässt sich erkennen, dass alle angeführten Verhaltensweise, die aus der Straßenverkehrsordnung entnommen sind, häufig und einige selten beobachtet werden, Jede dieser Merkmale wurde zumindest schon ein paar Mal im Straßenverkehr beobachtet, was die Antwortkategorie manchmal darstellt. Nachdenklich stimmen sollte es, dass trotz einer strengen Verkehrsordnung bestimmten Verhaltensweisen der Autofahrer*innen dennoch beobachtet werden. Knapper Sicherheitsabstände (53%), überhöhte Geschwindigkeit(33%), Drängel(42%), nicht blinken beim Spurwechseln(52%) und kein Reißverschlußsystem anwenden (31%) gehören zu den häufig beobachteten Verhaltensweisen. Ablenkung (36%), bei Rot über die Ampel fahren(33%) und fahren unter Suchtmittel(58%) wurden selten beobachtet. Auch wenn diese angeführten Verhaltensweisen manchmal beobachtet wurden, möchte ich mich dennoch auf die fünf häufigsten beobachteten Verhaltensweisen beziehen, die mindestens 30% der Befragten beobachtet haben. Das wären dann knapper Sicherheitsabstand, überhöhte Geschwindigkeit, Drängel, worunter gemeint das dem anderen so nahe auffahren und bedrängt führt, damit er die Spur wechselt, nicht blinken beim Spurwechseln und kein Reißverschlußsystem anwenden die für die weiteren Analysen herangezogen. Die Verhaltensweisen die am seltensten beobachtet wurden sind zu langsames fahren (31%), bei Rot über die Ampel fahren (36%) Ablenkung (36%) und Fahren unter Suchtmittel (58%), auf die sich nicht bezogen wird.

beobachtbare Verhaltensweisen

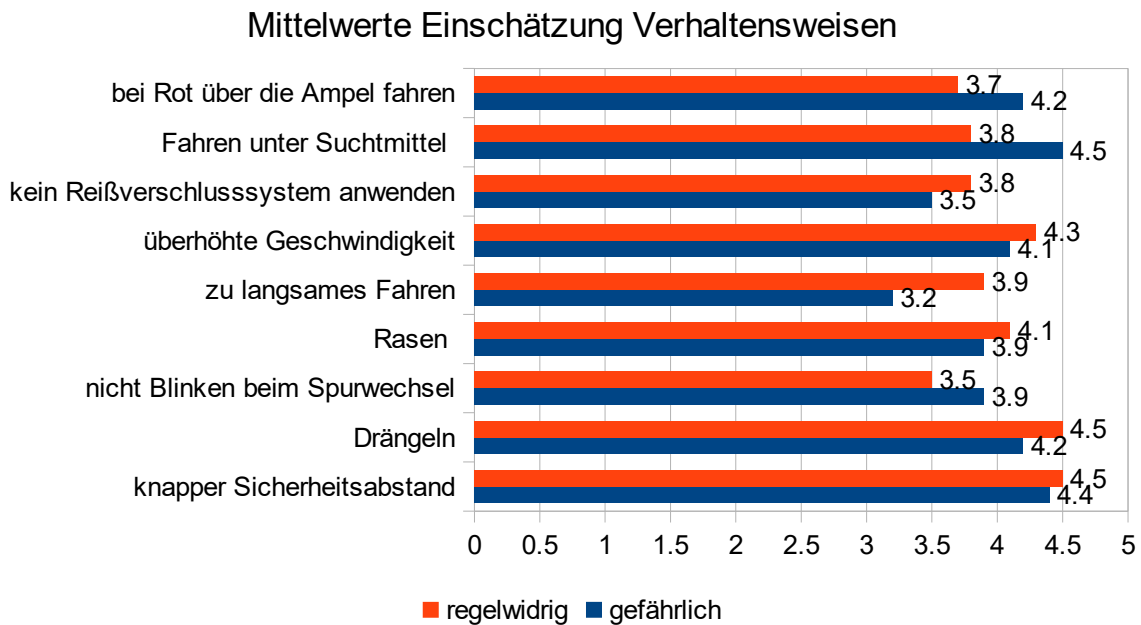


(Abbildung 10 „Wie häufig beobachteten sie folgende Verhaltensweisen?“)

11.4 gefährliche und regelwidrige der Verhaltensweisen

Da es im Straßenverkehr zu vielen gefährlichen und nicht regelkonformen Verhalten kommt, möchte ich der folgenden Abbildungen darstellen. Es werden die Mittelwerte gewisser Verhaltensweisen dargestellt. Mittels einer sechsstufigen Skala mussten die Befragten das beobachtete Verhalten einordnen, und zwischen den Wert 1 (ungefährlich/regelkonform) und 6 (gefährlich/ regelwidrig) wählen. Die Mittelwerte von Regelwidrigkeit und Gefährlichkeit werden gegenübergestellt. Die Abbildung zeigt die Mittelwerte von den Verhaltensweisen Drängeln, kein Blinken beim Spurwechsel, überhöhte Geschwindigkeit, knapper Sicherheitsabstand und kein Reißverschlussystem anwenden hinsichtlich Gefährlichkeit und Regelwidrigkeit. Was die Einschätzung hinsichtlich Gefährlichkeit betrifft, so hat kein Reißverschlussystem anwenden (3,5) den niedrigsten Wert, gefolgt von nicht blinken beim Spurwechsel (3,9) also werden eher als ungefährlich betrachtet. Überhöhte Geschwindigkeit (4,0) Drängeln (4,2) und knapper Sicherheitsabstand (4,4) haben einen sehr hohen Wert. Das zeigt, dass diese Verhaltensweisen von den Befragten doch als gefährlich eingeschätzt werden. Betrachtet man die Mittelwerte bezüglich Regelwidrigkeit, so sieht man ähnliches. Nicht blinken beim Spurwechsel hat den höchsten Wert (3,5) gefolgt von kein Reißverschlussystem anwenden (3,8), den höchsten Wert, den niedrigsten Wert bilden

überhöhte Geschwindigkeit (4,0), Drängeln und knapper Sicherheitsabstand (4,5).
 Vergleicht man die Mittelwerte zwischen Gefährlichkeit so bilden Drängeln, knapper Sicherheitsabstand und überhöhte Geschwindigkeit die Spitze und überhöhte Geschwindigkeit und kein Reißverschlussystem das Schlusslicht.



(Abbildung 11 Mittelwert Gefährlichkeit und Regelwidrigkeit von Verhaltensweisen)

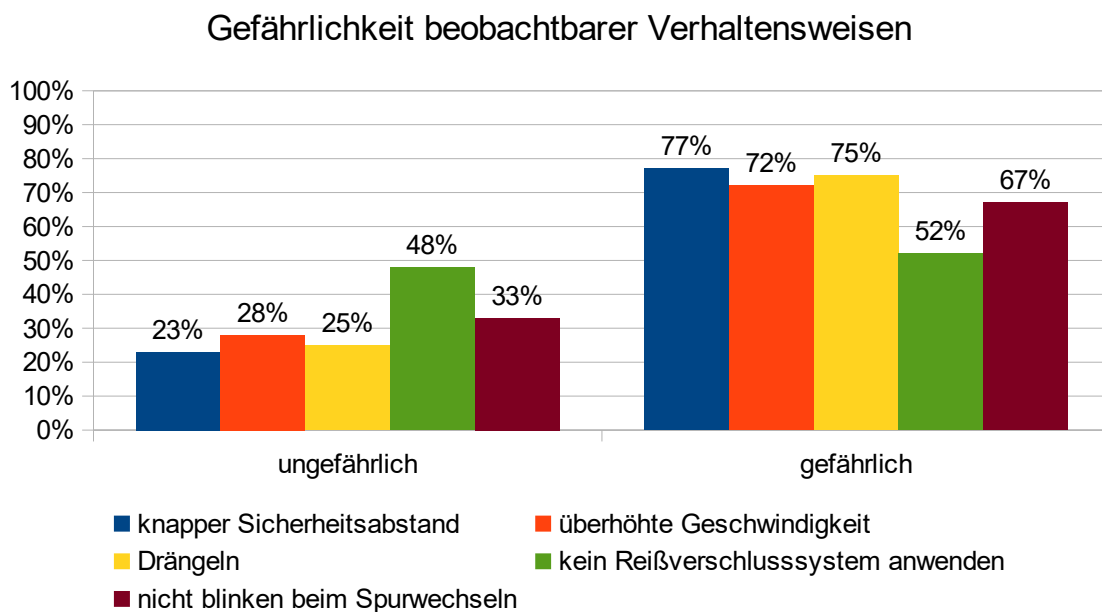
Legende zu den Mittelwerten:

- 1 ungefährlich/regelkonform
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 gefährlich/regelwidrig

11.4.1 Gefährlichkeit

Die Frage nach der Gefährlichkeit wurde mit einer 6-Antowrtskala abgefragt, die in einem weiteren Schritt in eine ordinale Variable rekodiert, das heißt in eine 2-Antwortskala zusammengefasst wurde. In dieser Abbildung sind die häufigsten beobachteten Verhaltensweise herausgenommen und zusammengefasst worden. Die Einschätzung nach Gefährlichkeit wird mit einer Häufigkeitstabelle dargestellt. Knapper

Sicherheitsabstand von anderen Autofahrer*innen schätzen 77% der Befragten als gefährlich ein, gefolgt von Drängeln mit 75%. Auch Überhöhte Geschwindigkeit werden von 72%, nicht blinken beim Spurwechsel von 67% und kein Reißverschlussystem anwenden von 52%. ebenfalls als gefährlich aufgefasst. Keine der am häufig beobachteten Verhaltensweisen werden als ungefährlich eingestuft. Generell werden die Verhaltensweisen der anderen Autofahrer*innen, wie es zu erwarten war zum Größenteil als gefährlich aufgefasst bzw. eingeschätzt.

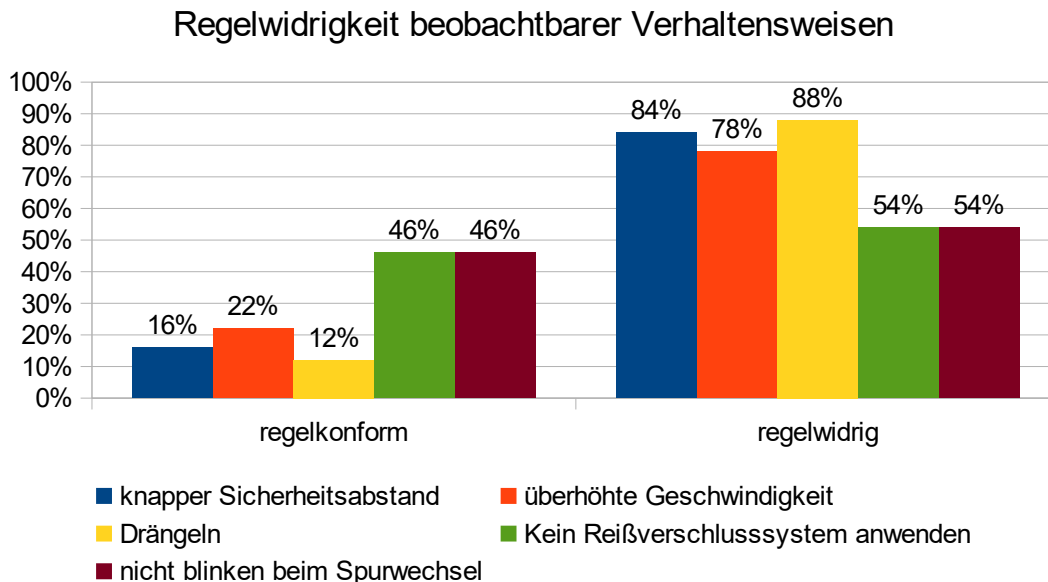


(Abbildung 12 „Wie gefährlich kommen folgende Verhaltensweisen vor?“)

11.4.2 Regelwidrigkeit

Nachdem die Gefährlichkeit abgefragt wurde, wird im weiteren Schritt diese Verhaltensweisen mit der Regelwidrigkeit in Bezug gesetzt. Auch bei dieser Frage handelt es sich um eine 6-Antowrtskala, die mittels einer Rekodierung zusammengefasst wurde. Grundsätzlich wird das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer*innen überwiegend als regelwidrig eingeschätzt, wie aus der Graphik abzulesen ist. So gaben 54% die Befragten an, dass sie nicht blinken beim Spurwechsel und kein Reißverschlussystem anwenden als am wenigsten regelwidrig eingeschätzt wird. Diese Verhaltensweisen werden von 46% der Befragten auch als regelkonform eingeschätzt. Anzumerken ist, dass es nur eine Differenz von 9% Punkten zwischen der regelkonformen und regelwidriger Einschätzung gibt. Überhöhte Geschwindigkeit wird von 78% regelwidriger eingeschätzt als als nicht blinken beim Spurwechsel und kein Reißverschlussystem anwenden. Die Top zwei

Verhaltensweisen die als regelwidrig eingeschätzt werden, sind knapper Sicherheitsabstand mit 84% und Drängeln mit 88% . Auch aus dieser Graphik ist zu erkenne, dass die Verhaltensweisen, überwiegend als regelwidrig eingeschätzt werden.



(Abbildung 13 „Wie würden Sie folgende Verhaltensweisen einschätzen?“)

11.5 Verhaltensweisen der Variablen im Zusammenhang

Die zugrunde liegende Korrelationsmatrix überprüft ob die beobachteten Verhaltensweisen miteinander korrelieren. Die Variablen dieser Korrelationsmatrix sind die am häufigsten beobachteten Verhaltensweisen, also überhöhte Geschwindigkeit, Drängeln und dichtes auffahren, knapper Sicherheitsabstand, kein Blinken beim Spurwechsel und kein Reißverschlussystem anwenden. Es fällt auf, dass die Variable knapper Sicherheitsabstand mit der Variable nicht blinken beim Spurenwechsel mit 0,28 den schwächsten Zusammenhang darstellt. Überhöhte Geschwindigkeit und Drängeln weisen mit 0,68 einen mittelstarken Zusammenhang auf. Mit einem mittelstarken Zusammenhang von 0,62 korrelieren knapper Sicherheitsabstand mit Drängeln. Somit weisen die Verhaltensweisen einen Zusammenhang auf, und daher ist es möglich diese Variablen zusammenzufassen.

Ergebnisse Korrelation

Variablen	1	2	3	4	5
1. überhöhte Geschwindigkeit	-				
2. Drängeln	0,68**	-			
3. knapper Sicherheitsabstand	0,47**	0,62**	-		
4. kein Blinken beim Spurwechseln	0,42**	0,41**	0,28**	-	
5. kein Reißverschlussystem anwenden	0,34**	0,38**	0,41**	0,47**	-

Note. N= 250, *p<0,05, ** p<0,01

(Abbildung 14 Korrelationsmatrix:Wie würden Sie folgende Verhaltensweisen einschätzen?)

Diese zusammengefasste Variable wird für die Testung der Hypothesen herangezogen. Die erstellte Variable weist ebenso so wie die ursprünglichen Variablen ein ordinales Skalenniveau, mit Werten von 1 bis 6 auf, die für die Berechnung eine ordinalen Regression herangezogen werden. Diese wird in die Variable skala_regelver zusammengefasst. In einem weiteren Schritt wird diese ordinale Variable in die nominale Variable regelverKB, mit den Ausprägungen regelkonform und regelwidrig, zusammengefasst. Wenn also im weiteren Analyseschritten vom Einschätzen der Verhaltensweisen gesprochen wird, dann wird sich auf die fünf Verhaltensweisen bezogen.

11.6 Aspekte des Autos

Mithilfe eines multivariaten Analyseverfahrens soll die Aspekte des Autos, die Bedeutung und Verwendung, mit der Einschätzung der Verhaltensweise untersucht werden. Hierfür wird eine multiple ordinale Regression gewählt, welches eine der flexibelsten und am häufigsten eingesetzten statistischen Verfahren in den Sozialwissenschaften ist. Sie dient der Analyse von Beziehungen zwischen einer abhängigen Variablen und einer oder mehrere unabhängigen Variablen. (vgl. Backhaus 2003: 46)

In der angeführten Tabelle 1 werden drei Regressionsmodelle gezeigt, in denen jene Faktoren enthalten sind, welche die Bedeutung und die Verwendung des Autos für die Befragten darstellen. Die abhängige Variable bildet die zusammengefasste Variable skala_regelver, in der die Verhaltensweisen Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, kein Reißverschlussystem anwenden, überhöhte Geschwindigkeit und nicht Blinken beim Spurwechsel im Straßenverkehr zusammengefasst wurden.

Tabelle 1: Korrelate Aspekte des Autos und Einschätzung (lineare Reg.)

	Modell 1	Modell 2	Modell 3
Personentransport	0.22446 *		0.194032***
	(0.04750)		(0.047811)
Berufsfahrzeug	-0.06764***		-0.075504
	(0.05315)		(0.052598)
Ausdruck von Lebensstil	-0.12684*		-0.049773
	(0.05379)		(0.057559)
Fahrt zur Arbeit	-0.01795		-0.007338
	(0.06895)		(0.070149)
Einkaufen fahren	-0.13926.		-0.123009
	(0.07469)		(0.077171)
von Ort zu Ort gelangen		0.22182**	0.109019
		(0.07979)	(0.084702)
Risiko eingehen		-0.17558 ***	-0.133422**
		(0.04828)	(0.049906)
Freiheit		-0.14222*	-0.076157
		(0.06032)	(0.061679)
Ungebundenheit		-0.17685*	-0.114393
		(0.08206)	(0.083691)
Konstante	4.22982 ***	4.63128***	4.831471 ***
	(0.39939)	(0.39939)	(0.475778)
korrigiertes R2	0.1489	0.1206	0.1823
Beobachtungen	8	8	8

Anmerkung: sig.:p<0;*** p<0,001;** p<0,01;* p<=0,5.

Standardfehler in Klammern

Skala (1 trifft nicht zu – 6 trifft zu) je höher der Wert desto höher die Ausprägung der Variable

abhängige Variable: Skala_regelwidriges Verhalten

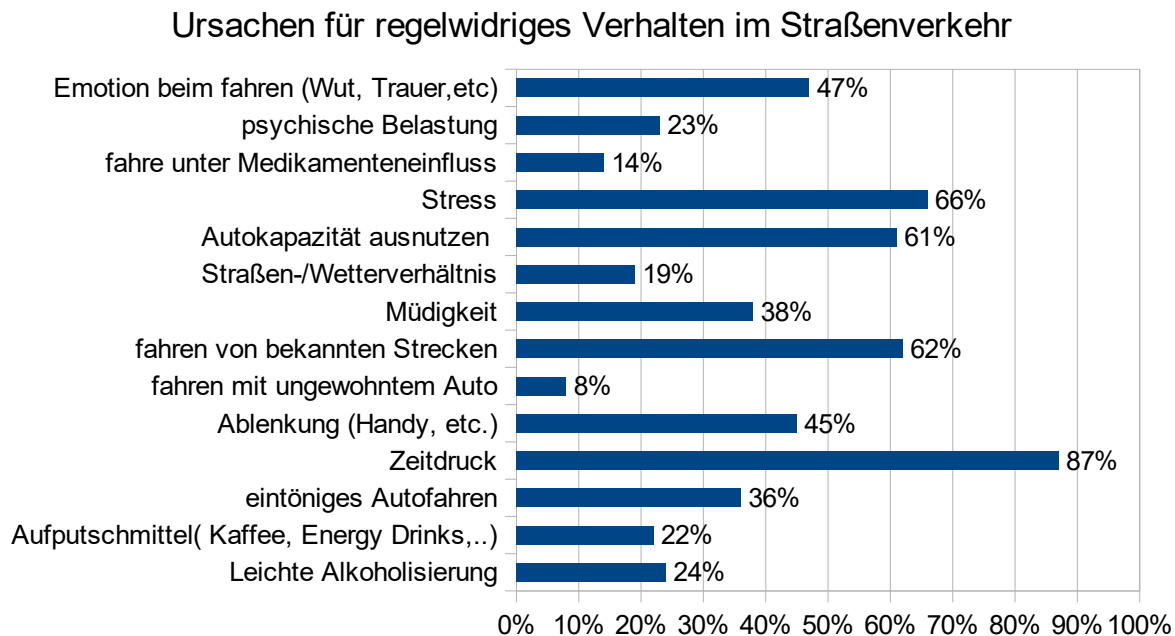
Im Grundmodell (Modell 1) ist die Verwendung des Autos angeführt und wie diese die Einschätzung beeinflusst. Die Outputs aus dem Modell 1 zeigen, dass das Auto für den Personentransport, das Auto für den Ausdruck von Lebensstil und das Auto zum Einkaufen fahren verwendet wird. Diese drei Variablen weisen einen signifikanten Zusammenhang mit Einschätzung auf. Wenn es zutrifft, dass das Auto für den Personentransport verwendet wird, wird das Verhalten der anderen Autofahrer*innen als regelwidrig eingeschätzt. Da der p-Wert kleiner als die Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% ist, gibt es einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Verwendung des Autos als Personentransport und der Verhaltenseinschätzung. Technisch ausgedrückt ändert sich die Variable Personentransport um eine Einheit, sinkt die abhängige Variable, die Einschätzung des Verhaltens der anderen Autofahrer*innen um 0,22244 Einheiten. Weitere signifikante Zusammenhänge zwischen Verwendung und Einschätzung ist, wenn das Auto zum Einkaufen und wenn das Auto als Ausdruck von Lebensstil verwendet wird.

Wenn es zutrifft, wenn das Auto für solche Zwecke verwendet wird, wird regelwidrig Verhalten als solches nicht eingeschätzt. Für die Verwendung für die tägliche Fahrt zu Arbeit, weist zum einen keinen signifikanten Zusammenhang auf und zum anderen weist die Einschätzung auch keinen hohen Wert auf, was bedeutet, dass regelwidriges Verhalten als solches nicht gleich eingeschätzt wird. Dementsprechend beeinflusst die Verwendung des Autos die Verhaltenseinschätzung der anderen Autofahrer*innen im Straßenverkehr.

Im Grundmodell 2 geht es um die Bedeutung des Autos und wie diese die Einschätzung beeinflusst. In Modell 2 gibt es einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Bedeutung von einem zum anderen Ort zu gelangen, ein Risiko eingehen, und Ungebundenheit. Wenn es also zutrifft, dass das Auto die Bedeutung der Distanzüberwindung hat, wird das Verhalten der anderen Autofahrer*innen als regelwidrig eingeschätzt. Wenn das Auto nun bedeutet ein Risiko einzugehen nicht zutrifft, werden nicht nicht normkonforme Verhaltensweisen, werden Drängeln, Überhöhte Geschwindigkeit und co. als regelkonform eingeschätzt. Im Umkehrschluss heißt, geht man beim Autofahren ein Risiko ein wird das Verhalten der andern als nicht regelwidrig eingeschätzt. Dies lässt sich auch auf die Bedeutung von Ungebundenheit beziehen. In Modell 3 wird die Verwendung mit der Bedeutung des Autos ergänzt. Es zeigt sich, dass sich wie in Modell 1 die Verhaltenseinschätzung, wenn das Auto als Personentransport verwendet wird, das Verhalten der anderen Autofahrer*innen als regelwidrig eingeschätzt. Dies ist die einzige Variable, bei der nach der Mitaufnahme andere Variablen noch ein signifikanter Zusammenhang besteht. Ebenso bleibt bei der Variable ein Risiko eingehen, aus Modell 2, auch hier der signifikanten Zusammenhang. Das heißt, durch das Zusammenführen der Aspekte bleibt die Verwendung des Autos als Personentransport und der Bedeutung ein Risiko einzugehen ein signifikanter Zusammenhang. Die Aspekte des Autos beeinflussen demnach die Einschätzung der Verhaltensweisen zwischen regelkonform und regelwidrig.

11.7 Ursachen für regelwidriges Verhalten

Um zu untersuchen welche Situationen dazu führen warum sich im Straßenverkehr für eine regelwidrige Verhaltensweise entschieden wird, möchte ich mit folgender Tabelle darstellen.



(Abbildung 15 „Unter welchen Umständen neigt andere dazu sich regelwidrig zu verhalten“)

Aus dieser Tabelle ist abzulesen, dass für 87% der Befragten Zeitdruck die häufigste Ursache ist, die dazu führt das sich im Straßenverkehr für eine regelwidrige Verhaltensweise entschieden wird. So führt der Zeitdruck dazu, dass man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt, den Sicherheitsabstand nicht einhält und ohne zu blinken die Spur wechselt. Die zweithäufigste Ursache, die für 66% der Befragten zu regelwidrigem Verhalten führt, ist Stress. Für 62% sind bekannte Strecken für die Entscheidung eines regelwidrigen Verhaltens, weil man weiß, wo das Standradar steht und wo das mobile Radar stehen könnte. Die Autokapazität ausnutzen ist für 61% der Befragten der Grund für die Entscheidung für regelwidriges Verhalten. Dieses regelwidrige Verhalten könnte sich dadurch äußern, dass mit überhöhte Geschwindigkeit gefahren wird, nicht beim Spurwechseln geblinkt wird und der Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird. Für 47% sind Emotionen Ursachen für regelwidriges Verhalten, für 45% ist es Ablenkung durch Handy und dergleichen, für 38% Müdigkeit und für 36% ist es eintöniges Fahren.

11.8 Hypothesenüberprüfung

Eine weitere Möglichkeit die Hypothesen zu überprüfen ist die Regressionsanalyse. Sie ist eine der am häufigsten eingesetzten statistischen Analyseverfahren und dient der Analyse von Beziehungen zwischen einer abhängigen und einer oder mehrerer unabhängiger Variablen. Mit der Regressionsanalyse kann also die Richtung eines Zusammenhanges vorgegeben werden. Nur mit einer Korrelation kann festgestellt werden ob ein Zusammenhang besteht. So kann die Regressionsanalyse nachweisen in welche Richtung diese geht nachweisen, liefert aber noch keine Begründung für eine Kausalität dar. (Backhaus et al., 2008, S.52ff)

Um die Hypothesen aus Kapitel 5 zu überprüfen werden die Ergebnisse aus aufeinander aufbauenden linearen Regressionsmodellen beschrieben (Tabelle 2). Am Beginn steht ein Grundmodell (Modell 1), in dem der Geschlechterunterschied auf die Einschätzung der Verhaltensweisen Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, kein Reißverschlussystem anwenden, überhöhte Geschwindigkeit und nicht Blinken beim Spurwechsel zwischen regelwidrig und regelkonform einschätzen, dargestellt. In den weiteren Modellen werden verschiedene persönliche Merkmale mit aufgenommen und es wird sich angeschaut wie sich das Modell verändert. Im Modell 2 kommt zum Geschlecht noch das Alter. Das Modell 3 wird mit der Variable Führerscheinbesitz und Modell 4 um die Variable Fahrerfahrung erweitert. Das Modell 5 wird mit dem Verwendungszwecks des Auto und Modell 6 mit der Bedeutung des Autos erweitert.

In dieser Studie wurden die Variablen mittels gleichmäßiger Skalen gemessen und werden mit dem standardisierten Regressionskoeffizienten verglichen. Der Regressionskoeffizient ist ein Maß für die Wirkung der unabhängigen Variablen auf die abhängige Variable.(vgl.Urban, Mayerl 2018: S 19ff)

Tabelle 2: Korrelate zur regelwidrigen Einschätzung (lineare Reg.)

	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5	Modell 6
Geschlecht(weibl.)	0.05698 (0.14032)	0.13866 (0.14281)	0.15138 (0.14373)	0.22173 (0.13884)	0.17709 (0.13832)	0.174584 (0.137253)
Alter		0.14892* (0.06062)	0.05327 (0.13049)	0.04651 (0.12530)	-0.00725 (0.12401)	0.002123 (0.122934)
Fahrerfahrung				0.35044*** (0.07585)	0.31179*** (0.07620)	0.282756*** (0.075905)
Führerscheinbesitz			-0.13581 (0.16406)	-0.12297 (0.15754)	-0.18012 (0.15490)	-0.164402 (0.153120)
Fahrt zur Arbeit					0.003935 (0.06990)	0.004498 (0.069294)
einkaufen Fahren					-0.11295 (0.07591)	-0.126167 (0.076741)
Ausdruck von Lebensstil von Ort zu Ort gelangen					-0.18226 *** (0.05054)	-0.123518* (0.054424)
Risiko eingehen						0.037882 (0.068884)
Konstante	3.49587 *** (0.09963)	3.16357 *** (0.16740)	3.78219 *** (0.76580)	2.85536*** (0.76215)	4.36055*** (0.87312)	4.677311*** (0.940195)
korrigiertes R2	-0.003449	0.017	0.01572	0.092	0.08391	0.1633
Beobachtungen	8	8	8	8	8	8

Anmerkung: sig.: p<0; *** p<0,001; ** p<0,01; * p<=0,5.

Standardfehler in Klammern

Skala (1regelkonform – 6 regelwidrig) je höher der Wert desto höher die Ausprägung der Variable

abhängige Variable: Skala_regelwidriges Verhalten

Hypothese 1

Männer neigen eher dazu wenn sich andere im Straßenverkehr für ein nicht regelkonformes Verhalten entscheidet, es als weniger regelwidrig einzuschätzen als Frauen

Im Modell 1 wird untersucht wie sich das Geschlecht auf die Einschätzung der Verhaltensweisen auswirkt. Der Faktor Geschlecht ist positiv und daran erkennt man, dass das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer*in von Frauen regelwidriger eingeschätzt wird als von Männer. Das Modell zeigt, dass Frauen das Verhalten der anderen Autofahrer*in um 0,05698 Punkte regelwidriger einschätzen als Männer. Wären im Modell alle unabhängigen Variablen Null so, würde das Verhalten ergibt sich eine Einschätzung von 3,49587. Bezogen auf die Antwortskala ist der Wert größer als die Hälfte und gibt an, dass auch ohne abhängige Variable das Verhalten im Straßenverkehr als nicht regelkonform aufgenommen wird. So lässt sich erkennen, dass auch ohne Faktoren wie Geschlecht das Verhalten der anderen als regelwidrig eingeschätzt wird. Zwischen dem Geschlecht und der Einschätzung gibt es kein signifikanter Zusammenhang ($p > 0,05$). Es muss aufgrund des p-Wertes die Alternativhypothese verworfen werden, aber da Frauen

das Verhalten der anderen Autofahrer*innen regelwidriger einschätzen als Männer kann die Nullhypothese ebenso nicht verworfen werden. Daher kann von einem statistischen nicht signifikant Ergebnis ausgegangen werden.

Hypothese 5

*Autofahrer*innen die zwischen 18 und 29 Jahre alt sind ,die bemerken das andere Autofahrer*innen sich für ein nicht regelkonformes Verhalten entscheiden, schätzen dieses Verhalten als weniger regelwidriger ein als Autofahrer*innen die zwischen 60 und 80 Jahre alt sind*

In Modell 2 wird zum Geschlecht noch das Alter mit aufgenommen, um zu überprüfen ob das Alter neben dem Geschlecht, die Einschätzung beeinflusst. Durch die Aufnahme der Variable Alter verändert sich die Variable Geschlecht um 0,08168 was bedeutet, dass das Geschlecht durch das Alter beeinflusst wird. Die Variable Alter gibt an, dass je älter ein Autofahrer*in wird, desto eher werden Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, zu schnelles Fahren, wenn es bei anderen Autofahrer*innen beobachtet wird als regelwidrig eingeschätzt. Technisch ausgedrückt, steigt das Alter um 1 Einheit, also um 1 Jahr, steigt die Einschätzung von Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, überhöhte Geschwindigkeit, kein Reißverschlussystem anwenden und nicht Blinken beim Spurenwechsel um 0,14892 Einheiten. Aufgrund des p-Wertes ($p < 0,01$) gibt es einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Alter und der Verhaltenseinschätzung. Da nun ein signifikanter Zusammenhang besteht, muss die Alternativhypothese, dass jüngere Autofahrer*innen das Verhalten als weniger regelwidrig einschätzen als ältere Autofahrer*innen, angenommen werden.

Hypothese 3

*Je länger der Führerscheinbesitz ist, desto eher steigt die Wahrscheinlichkeit, wenn ein anderer Autofahrer*in sich für ein nicht regelkonformes Verhalten als regelwidrig eingeschätzt wird.*

Weiter werden in Modell 3 Variablen zu den soziodemographischen Variablen Alter und Geschlecht, Modell 1, die Variable Führerscheinbesitz in Modell 3 mit aufgenommen. Die Variable Führerscheinbesitz hat einen negativen Wert, das heißt, je länger man im Besitz der Lenkberechtigung ist, desto weniger wird regelwidriges Verhalten als regelwidrig eingeschätzt. Durch die Aufnahme der Variable Führerscheinbesitz im Modell 3 kommt es

zu einer Veränderung der Variable Geschlecht ist um 0,0944 Einheiten größer als in Modell 1, was bedeutet, dass Frauen mit jedem Jahr, seitdem sie den Führerschein besitzen nicht regelkonformes Verhalten 0,15138 Einheiten regelwidriger Einschätzen als Männer. Die Variable Alter wird ebenso durch den Führerscheinbesitz beeinflusst, und es zeigt sich, dass die Variable Alter 0,09565 gesunken ist. Die Einschätzung von regelwidrigen Verhalten steigt zwar, aber nicht so schnell wie in Modell 2. Im Modell 3 gibt es keinen signifikanten Zusammenhang zwischen der abhängigen und den unabhängigen Variablen. Die Konstante zeigt, dass die Verhaltensweisen Drängeln, überhöhte Geschwindigkeit, nicht blinken beim Spurwechsel dennoch als regelwidrig aufgefasst wird. Was die Überprüfung der Hypothese 3 betrifft muss die Alternativhypothese verworfen und die Nullhypothese aufgrund des p-Wertes ($p > 0,05$) angenommen werden.

Hypothese 4

Wenn Erfahrung im Straßenverkehr gesammelt wird, dann werden Verhaltensweisen der anderen, die sich für ein nicht regelkonformes Verhalten entscheiden als regelwidrig eingeschätzt

Das 4 Modell wird mit der Variable Fahrerfahrung im Straßenverkehr erweitert und übt einen wesentlich Einfluss auf die anderen Variablen aus. Durch die Aufnahme der Fahrerfahrung wird der Geschlechterunterschied in Modell 4 um 0,16475 Einheiten größer ist als im Modell 1 und zeigt, dass Frauen mit Fahrerfahrung um 0,22173 Einheiten regelwidriger Einschätzen als Männer. Zwischen der Variable Fahrerfahrung und der Einschätzung der am häufig beobachteten Verhaltensweise gibt es basierend auf dem p-Wert ($p < 0,00$) einen hoch signifikanten Zusammenhang. Autofahrer*innen, die viel und oft im Straßenverkehr mit dem Auto unterwegs sind, beginnen das Verhalten der anderen Autofahrer, falls sie sich nicht regelkonform Verhalten, als regelwidrig einschätzen. Denn mit jedem Kilometer der im Straßenverkehr gefahren und dadurch Erfahrungen gesammelt werden, werden regelwidrige Verhaltensweisen als solche aufgefasst. Die Fahrerfahrung führt dazu, dass Frauen Drängeln, nicht blinken beim Spurwechsel, knapper Sicherheitsabstand, überhöhte Geschwindigkeit noch regelwidriger Einschätzen. Die Fahrerfahrung ans sich wirkt sich positiv auf die Einschätzung aus, das heißt, dass mit steigender Erfahrung das Verhalten im Straßenverkehr, falls es regelwidrig sein sollte, als solches eingeschätzt wird. Für die Hypothese 4 ist zu sagen, dass die Alternativhypothese,

mit steigender Erfahrung regelwidriges Verhalten als regelwidrig eingeschätzt wird, angenommen und die Nullhypothese, dass das nicht der Fall ist, verworfen werden kann.

Hypothese 2

Wenn das Auto für die Fahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen verwendet wird, desto eher neigt, man das Verhalten der anderen, wenn sie sich für ein nicht regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr entscheiden als regelwidrig einschätzen

Im Modell 5, wurden die Variablen, Verwendung des Autos für die Fahrt zu Arbeit, Verwendung des Autos zum Einkaufen und Verwendung des Autos als Ausdruck von Lebensstil mit aufgenommen. In besonderen kleinen Ausmaß schätzen Personen, die das Auto für die Fahrt zu Arbeit verwenden das Verhalten der anderen Autofahrer, falls sich diese für ein regelwidriges Verhalten entscheiden, als regelwidrig ein. Der negative Wert bei Verwendung des Autos zum Einkaufen heißt, wenn es zutrifft, dass das Auto für den Einkauf verwendet wird, desto weniger wird das Verhalten der anderen als regelwidrig aufgefasst. Es zeigt sich, dass die Verwendung des Autos für die Fahrt zu Arbeit und zum Einkaufen, unterschiedliche Richtungen aufweisen und da es keinen signifikanten Zusammenhang ($p > 0,05$) gibt, ist grundsätzlich die Nullhypothese anzunehmen. Jedoch sollte erwähnt werden, dass bezogen auf die Verwendung des Autos für die Arbeit, zwar sehr gering regelwidrig eingeschätzt und daher kann ausgehend von der Hypothese von einem statistischen nicht signifikant Ergebnis ausgegangen werden.

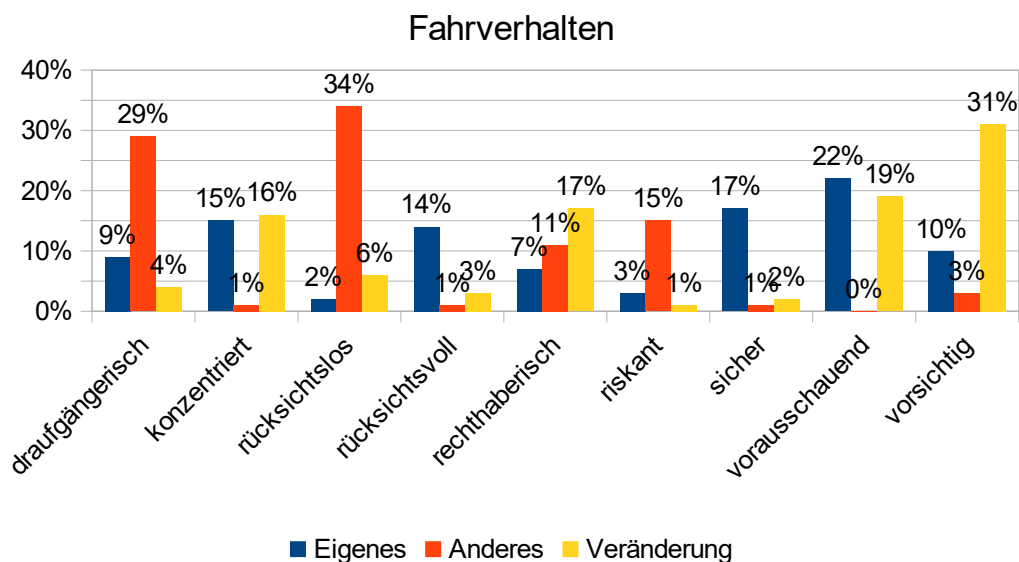
Es wurde neben der alltäglichen Verwendung, noch die Verwendung des Autos als Lebensstil ins Modell dazugenommen. Wenn das Auto als Prestigeobjekt oder als Symbol für Luxus verwendet wird, schätzen Autofahrer*innen für die das Autos dies bedeutet regelwidriges Verhalten nicht als solches ein. Diese sinkende Einschätzung könnte damit zusammenhängen, dass die Autoleistung und der Fahrstil mit dem zu präsentierenden Auto den anderen Autofahrer*innen im Straßenverkehr zu präsentieren, auch wenn dafür sich gegen nicht regelkonform verhalten wird. Dieser Verwendungszweck wird in der Hypothese nicht erfragt, dennoch zeigt sich hier ein signifikanten Zusammenhang. Durch die Aufnahme der Variablen für welche Zwecke das Auto verwendet wird, wird der geschlechterunterschied nicht beeinflusst, denn Frauen schätzen das Verhalten im Straßenverkehr immer noch regelwidriger ein als Männer. Was den Altersunterschied betrifft sinkt die Einschätzung bei zunehmender Verwendung und steigendem Alter geringfügig.

In Modell 6 werden nun alle Interaktionseffekte zwischen Alter, Geschlecht, Fahrerfahrung, Führerscheinbesitz, Verwendung und Bedeutung des Autos getestet. Es zeigt sich in Modell 5, dass mit der Aufnahme des Verwendungszwecks des Autos mit steigendem Alter die Einschätzung abnimmt. In Modell 6 wurde mit der Aufnahme des Bedeutungsaspektes deutlich, dass die Distanzüberwindung, dazu führt, dass die Einschätzung der Verhaltensweisen der anderen Autofahrer*innen abnimmt, jedoch ist dieses Ergebnis nicht statistisch signifikant. Die Bedeutung des Risikos wirkt sich durch die anderen Interaktionsterme signifikant auf die Einschätzung auf, nämlich dass mit steigendem Risiko das Verhalten falls es nicht regelkonform ist, regelwidrig eingeschätzt wird. Durch die Aufnahme der Interaktionsterme Verwendung des Autos wird die Einschätzung je länger man den Führerschein besitzt dahingehen beeinflusst, dass regelwidriges Verhalten nicht als regelwidrig eingeschätzt wird. Daher könnte man daraus schließen, dass die Verwendung mit der Dauer des Führerscheinbesitzes die Einschätzung sehr beeinflussen.

In dieser Tabelle zeigt sich, dass alle Aspekte, wie Alter, Geschlecht, Erfahrung, Verwendung und wie lang man einen Führerschein besitzt, die Einschätzung von regelwidrigem Verhalten, sei es auch nur in geringem Maße, einwirken.

11.9 Fahrverhalten

Die Hypothesen beschäftigten sich mit der Verhaltenseinschätzung, und eine gute Ergänzung dazu ist das Fahrverhalten, welches sich durch die Einschätzung von regelwidrigem Verhalten verändert. Dieses Kapitel beschäftigt sich damit wie der persönliche und der fremde Fahrstil beurteilt wird und wie sich das Verhalten nach entsprechender Einschätzung verändert. Die Verhaltensmerkmale bleiben die fünf am häufigsten beobachteten Verhaltensweisen. Des Weiteren wird hier auch Bezug auf den theoretischen Rahmen, Kapitel 5, genommen, nämlich für welches Fahrverhalten sich entschieden wird, wenn die Verhaltensentscheidung des anderen als nicht regelkonform eingeschätzt und die Unterfrage, was die Selbst- und Fremdeinschätzung betrifft, ist diesem Kapitel relevant.



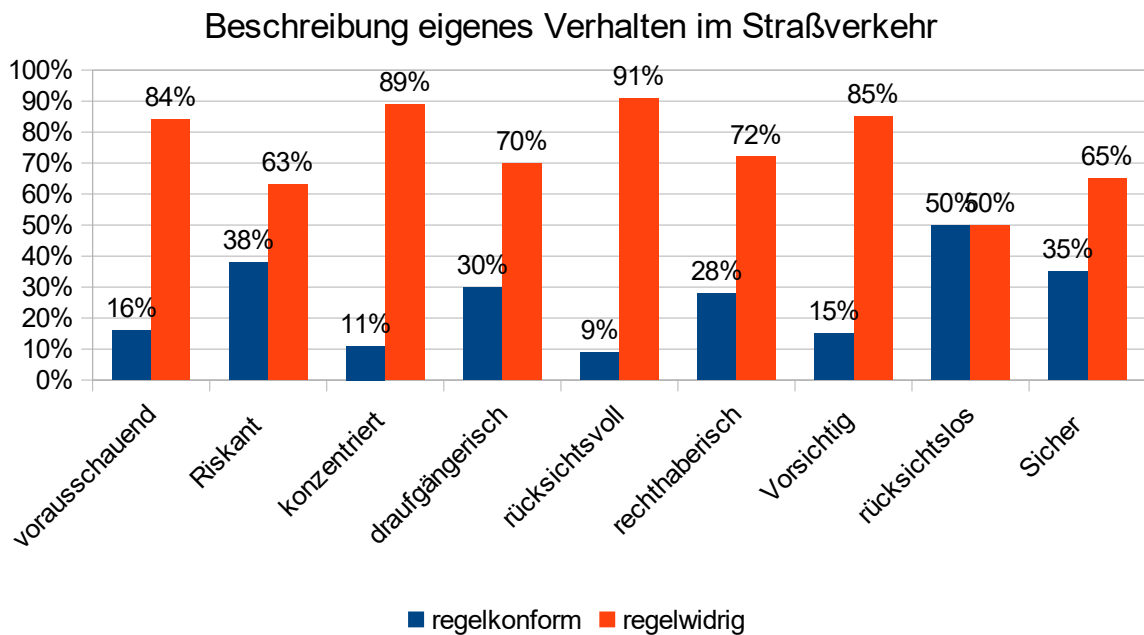
(Abbildung 16: Verhaltenseinschätzung und Veränderung)

Um zu untersuchen wie sich das Fahrverhalten ändert zeigt Abbildung, dass 22% der Befragten denken, dass ihr Fahrverhalten vorausschauend ist und 17% gaben an, dass ihr Fahrstil sicher ist. 3% schätzen sich riskant und 2% als rücksichtslos ein. Das Fahrverhalten der anderen wird mit 34% als rücksichtslos und 29% als draufgängerisch eingeschätzt. Nur 1% der Befragten gaben an, dass der Fahrstil der anderen Verkehrsteilnehmer*innen konzentriert, rücksichtsvoll und sicher ist. Für 31% verändert sich der Fahrstil dahingehend, dass dieser vorsichtiger, 19%, vorausschauender, 17% rechthaberischer und nur 16% konzentrierter wird. 1% gaben an, dass ihr Fahrstil riskanter, 4% das ihr Fahrverhalten draufgängerischer und 6% das es rücksichtsloser wird.

11.9.1 Selbsteinschätzung

Eine weitere Graphik zeigt, die Einschätzung des persönlichen Fahrstils mit der Auffassung der Regelwidrigkeit im österreichischem Straßenverkehr aus der Sichtweise der befragten Autofahrer*innen. Es ist zu erkennen, dass 91% der Befragten, die ihren Fahrstil als rücksichtsvoll bezeichnen, nicht regelkonformes Verhalten, also Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, überhöhte Geschwindigkeit, kein Reißerverschlussystem anwenden und nicht blinken beim Spurenwechsel, als dementsprechend regelwidrig einschätzen und 9% als regelkonform. 50% der Autofahrer*innen, die ihren Fahrstil als rücksichtslos einschätzen, sehen das Verhalten der anderen als nicht regelkonform an, wobei auch 50% es als regelkonform ansehen. Vorausschauende Fahrer schätzen das Verhalten der anderen zu 84% regelwidrig und zu 16% als nicht regelwidrig ein. Autofahrer*innen die

sich selbst als konzentriert beschreiben fassen 89% das Verhalten der anderen als regelwidrig auf, jene die sich als draufgängerisch einschätze fassen 70% als regelwidrig auf. Generell zeigt diese Graphik, dass die Selbsteinschätzung was das richtige Verhalten im Straßenverkehr betrifft, einen Einfluss auf die Fremdeinschätzung der anderen nimmt, nämlich dahingehend, dass das Verhalten als regelwidriger gesehen wird als das eigene, siehe Kapitel 8.

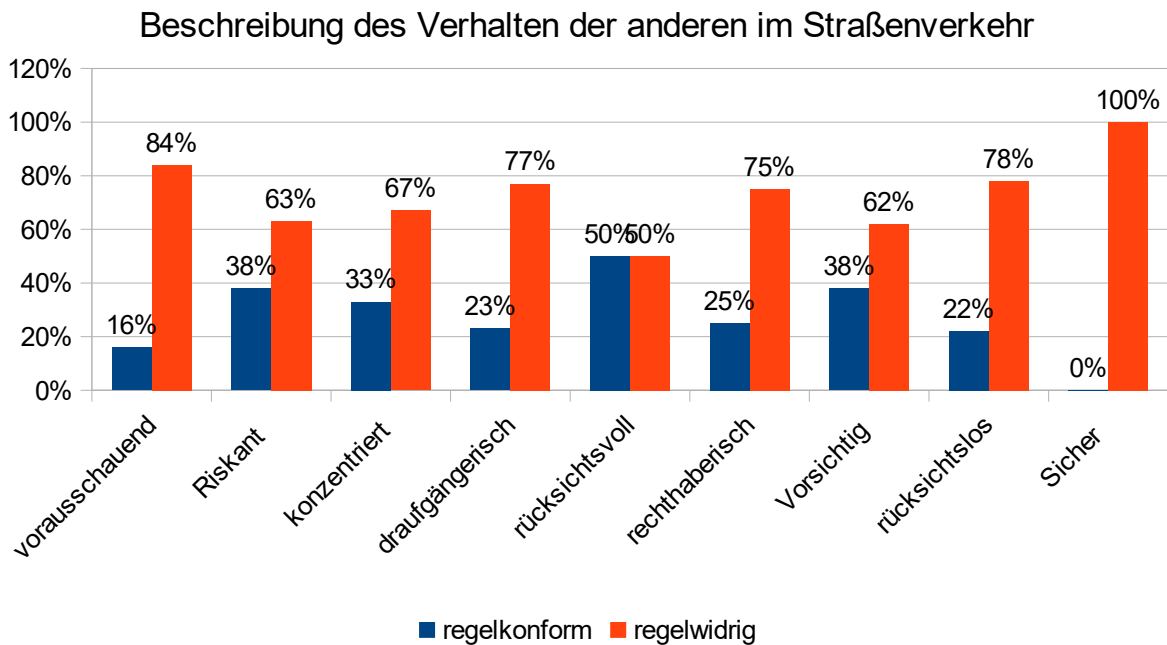


(Abbildung 17 : Beschreibung eigenes Fahrverhalten)

11.9.2 Fremdeinschätzung

Die nächste Graphik zeigt, wie das Verhalten der anderen Autofahrer*innen von den Befragten hinsichtlich Regelwidrigkeit aufgefasst wird. Was interessant ist, dass 100% der Befragten, die den Fahrstil der anderen Autofahrer*innen als sicher beschreiben, schätzen die Verhaltensweisen Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, nicht blinken beim Spurenwechsel, überhöhte Geschwindigkeit und kein Reißverschlussystem anwenden als regelwidrig ein. Wenn der Fahrstil der anderen als vorausschauend beschrieben wird, schätzen 84% die Verhaltensweisen als regelwidrig ein. Die Waage hält sich wenn das Verhalten der anderen als rücksichtsvoll aufgefasst wird, denn das Verhalten von 50% als regelwidrig aber auch von 50% als regelkonform eingeschätzt. 63% der Befragten, die das Verhalten der anderen Autofahrer*innen als riskant einschätzen, schätzen das Verhalten auch als regelwidrig ein. Beim draufgängerischen Verhalten gaben 77% der Befragten an,

dass Verhaltensweisen wie, überhöhte Geschwindigkeit und co. als regelwidrig aufgefasst werden. So ist zu erkennen, dass der Fahrstil der anderen Autofahrer*innen bezogen auf die Fremdeinschätzung prinzipiell als regelwidrig aufgefasst wird als regelkonform, was Geschwindigkeit, Abstand und Bewegung im Straßenverkehr betrifft.

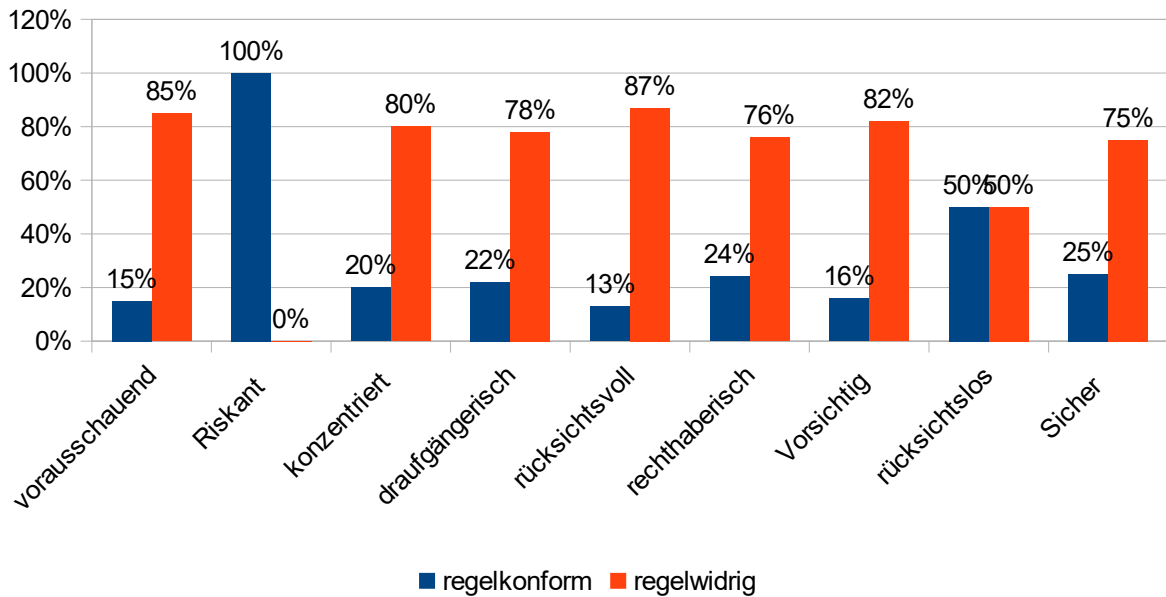


(Abbildung 18 : Beschreibung Fahrverhalten der anderen)

11.9.3 Verhaltensveränderung

Mit der Fragestellung „Wie verändert sich ihr persönliches Fahrverhalten“ wurde erhoben, wie die befragten Autofahrer*innen ihre Fahrverhalten hinsichtlich regelwidriger Einschätzung gewisser Verhaltensweisen verändert.

Veränderung des eigenen Verhalten im Straßenverkehr



(Abbildung 19 Veränderung des Fahrverhaltens)

Die Graphik zeigt, dass 87% der Fahrer die Verhaltensweisen, Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, nicht blinken beim Spurwechseln als regelwidrig einschätzen, wird der Fahrstil rücksichtsvoller und 85% der Befragten werden vorausschauender beim Fahren. Des Weiteren geht aus dieser Graphik hervor, dass das Verhalten nicht nur sicher, vorausschauender oder konzentriert wird, sondern kann auch rücksichtsloser, draufgängerischer, riskanter oder rechthaberisch werden. So gaben 78% der Befragten an, wenn sie das Verhalten der anderen als regelwidrig einschätzen, dass ihr Fahrstil draufgängerischer, sowie bei 76% rechthaberischer und 0% riskanter wird. Interessant zu sehen ist, dass 50% der Befragten, das Verhalten der anderen Autofahrer*innen als regelwidrig aber auch als regelkonform. Auffallend ist, dass 100% der Befragten, die das Verhalten der anderen als regelkonform einzuschätzen einen riskanten Fahrstil an den Tag legen.

Hier wird der im Kapitel 7 erwähnte Dunning- Kruger-Effekt, bestätigt, nämlich, dass der persönliche Fahrstil positiver, also sicher, rücksichtsvoller, vorausschauender beschrieben wird und der Fahrstil der anderen als negativ, also riskanter, rücksichtsloser, draufgängerischer, aufgefasst wird. Dies spielt zwar für die Forschungsfrage keine Rolle, dennoch finde ich es erwähnenswert, dass sich dieser Effekt in den erhobenen Daten wiederfinden lässt.

12. Conclusio

Zum Abschluss dieser Arbeit werden die Forschungsergebnisse zusammengefasst und der Forschungsprozess reflektiert, sowie Verknüpfungen zu anderen Forschungsgebieten hergestellt.

Nicht regelkonformes Verhalten der anderen Autofahrer*innen im Straßenverkehr, wird zwar viel Bedeutung beigemessen, aber aus gesellschaftlicher Sichtweise wenig Beachtung geschenkt. Um ein Bewusstsein für Verhaltensänderungen zu schaffen, außer durch gesetzlichen Präventionen und Strafen, ist die Forschung. In dieser Masterarbeit galt, die in der Einleitung aufgeworfene Forschungsfrage *„Unter welchen Voraussetzungen schätzen Individuen mit unterschiedlichen persönlichen Merkmalsausprägungen, ein nicht regelkonformes Verhalten als regelwidrig ein?“* zu beantworten, und zu analysieren, unter welchen Umständen regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr als solches eingeschätzt wird. Wie in Kapitel 5 erwähnt begehen Autofahrer*innen nicht regelkonformes Verhalten, wenn es einen Nutzen für die jeweilige Person hat. Das Heranziehen des Rational Choice-Modells hinsichtlich der Analyse mit Regressionsmodellen und deskriptive Häufigkeitstabellen für die Einschätzung regelwidrigen Handelns und der Veränderung des persönlichen Verhalten findet eine Bestätigung. Die Einschätzung, wird durch das Umfeld und Situation beeinflusst, da Regelmissachtung von vielen Faktoren abhängig ist. Nichts desto trotz führt die zu Regelmissachtung zu Verkehrsdelikten, die wiederum zu Verkehrsunfällen führen, welches in Kapitel 2 beschrieben wird. Aus diesem Grund gibt es die Straßenverkehrsordnung, Kapitel 3, die festlegt was eine richtige und falsche Verhaltensweise im Straßenverkehr ist, weil es auch im Straßenverkehr Verhaltenstypen gibt, die in Kapitel 7 dargestellt werden. Der im Kapitel 9 erwähnte Forschungsstand zeigt Studien auf, die belegen warum es zu Regelmissachtung und zu Verkehrsdelikten bzw. zu regelwidrigen Verhalten im Straßenverkehr kommt. Ein Möglichkeit warum es zu Verkehrsdelikten oder regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr kommt, könnte die falsche Selbst- und Fehleinschätzung sein, die in Kapitel 8 erwähnt wird, die dazu führt, dass Verhaltensweisen wie Sicherheitsabstand, nicht blinken beim Spurwechseln und überhöhte Geschwindigkeit, bei anderen als regelwidrig eingeschätzt werden, nicht aber bei einem selbst.

Die durch die Umfrage erhobenen Daten aus Kapitel 11 können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Die Auswertung der Daten zeigt, dass sich für die Befragten im Straßenverkehr das Potential verändert hat. Das Gefahrenpotential hat sich für die Hälfte der Befragten erhöht, indem sie angegeben haben, dass es im Straßenverkehr etwas gefährlicher geworden ist. Für ein Drittel der Befragten hat sich nichts verändert, das heißt es ist weder gefährlicher noch sicher geworden. Daher kann daraus geschlossen werden, dass im Straßenverkehr das Gefühl von Sicherheit nicht mehr gegeben ist.
2. Es wird eine Vielzahl an Verhaltensweisen im Straßenverkehr beobachtet und erlebt. Die am häufigsten beobachteten Verhaltensweisen sind knapper Sicherheitsabstand und nicht blinken beim Spurenwechsel. Weitere häufig beobachtete Verhaltensweisen sind Drängeln, überhöhte Geschwindigkeit und kein Reißverschlussystem anwenden. Zu den seltenen beobachteten Verhaltensweisen zählen Fahren unter Suchtmittel, Ablenkung, zu langsames fahren, und bei Rot über die Ampel fahren. Generell wurde aber jede Verhaltensweise schon zumindest einmal gesehen.
3. Im Durchschnitt wird Drängeln als am regelwidrigsten und im fahren unter Suchtmittel als am gefährlichsten eingeschätzt. Am wenigsten gefährlich ist zu langsam fahren und am wenigsten regelwidrig ist nicht blinken beim Spurwechsel. Generell werden alle beobachteten Verhaltensweisen im durchschnitt sowohl gefährlich als auch regelwidrig eingeschätzt.
4. Um die Ergebnisse nicht ausschweifen zu lassen, fokussierte ich mich auf die fünf häufig beobachteten Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Durch die deskriptive Darstellung zeigte ich wie diese hinsichtlich Gefährlichkeit und Regelwidrigkeit eingeschätzt werden. Am gefährlichsten schätzten die Befragten knappen Sicherheitsabstand und Drängeln ein und für die Befragten ist kein Reißverschlussystem anwenden am wenig gefährlichsten. Alles was gefährlich ist muss auch nicht gleich regelwidrig sein, und daher wurden diese fünf Verhaltensweisen nach Regelwidrigkeit eingeschätzt. So zeigt, sich dass Drängeln und knapper Sicherheitsabstand nicht nur als gefährlich, sondern auch als regelwidrig eingeschätzt. Das Verhalten was am wenigsten regelwidrig eingeschätzt wird, sind nicht blinken beim Spurenwechsel und kein Reißverschlussystem anwenden.
5. In einem weiteren Schritt sollte festgestellt werden ob die Bedeutung, des Autos die Einschätzung der Verhaltensweisen beeinflusst. Mittels multipler

Regression konnte dargestellt werden, dass das Auto Freiheit, ein Risiko einzugehen oder auch sich erhaben zu fühlen bedeute die Einschätzung der Verhaltensweisen der anderen Autofahrer*inne und daher wird das Verhalten als regelwidrig eingeschätzt. Mit steigender Bedeutung von Verantwortung sinkt die regelwidrige Einschätzung der anderen. Doch nicht nur die Bedeutung beeinflusst die Beurteilung, sondern auch die Verwendung. Wird das Auto für den Personentransport verwendet, wird das Verhalten als weniger regelwidrig eingeschätzt. Das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer*innen wird dann als regelwidrig eingeschätzt, wenn das Auto für den Ausdruck von Lebensstil verwendet wird, obwohl kein Zusammenhang zu erkennen ist.

6. Ursachen warum Autofahrer*innen sich für eine nicht regelkonforme Verhaltensweise entscheiden ist für die meisten der Befragten der Zeitdruck und Stress, gefolgt von bekannten Strecken fahren und die Autokapazität ausnutzen. Weitere Gründe warum sich nicht regelkonform im Straßenverkehr verhalten wird sind starke Emotionen beim Autofahren, eintöniges Fahren und Ablenkung. Es gibt also einige Gründe, die Autofahrer*innen dazu bewegen sich regelwidrig im Straßenverkehr zu verhalten.
7. Weniger als ein Drittel schätzen ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr als vorausschauend, sicher und rücksichtsvoll ein, also regelkonform. Das Verhalten der anderen Autofahrer wird hingegen von mehr als einem Drittel als rücksichtslos beschrieben, gefolgt von draufgängerisch, also regelwidrig. Der persönliche Fahrstil verändert sich dahingehend, dass das persönliche Verhalten vorsichtiger, konzentrierter und vorausschauender wird.

Für die Untersuchung der Hypothesen wurden mehrere Regressionsmodelle erstellt, die in Tabelle 2 in Kapitel 11 abgebildet ist. Die Untersuchung der Hypothesen zeigt, dass es einen geschlechterspezifischen Unterschied hinsichtlich Einschätzung gibt, nämlich dass mehr Frauen die Verhaltensweisen der anderen, also Drängeln ,nicht blinken beim Spurenwechsel, knapper Sicherheitsabstand, überhöhte Geschwindigkeit, regelwidriger einschätzen als Männer. Dennoch kann nicht bestätigt werden, dass Männer das Verhalten der anderen als regelkonform ansehen, weil Männer auch das regelwidriges Verhalten als solches einschätzen. Neben den geschlechterspezifischen Unterschied, Hypothese 1, gibt es auch einen altersspezifischen Unterschied, Hypothese 5, der verdeutlicht, dass mit steigendem Alter nicht regelkonformes Verhalten der anderen

Autofahrer*innen, als solches aufgefasst wird. Es ist feststellbar, dass das Alter auf das Geschlecht einwirkt, denn mit steigendem Alter wird auch der Geschlechterunterschied größer, dass Frauen nicht regelkonformes Verhalten eher als regelwidrig einschätzen als Männer. Eine weiteren Einfluss auf die Einschätzung nimmt die Dauer des Führerscheinbesitzes, Hypothese 3, ein. Mit jedem Jahr seit der Führerschein erworben worden ist, scheint das Verhalten der anderen als weniger regelwidriger aufgefasst zu werden. Eine mögliche Ursache könnte sein, dass sich an die Situationen im Straßenverkehr gewöhnt hat und daher die Einschätzung weniger kritisch ausfällt.

Die Fahrerfahrung mit Hypothese 4 zeigt, dass je mehr Kilometer im Jahr gefahren werden, auch die Erfahrung mit Straßenverkehr steigt, das dazu führt, dass regelwidriges Verhalten als regelwidrig eingeschätzt wird, wenn sich nach dem Rational Choice-Modell für eine solche Handlungsoption entschieden wird. Die Überprüfung der alltägliche Verwendung des Autos, nämlich die Fahrt zu Arbeit, zum Einkaufen fahren, oder als Ausdruck von Lebensstil, zeigt unterschiedliche Ergebnisse. So wird das Verhalten bei der alltäglichen Fahrt zu Arbeit zwar sehr gering, aber dennoch als regelwidrig eingeschätzt, jedoch sinkt die Einschätzung bei der Einkaufsfahrt. Die Verwendung des Autos als Ausdruck von Lebensstil spielt neben den anderen Verwendungszwecken eine wesentliche Rolle, sei es die Autokapazität auszunutzen oder sei es Symbol von Reichtum oder als Prestige. Was auch immer Zutritt führt dazu, dass nicht regelkonformes Verhalten als solches nicht eingeschätzt wird.

12.1 Beantwortung der Forschungsfrage und der Unterfrage

Die in der Einleitung vorgestellten Forschungsfrage und die in Kapitel 10 vorgestellte Methode eines standardisierter Fragebogen in Form einer Onlineumfrage, die für die Beantwortung herangezogen wurde, wurden mit statistische Methoden der quantitativen Sozialforschung nach Backhaus ausgewertet. Nach dem Zusammenfassen der Ergebnisse sollte sich nun der Beantwortung der Forschungsfrage und der Unterfrage gewidmet werden, mit welcher sich in dieser Arbeit beschäftigt wurde. Mit der Umfrage wurde untersucht, wie gewisse Verhaltensweisen im Straßenverkehr eingeschätzt werden und mit der Unterfrage der Selbst- und Fremdeinschätzung, soll die Forschungsfrage unterstützend beantworten werden.

Die Beantwortung der Unterfrage nach der Selbst- und Fremdeinschätzung, ist zu sagen, dass viele Autofahrer*innen sich positiv, also konzentriert, vorausschauend, sicher und rücksichtsvoll beschreiben, zeitgleich aber auch das Verhalten der anderen als regelwidrig

einschätzen. Was die Fremdeinschätzung betrifft, wird das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer als draufgängerisch, rücksichtslos, also eher negativ beschrieben, aber auch hier ist anzumerken, dass das Verhalten nicht nur negativ, sondern auch gleich als regelwidrig beschrieben wird. Die Selbsteinschätzung fällt im Schnitt positiver aus als die Fremdeinschätzung und spielt daher in Bezug auf die Einschätzung von regelwidriges Verhalten eine wichtige Rolle. Man schätzt sich selber besser ein als die anderen und die anderen werden schlechter eingeschätzt als man sich selbst. Die Einschätzung des Verhaltens der anderen Autofahrer*innen im österreichischen Straßenverkehr bewirkt, dass sich das persönliche Verhalten verändert. Die Ergebnisse zeigten, dass viele der Befragten wenn sie das Verhalten als tatsächlich regelwidrig einschätzen vorsichtig und vorausschauend wird. Nur in wenigen Fällen wird das Verhalten rücksichtslos und riskant. So zeigt sich, dass das Verhalten trotz Selbst- und Fremdeinschätzung, Einfluss auf das Verhalten im Straßenverkehr haben.

Was die Beantwortung der Forschungsfrage betrifft kann gesagt werden, dass die am häufigsten beobachteten Verhaltensmerkmale Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, nicht blinken bei Spurwechsel, überhöhte Geschwindigkeit, und kein rechtzeitiges Einordnen beim Reißverschlussystem, die Voraussetzungen sind, die in der Forschungsfrage erwähnt werden. Die angesprochenen persönlichen Merkmalen in der Forschungsfrage sind Geschlecht, Alter und Fahrerfahrung führen dazu , dass regelwidrig Verhalten als regelwidrig eingeschätzt wird. Die Dauer des Führerscheinbesitz ist ein Merkmal, welches dazu führt, dass regelwidriges Verhalten milder bzw. als nicht regelwidriges Verhalten eingeschätzt wird. Die Fahrerfahrung, als Voraussetzung führt dazu, dass das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr regelwidriger eingeschätzt wird. Das Alter als ein persönliches Merkmal führt auch dazu, dass mit steigendem Alter das Verhalten im Straßenverkehr immer mehr als regelwidrig eingeschätzt wird. Wie durch die Hypothesen gezeigt wurde, wird das Verhalten im Straßenverkehr nicht nur durch persönliche Faktoren, sondern auch durch soziodemographische Faktoren, und Faktoren wie Verwendung und Bedeutung des Autos beeinflusst.

Die Veränderung des persönlichen Verhaltens im Straßenverkehr, wenn es als vorsichtig, sicher, vorausschauend, wird anhand der beobachtbaren Merkmalen vorsichtig, vorausschauend oder konzentriert. Nur in geringen Fällen wird es rechthaberisch, rücksichtslos und draufgängerisch. Daher könnte man sagen, dass Drängeln, knapper Sicherheitsabstand, nicht blinken bei Spurwechsel, überhöhte Geschwindigkeit, und kein

rechtzeitiges Einordnen beim Reißverschlussystem als Verhalten im Straßenverkehr dazu führt, dass das persönliche Verhalten im Straßenverkehr in den meisten Fällen vorsichtiger und vorausschauender wird, und in den wenigen Fällen rechthaberisch und draufgängerisch wird. Diese Verhaltensweisen führen nicht nur dazu, dass das Verhalten der anderen als regelwidrig eingeschätzt wird, sondern auch zur Veränderung des Fahrverhaltens, welches wiederum durch die durch das Alter, Fahrerfahrung und Verwendung und Bedeutung des Autos, beeinflusst wird.

Um die Forschungsfrage zusammenfassend zu beantworten, ist zu sagen, dass das Verhalten wechselseitig bedingt und beeinflusst und je nach Situation und Faktoren unterschiedlich aufgefasst wird, die die Entscheidung einer Handlungsalternativen entschieden beeinflusst.

12.2 Limitationen

Die aufgetauchten Limitationen sind durch einen Mangel an Literatur über dieses Thema ob regelwidriges Verhalten als solches eingeschätzt wird ob es das persönliche Verhalten im Straßenverkehr beeinflusst und zum anderen einer geringen Teilnehmeranzahl an der Onlineumfrage entstanden. Die wissenschaftliche Literaturrecherche muss als Limitation angeführt werden, da es zahlreiche kommerzielle Studien zum Verhalten im Straßenverkehr gibt, welche nicht alle in die Arbeit mitaufgenommen werden konnten, die zeigen, dass nicht regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr vorherrscht. Des weiteren beschränkte ich mich auf online verfügbare Publikationen. Eine Schwäche der kommerziellen Studien ist, dass es Beobachtungsstudien sind, die Zusammenhänge aufgezeigt, aber keine Kausalität und auf einen theoretischen Ansatz bezogen. Wäre in dieser Masterarbeit sämtliche Studien und deren Designs mitaufgenommen hätte dies, den Rahmen der Masterarbeit überschritten.

Die Datenqualität stellt eine weitere Limitation dar, weil die Stichprobe keine Normalverteilung hat. Die fehlende Normalverteilung könnte auf die geringe Teilnehmeranzahl zurückgeführt werden. Diese geringe Teilnehmeranzahl könnte dazu führen, dass zwar Zusammenhänge ermittelt werden konnten, die aber wenig Auskunft über die Faktoren geben. Für eine gute Repräsentativität wäre eine große Stichprobe wünschenswert gewesen. Wenn es ein kommerzielle Forschung wäre, denke ich hätten schon mehr an der Umfrage teilgenommen, weil die Probanden etwas dafür bekommen hätten, als nur Zeit reinzustecken.

Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit sollen zu einer nachdenklich Perspektive von regelwidrigen Verhalten im Straßenverkehr anregen, was zwar weit bekannt ist, wissenschaftlich aber wenig erforscht wurde. Diese Ergebnisse bilden nur einen Ausschnitt der Realität ab und es soll nichts überinterpretiert werden. Zwar besitzen quantitativen Studien die Möglichkeit eine hohe Reichweite zu haben, aber die Beschreibungen der geschlossenen Fragen bilden objektiv die Realität ab. Wäre es eine qualitative Studie gewesen, wäre die Reichweite nicht so groß, dafür wäre die subjektive Darstellung der Befragten umso besser. Da es darum ging eine hohe Reichweite und objektive Beurteilung der Realität gilt wurde das quantitative Vorgehen gewählt, aber eine subjektive Beschreibungen von Situationen im Straßenverkehr hätten die Daten gut ergänzt.

12.3 Ausblick

Diese Forschung soll dazu anregen ein Verständnis für Verhaltensweisen im österreichischen Straßenverkehr zu schaffen, wodurch sich weitere Fragen ergeben, die mithilfe von anderen wissenschaftlichen Disziplinen untersucht werden können. Da es viele Studien zum Verkehr gibt, was Prävention, Aggressivität, Rücksichtslosigkeit und rücksichtslosen Verhalten im Straßenverkehr betrifft, ist auch nun die Zeit sich die Auswirkungen solcher Verhaltensweisen näher anzusehen. Das Thema und die aufgeworfenen Frage erfordert eine interdisziplinäre Forschung hinsichtlich der Straßenverkehrsordnung für Handlungs- und Verhaltensanweisung, der Technik, mittels technischer Ausstattung, die das Autofahren vereinfachen und optimieren, sowie die Infrastruktur, was den Ausbaus von Straßen für Autofahrer*innen betrifft.

Die Befragten schätzen regelwidriges Verhalten als solches tatsächlich ein und beeinflusst das persönliche Verhalten. Die Erkenntnisse zeigen, dass die Gesetzmäßigkeiten des menschlichen Handelns die Interaktion von Mensch zu Mensch Rationalität unterliegt. Das Verständnis-, Interpretations- und Verhaltensrepertoires des Individuums hat einen großen Handlungsspielraum mit verschiedenen Facetten aus denen es betrachtet werden kann. Nicht nur das Fahrverhalten, der Fahrzeugtyp und die Interaktion im Straßenverkehr, sondern auch technische Eigenschaften wie Fahrassistenzsysteme sollen in weiteren Forschungen miteinbezogen werden. Die Interaktion lässt sich durch die Nutzerebene von technischen Geräten beim Fahren, welche durch ihre automatisierte Interpretation und die Erstellung einer adaptiven Handlungsalternative durch ein technisches System erweitern. Fahrerfahrung und persönlichen Merkmalen werden dadurch beeinflusst. Situative

Merkmale werden durch die Erfahrungen bestimmt, denn je mehr vorhanden sind, desto schneller und präziser Verknüpfungen hergestellt und eine Handlungsalternative gewählt werden.

13. Literaturverzeichnis

A. Handl, T. Kuhlenkasper. (2017). *Multivariate Analysemethoden. Theorie und Praxis mit R*. 3. Auflage. Berlin: Springer

AG Soziologie.(1992). *Denkweise und Grundbegriffe der Soziologie. Eine Einführung*. Frankfurt: Campus Verlag

Adelt P.J., Grimmer W., Stephan E.R.,(1999). *Autofahrertypen auf Deutschlands Straßen. Sicher Direct Studie 97*. Bremerhaven: Verlag für neue Wissenschaften GmbH

Atteslander,P. (2000). *Methoden der empirischen Sozialforschung*. 9. Auflage. Berlin.

Backhaus, K., Erichson, B., Plinke, W., & Weiber, R. (2008). *Multivariate Analysemethoden*, 12., vollst. Überarb. Aufl., Berlin.

Batinic, B., Puhle, B., & Moser, K. (1999). *Der WWW-Fragebogen-Generator (WFG)*.

Banse, R., Koppehele-Gossel, J., Zöhner, M., & Schubert, W. (2015). *Der Einfluss von Sanktionen auf das Verhalten im Straßenverkehr*. In *11. Gem Symp*

Bauer Th., Risser R., Soche P., Teske W., Vaughan Ch.(1981). *Kommunikation im Straßenverkehr*. in: ZVR 1981

Baur, N., & Blasius, J. (2014). *Methoden der empirischen Sozialforschung*. In *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer

Becker, Howard S. (1967). *Whose Side Are We On?* In: *Social Problems*, 14(3).

Becker, Howard S. (2019). *Außenseiter. Zur Soziologie abweichenden Verhaltens* (3. Aufl.). Wiesbaden: Springer.

Berger, H. J., Bliersbach, G., & Dellen, R. G. (1973). *Macht und Ohmacht auf der Autobahn. Dimensionen des Erlebens beim Autofahren*.

Berger, H. J., Bliersbach, G., & Dellen, R. G. (1975). *Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr*. Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrsfreiheit. Institut an der Universität zu Köln.

Binder, D. (2019).*Das Sicherheitspaket 2018/eingereicht von Daniela Binder*(Doctoral dissertation, Universität Linz).

Bohle, H.(1975). *Soziale Abweichung und Erfolgchancen: die Anomietheorie in der Diskussion*.

Bukasa, B., Wenninger, U., (1985) Beziehung zwischen verkehrspsychologischen Testverfahren und Kriterien des Fahrverhaltens unter Verwendung einer Fahrertypologie. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 31.Jg. , Heft 2/II.

Büker, M., Kramer, B., Böde, E., Vander Maelen, S., & Fränzle, M. (2019). Identifikation von Automationsrisiken hochautomatisierter Fahrfunktionen in PEGASUS. In *AAET Automatisiertes und vernetztes Fahren*

Clausen, U. (2013). Einführung und Begriffe. In *Verkehrs-und Transportlogistik. Berlin: Springer.*

Chaloupka, C., Risser, R., & Zuzan, W.-D. (2011). Verkehrspsychologie: Grundlagen und Anwendungen (1. Aufl.). Wien: FacultasWUV.

Chaloupka-Risser, C, Berger, W, Hoffer, M, Rauch, U, Wunsch, D, Ausser, K, Rothberger, T., (2013) Phänomen Linksfahren auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen – Maßnahmen und Empfehlungen zum Rechtsfahrgebot. Wien

[Cornish, D. B. and Ronald V. Clarke \(1985\):](#) *Crime as rational choice*. In: The Reasoning Criminal. New York

[Cornish, D. B. and Ronald V. Clarke \(1986\):](#) *The reasoning criminal: rational choice perspectiv on offending* In: Research in criminology: New York: Springer Verlag

Cornish, D. B., and Clarke, R. V. (2003). Opportunities, precipitators and criminal decisions: A reply to Wortley's critique of situational crime prevention. *Crime prevention studies*

Diekmann, A., & Voss, T. (2008). Die Theorie rationalen Handelns. Stand und Perspektiven. Rational Choice Theorie: Probleme und Perspektiven

Diekmann, A. (2009). Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. *Überarbeitete Neuausgabe, 20.*

Durkheim, E. (1893). Über soziale Arbeitsteilung: Studie über die Organisation höherer Gesellschaften. Suhrkamp Verlag; 8. Edition

Dollinger, B., & Raithel, J. (2006). Einführung in Theorien abweichenden Verhaltens: Perspektiven, Erklärungen und Interventionen.

Döring, T., & Aigner-Walder, B. (2015). Verkehrs-, umwelt-und raumbezogene Aspekte der Elektromobilität unter Berücksichtigung entscheidungstheoretischer Überlegungen zum Nutzerverhalten. Sofia, Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse.

Dwight A. Hennessy, D. L, Wiesenthal. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. in Aggressive Behavior. Volume 25, Issue 6: Wiley Online Library .

- Egelhaaf, M., Alexander, B. F., & Zimmermann, K. (2008). Unfallgeschehen älterer Verkehrsteilnehmer
- Eifler, S., & Schulz, S. (2007). Rational Choice, Handlungskontrolle und Alltagskriminalität. *Soziale Probleme*
- Evers Claudia.(2009). Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn
- Falkenstein, M., Poschadel, S., & Joiko, S. (2014). Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer.
- Fischer, A., H.-U. Kohr.(1980). Politisches Verhalten und empirische Sozialforschung. Leistung und Grenzen von Befragungsinstrumenten.München: Juventa Verlag
- Friedrichs, J. (1990).*Methoden empirischer Sozialforschung*. Berlin: Springer
- Funke, T. (2006). Entwicklung von Verkehrsmittelwahlmodellen für komplexe Mitfahrverkehre.
- Fuchs, Marek.(2000). Befragung einer seltenen Population. Das Schneeball-Verfahren in einer CATI-Studie. Hufken, Volker (Hg.): Methoden in Telefonumfragen. Opladen: Westdeutscher Verlag
- Furian, Gerlad, & Salamon, Brigitte. (2015). Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich Ergebnisse einer KfV-Studie
- Gatscha, Michael; Marion,Seidenberger; Gerhard,Klösch.(2020). Ablenkungsstudie.ÖAMTC
- Goffman,E. 1999 (1967). Interaktionsrituale .Über Verhalten in direkter Kommunikation. 5. Auflage, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Goffman, Erwin (1999). Interaktionsrituale .Über Verhalten in direkter Kommunikation. 5. Auflage, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Grundtner, Herbert.(2007). Die österreichische Strassenverkehrsordnung – Gesetzestexte, Novellen, Verordnungen, Internationale Abkommen, Judikatur, Kommentar. Band I und II. Wien: LexiNexis Orac

Gründl M.(2005). Fehler und Fehlverhalten als Ursache von Verkehrsunfällen und Konsequenzen für das Unfallvermeidungspotenzial und die Gestaltung von Fahrerassistenzsystemen. Regensburg: Regensburg, Universität; 2005.

Gronlund, S. D., Ohrt, D. D., Dougherty, M. R. P., Perry, J. L. & Manning, C. A. (1998). Role of memory in air traffic control. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 4, 263-280.

Gugerty, L. J. (1997). Situation awareness during driving: explicit and implicit knowledge in dynamic spatial memory. *Journal of Experimental Psychology: Applied*

Hauptmann, Peter 1999: Grenzen und Chancen von quantitativen Befragungen mit Hilfe des Internet. In: Batinic, Bernad; Werner, Andreas; Gräf, Lorenz; Bandilla, Wolfgang (Hrsg.): *Online Research. Methoden, Anwendungen und Ergebnisse*. Göttingen: Hogrefe,

Hautzinger, H., Manssen, G., Schlag, B., Müller, H. E., Pfeiffer, M., Rößger, L. & Gehlert, T. (2011). *Regelverstöße im Straßenverkehr*. Berlin: *GDV*

Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior: Official Journal of the International Society for Research on Aggression*, 25(6), 409-423.

Herfeld, C., & Tutić, A. (2020). 3 Spielarten der Rational-Choice-Theorie. *Rational Choice*.

Hoffer, M.(2006). *StVO – Strassenverkehrsordnung – 1960 idF der 21.Novelle von 09.06.2005*. Wien: Neuer Wissenschaftlicher Verlag

Holte H. (2012). Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Bremerhaven: Wirtschaftverl. Verlag für neue Wissenschaft

Hoor, Maximilian. (2021). Öffentliche Mobilität und eine neue Mobilitätskultur–Grundlagen, Entwicklungen und Wege zur kulturellen Verkehrswende. In *Öffentliche Mobilität* (pp. 165-194). Springer VS, Wiesbaden.

Howard, Becker:(2014) *Außenseiter. Zur Soziologie abweichenden Verhaltens*, 2. Auflage, Wiesbaden. Springer.

- Janssen, J., & Laatz, W. (2007). Lineare Regression. Statistische Datenanalyse mit SPSS für Windows: Eine anwendungsorientierte Einführung in das Basissystem und das Modul Exakte Tests
- Kappelhoff, P. (2000). Rational Choice, Macht und die korporative Organisation der Gesellschaft. In *Theorien der Organisation*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Keplinger, R. R, Wimmer.(2021). Straßenverkehrsordnung 1960 – Praxiskommentar. PROLIBRIS Verlag.
- Knoflacher, H.(2005) Analyse der Möglichkeiten einer Weiterentwicklung der Kontrolltätigkeit im Bereich der Verkehrsüberwachung. Band 143
- Kölbel, R. (1997). Rücksichtslosigkeit und Gewalt im Straßenverkehr: Eine kriminologisch-strafrechtliche Untersuchung. Frankfurt am Main u.a.: Peter Lang GmbH, Internationaler Verlag der Wissenschaften
- Köhler, M., Schlattmann, M., Bamberg, S., Kröling, S., & Gehlert, T. (2018). Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes PARTY. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft eV Unfallforschung der Versicherer.
- Krainz, D., & Riccabona-Zecha, C. (2014). Aggressivität im Straßenverkehr Ergebnisse einer KFV-Studie
- Kretschmer, E.(1977). Untersuchungsansatz zur Erhöhung der Wirksamkeit polizeilicher Überwachung im Straßenverkehr. in: PVT
- Kruger Justin , David Dunning:(1999) Unskilled and unaware of it: How difficulties in recognizing one's own incompetence lead to inflated self-assessments. In: Journal of Personality and Social Psychology. Band 77, Nr. 6
- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2019). Datenaufbereitung und Datenbereinigung in der qualitativen Sozialforschung. In *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer.
- Kühnel, S; Dagmar, K.(2004). Statistik für die Sozialwissenschaften: Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Rowohlt Taschenbuch Verlag
- Lamnek, S., & Krell, C. (2005). Qualitative sozialforschung. München: Psychologie Verlags Union.
- Maag, C. (2005). Fahrer und Verkehrsklima - Eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Ursachen und Folgen von Emotionen im Straßenverkehr. In: VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (Hrsg.), Heft 22: Mensch-Maschine-Systeme. Düsseldorf: VDI-Verlag
- Macionis, J. J. (2010). Sociology Confronts the World: Past, Present and Future. *Sociological Viewpoints*, 26(2), 85.
- Marek B.(2002). Optimal fractional sample delay filter with variable delay Techonline Bedford, USA

- Maurer, M., & Jandura, O. (2009). Masse statt Klasse? Einige kritische Anmerkungen zu Repräsentativität und Validität von Online-Befragungen. In *Sozialforschung im Interne*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Martinussen et al. (2017) The relationship between the Driver Behavior Questionnaire, Sensation Seeking Scale, and recorded crashes
- Mayer, H. (2006). Interview und schriftliche Befragung: Entwicklung, Durchführung und Auswertung. Oldenbourg
- Merten K. (1981). Informelle Zeichengebung im Straßenverkehr. Köln: Bundesanstalt für Straßenverkehr
- Merton Robert K. (1968) Sozialstruktur und Anomie. In: F. Sack, R. König (Hrsg.): Kriminalsoziologie. Frankfurt am Main
- Merz, J. (1979). Berufszufriedenheit von Lehrern. Eine empirische Untersuchung. Weinheim/Basel
- Messner, U. Omann, D. (2007). Verkehrsunfallsstatistik, Heft 39. Wien: Kuratrorium für Verkehrssicherheit
- Nuhn, H, Hesse, M. (2006). Verkehrsgeographie. Schöningh (UTB).
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*,
- Peter, Herbst. (2019). Schlechte Fahrer halten sich für die besten Saarbrücker Zeitung, Verlag und Druckerei GmbH
- Pickering, T. R., Egeland, C. P., Domínguez-Rodrigo, M., Brain, C. K., & Schnell, A. G. (2008). Testing the "shift in the balance of power" hypothesis at Swartkrans, South Africa: hominid cave use and subsistence behavior in the Early Pleistocene. *Journal of Anthropological Archaeology*
- Przyborski, A., & Wohlrab-Sahr, M. (2014). Forschungsdesigns für die qualitative Sozialforschung. In *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- Pürstl G., Somereder Ch. (Hrsg.). (2003). Straßenverkehrsordnung - mit erläuternden Anmerkungen unter Berücksichtigung der Gesetzesmaterialien sowie einer Übersicht der Rechtsprechung. 11., neu bearb. u. aktualisierte Aufl., Stand: 1.10.2003, Wien: Manz Gesetzausgaben

- Raithel, J. (1999). Riskante Verhaltenspraktiken männlicher Jugendlicher im Fahrer-Nichtfahrer-Vergleich. *Blutalkohol*, 36(6).
- Rammner, S (2001): Mobilität in der Moderne – Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin.
- Reason, J. (1990). Human error. Cambridge university press.
- Richter, R.(2001). Soziologische Paradigmen: Eine Einführung in klassische und moderne Konzepte. Wien: WUV Universitätsverlag
- Riccabona-Zecha, C. (2004). Draengeln auf Autobahnen. Noetigung durch dichtes Auffahren und Lichthupen?. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 49(1).
- Risser, Ralf.(1988). Kommunikation und Kultur des Straßenverkehrs. Wien: Literas Universitätsverlag
- Risser R. (2000). Measuring influences of speed reduction on subjective safety, Workshop on Traffic Calming in New Dehli
- Risser. R.(2007). Grundlagen der Verkehrssoziologie. Institut für Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit. Wien
- Risser, R. (2010). Verantwortliches Handeln. *SchriFTenreihe VerKEhrSSicherheit*,
- Raithel, J.(2002). Ernährungs-und Gesundheits-/Risikoverhalten Jugendlicher. Zeitschrift für Gesundheitswissenschaften= Journal of public health,
- Raithel, J. (2012) Andreas Widmer: Deviantes Verkehrsverhalten. Göttingen: Hogrefe
- Ross, L., Greene, D., & House, P. (1977). The “false consensus effect”: An egocentric bias in social perception and attribution processes *Journal of experimental social psychology*, 13(3)
- Robatsch, K.(2017). Nicht angepasste Geschwindigkeit Untersuchungen zu Lösungen, Hindernissen und Mythen. KfV Studie
- Schlag, B. (2006). *Risikoverhalten im Straßenverkehr*. Techn. Univ.
- Schmidbauer J.(2021). Jeder dritte Unfall durch Ablenkung. Wien: Mein Bezirk Verlag

Schmitz B.1994).., Mobilitätsmotive: Warum ist der Mensch mobil? In: Flade A. (Hg.):
Mobilitätsverhalten, Psychologie. Weinheim: Verlags Union

Seipel, C. (1994). Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland: Kenntnisstand und
Perspektiven

Silvis, W. M., Marek, G., Kreft, N., & Schindler, W. (2002). Diesel particulate measurement
with partial flow sampling systems: a new probe and tunnel design that correlates with full
flow tunnels. *SAE Transactions*.

Stanton, N. A., Salmon, P., Jenkins, D., & Walker, G. (2009). *Human factors in the design
and evaluation of central control room operations*. CRC Press.

Stefan, C. (2008). Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle Unfallursachen und -
verschuldung. KfV Studie

Thaller, C. (2018). Strategische, Verkehrsprognose. Rückkopplung einer Makroskopischen
Extrapolation mit einer Mikroskopischen Verkehrssimulation. Dortmund.

Thann, O. A., Marlovits, J., Oswald, (2007). Seniorenstudie: Aktiv und sicher ins hohe Alter.
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Urban, D., & Mayerl, J. (2018). *Angewandte Regressionsanalyse: Theorie, Technik und
Praxis*. Wiesbaden: Springer VS.

Wagner, P., & Hering, L. (2014). Online-Befragung. In *Handbuch Methoden der
empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS

Welker, M., A. Werner, J. Scholz. (2005): Online-Research. Markt- und Sozialforschung mit
dem Internet. Heidelberg.

Wahl, K. (2009). Aggression und Gewalt : ein biologischer, psychologischer und
sozialwissenschaftlicher Überblick (1. [Dr.]). Heidelberg: Spektrum

Wickens, C.M., Mann, R.E., & Wiesenthal, D.L. (2013). Addressing driver aggression:
Contributions from psychological science. *Current Directions in Psychological Science*

Williosn, R., P. Benjamin. (2018). Disentangling the motivations for organizational insider
computer abuse through the rational choice and life course perspectives. In: *Data Base for
Advances in Information Systems*

13.1 Internetverzeichnis

https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/unfallstatistik_vorjahr.aspx,
abgerufen am 1. Juni 2021

<https://soziologieheute.wordpress.com/2009/01/26/anomie/> abgerufen 8.5.2021

<https://www.kfv.at/aggression-im-verkehr-schuld-sind-immer-die-anderen/>, abgerufen am
25.8.2021

<https://www.autoscout24.at/unternehmen/mediacenter/umfragen/6-von-10-auf-auto-angewiesen/>, abgerufen am 25.8.2021

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20120727_OTS0010/allianzverkehrsstudien-ioren-ab-75-besonders-gefaehrdet, abgerufen am 1.8.2021

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210708_OTS0222/nationalrat-beschliesst-raserpaket-gegen-geschwindigkeitsueberschreitungen-im-strassenverkehr, abgerufen am
1.8.2021

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20070601_OTS0074/oeamtc-das-hoechste-risiko-auf-der-strasse-getoetet-zu-werden-tragen-jung-und-alt-teil-2, abgerufen
am 1.8.2021

<https://soziologieheute.wordpress.com/2009/01/26/anomie/> abgerufen 8.7.2021

<http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/>, abgerufen am 25.6.2021

[https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?
Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336](https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336), abgerufen am 5.5.2021

<https://www.kfv.at/ablenkung-im-strassenverkehr-tendenz-steigend/>, abgerufen am
5.5.2021

<https://www.kfv.at/aggressiv-durch-den-strassenverkehr-was-zaehlt-ist-nur-das-ziel/>,
abgerufen am 5.5.2021

<https://www.oeamtc.at/thema/panne-unfall/oeamtc-60-jahre-verkehrsunfallstatistik-17955529>, abgerufen am 5.5.2021

<https://www.autoscout24.at/unternehmen/mediacenter/umfragen/umfrage-raser-und-draengler-machen-wahnsinnig/>, abgerufen am 5.5.2021

<https://www.globis-consulting.com/methodenueberblick-analyseverfahren-in-der-marktforschung/>. abgerufen am 30.6.2021)

<https://rdb.manz.at/document/rdb.tso.Lizvr20150717>, abgerufen 1. Mai 2021

<https://rdb.manz.at/document/rdb.tso.Lizvr2014120>, abgerufen 1. Mai 2021

13.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Ralf Risser, Was unser Verhalten beeinflusst (Risser, 2007).....10

Abbildung 2 Clarke and Cornish, Initial Involvement Model central constructs
(Clarke & Cornish, 1985)
.....19

Abbildung 3 Jürgen Raithal, Integratives Modell zur Genese Riskanten Verkehrsverhaltens
(Raithal, 1999/2004).....21