Zeitschrift: Kriminologisches Bulletin = Bulletin de criminologie
Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie
Band: 15 (1989)
Heft: 2

Artikel: Frauen im Strassenverkehr : haben sie eine bessere Moral?
Autor: Karstedt-Henke, S.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1046914

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

FRAUEN IM STRASSENVERKEHR: HABEN SIE EINE BESSERE MORAL?

S. Karstedt-Henke

1. Frauen im Strassenverkehr - auf dem Weg zur "Gleichberechtigung"

Die Frauen sind auf dem Wege. sich einen Bereich des Alltagslebens zu erobern, der noch vor 30 Jahren als eine ausgesprochen männliche Domäne galt, den Strassenverkehr. Bis vor kurzem war die gesamte Industrie in ihren Angeboten und in ihrer Werbung auf den männlichen Fahrer orientiert, für den das Kraftfahrzeug nicht nur ein Mittel für den raschen und bequemen Transport ist, sondern der mit dem Autofahren "Auslebenstendenzen" verbindet, der "Freude am schnellen Fahren" und auch Freude am risikoreichen Fahren hat (Delberg 1973).

Erst seit kurzem beginnt die Autoindustrie, die Frau als selbständige Käuferin zu entdecken und stellt ihre Werbung daraufein (Vierboom 1988). Sie trägt damit einer Entwicklung Rechnung,die im letzten Dezennium geradezu sprunghaft zu einem überproportionalen Anstieg der Beteiligung der Frauen am Strassenverkehrgeführt hat. Sie hat nun nicht mehr den Seltenheitswert der mitleidig belächelten "Frau am Steuer", sondern die Frauen sind deute kurz vor der "Gleichberechtigung" im Sinne der proportionalen Beteiligung am Strassenverkehr. Dies gilt nicht nur für die PKW-Nutzung, sondern auch für den Anteil der Berufskraftfahrerinnen, der, wenn auch langsamer, so doch stetig steigt.

Wird sich die bislang deutlich niedrigere Verkehrsdelinquenz der Frauen nun gleichermassen entwickeln? Werden sie sich an den gerade in letzter Zeit von den Verkehrsrichtern der Bundesrepublik Deutschland beklagten "rüden

Umgang" auf den Strassen der Republik und damit an ihre männlichen Kollegen anpassen? Wird die Wirkung des "exposure to risk" zum Tragen kommen, d.h. dass mit einer Intensivierung der PKW-Nutzung durch Frauen und der Steigerung ihrer Fahrleistung gewissermassen automatisch auch ihr Delinquenzrisiko steigt? Solche Ueberlegungen sind in der Kriminologie als Effekte der Opportunitätsstruktur bekannt, wenngleich bislang kaum untersucht (Sparks 1980).

Oder kommen umgekehrt eine spezifisch weibliche Moral im Strassenverkehr und weibliche Formen des Umgangs im Strassenverkehr zum Tragen, die die Delinquenzbelastung von Frauen generell niedrighalten, so dass wir - wie in der generellen Delinquenzbelastung sowohl im Dunkel- wie im Hellfeld - eine deutlich geringere Belastung für weibliche Verkehrsteilnehmer in Zukunft feststellen werden? Dies hätte zur Folge, dass bei zunehmender Verkehrsbeteiligung weiblicher Kraftfahrer das generelle Unfallrisiko - zumindest bei schwereren Unfällen - sowie die Delinquenzbelastung aller Verkehrsteilnehmer bezogen auf die Zahl der zugelassenen PKW oder die PKW-Fahrleistungen abnehmen würde. Tatsächlich lässt sich in vielen Ländern für das vergangene Jahrzehnt eine Abnahme der Unfall- und Deliktziffern beobachten, die sicherlich durch ein Bündel sehr unterschiedlicher Ursachen wie Gesetzesänderungen (Killias in diesem Band) und die Oelkrise sowie in deren Folge eingeführte Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgelöst wurden, wobei der Effekt der zunehmenden Verkehrsbeteiligung von Frauen sicher nicht gering veranschlagt werden dürfte. Noch weitergehend wird die These diskutiert, dass der wachsende Anteil an weiblichen Verkehrsteilnehmern in Zukunft sich als Motor eines Einstellungs- und "klimatischen" Wandels im Strassenverkehr dahingehend auswirken könne, dass auch bei männlichen Verkehrsteilnehmern die Delinquenz gesenkt wird mit der Folge eines generell niedrigeren Niveaus an Delinquenz und eines "höheren Niveaus" an verantwortungsbewusstem, regelkonformen Verhalten im Strassenverkehr?

Ich werde im folgenden versuchen, anhand statistischer Daten und einiger Untersuchungen diese Fragen zu beantworten. Dabei werde ich zunächst kurz die Entwicklung der Verkehrsbeteiligung der Frauen in der Bundesrepublik darstellen, um anschliessend die Entwicklung der Verkehrsdelinquenz zu beschreiben. Auf der Grundlage der generellen Delinquenzentwicklung und eines einzelnen Deliktes werde ich die These der

"Opportunitätsstruktur" überprüfen. Sodann werde ich untersuchen, ob sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede in den Einstellungen zum regelkonformen Verhalten im Strassenverkehr feststellen lassen, und wie solche Einstellungsmuster im generellen Rechtsbewusstsein von Frauen einerseits und in ihren spezifischen Einstellungen zum Verkehrsverhalten andererseits verankert sein können. Anhand dieser Ergebnisse sowie der Untersuchung einer Gruppe stark delinquenzbelasteter Kraftfahrerinnen möchte ich schliesslich skizzieren, in welche Richtung die Entwicklung gehen könnte: "Anpassung" an die männlichen Kraftfahrer oder ihre "Erziehung".

2. Beteiligung von Frauen im Strassenverkehr

Die Zahl der Führerscheinbesitzer in der Bundesrepublik Deutschland hat sich zwischen 1965 und 1985 mehr als verdoppelt. An der Gesamtzunahme von 130% sind die Frauen überproportional beteiligt: während die Zunahme bei den Männern 65% betrug, gibt es 1985 nahezu fünfmal soviele Führerscheinbesitzerinnen als 1965, die Wachstumsrate beträgt 373%. Entsprechend kommt es zu einer drastischen Verschiebung der Anteile männlicher und weiblicher Kraftfahrer in den zwei Dezennien: liegt der Anteil der Frauen 1965 bei 20,7%, so liegt er 1985 bei 42,8% (Möller 1988).

Dabei sind es vor allem die jungen Jahrgänge, in denen sich der Anteil männlicher und weiblicher Führerscheinbesitzer angleicht: Bei den 20 - 29-jährigen verfügen 86% der Männer und 81% der Frauen über eine PKW-Fahrerlaubnis, bei den 30 - 39-jährigen sind es 90% der Männer und 89% der Frauen. In den folgenden Jahrgängen verschieben sich diese Relationen dann drastisch zu Ungunsten der Frauen; steht in der Altersgruppe der 40 - 49-jährigen noch ein Anteil von 92% männlicher Führerscheinbesitzer 74% der weiblichen gegenüber, sind es bei den 50-59jährigen nur noch 48% gegenüber 86%. Hier sind also seit 1965 deutlich Kohorten nachgewachsen, in denen der Führerscheinbesitz kaum noch Geschlechtsunterschiede aufweist (INFAS 1985).

Die Zahl der Frauen, die als Halter eines PKW registriert sind, hat sich in den beiden Jahrzehnten von 1965 - 1985 mehr als verzehnfacht (+ 950%); betrug ihr Anteil 1965 ca. 5%, so sind es 1985 19.3%. An der gesamten

Zuwachsrate von PKW-Besitzern von 173% sind die Frauen demnach überproportional beteiligt (Kraftfahrt-Bundesamt 1988). Deutliche Differenzen sind allerdings immer noch beim PKW-Besitz und der PKW-Haltung festzustellen, wobei 30% der Frauen in den Jahrgängen bis 50 Jahre Halter eines PKW sind gegenüber 80 % der Männer. Die tatsächliche Beteiligung am Strassenverkehr ergibt sich jedoch aus der Nutzung eines KFZ einerseits und aus der PKW-Fahrleistung andererseits. Männer der genannten Jahrgänge sind als Halter in der Regel auch PKW-Nutzer. Bei Frauen ist dagegen der Anteil der Nutzerinnen doppelt so hoch und liegt mit 65% nur noch wenig unter dem der Männer. Bei den über 50-jährigen Frauen nimmt die Halter- und Nutzerquote drastisch ab, während die der Männer bis zur Gruppe der 60-69jährigen gleichbleibt (INFAS 1986).

Diese Masszahlen machen zwar die Veränderungen innerhalb weniger Jahrgänge deutlich genug, jedoch gilt als exakter Indikator der Verkehrsbeteiligung nur die Fahrleistung, d.h. die innerhalb eines bestimmten Zeitraums im PKW zurückgelegten Kilometer. Nur anhand dieses Indikators kann auch ermittelt werden, ob Unfallbeteiligung und Verkehrsdelinquenz beider Geschlechter sich tatsächlich im Hinblick auf das Risiko ("exposure to risk") bzw. die Opportunitäten zur Delinquenz unterscheiden. Die tatsächliche Fahrleistung ist ausserordentlich schwer zu ermitteln. Berechnungen anhand von Benzinverbrauch und PKW-Bestandszahlen vermögen kein exaktes Bild insbesondere alters- und geschlechtsspezifischer Fahrleistungen zu vermitteln. Nach Schätzungen des Kraftfahrt-Bundesamtes haben die Frauen ihre Fahrleistung von ca. 10 Mrd. Kilometern im Jahre 1965 auf ca. 65 Mrd. Kilometer 1985 gesteigert und somit von einem Anteil von ca. 6% auf ein Fünftel. Auch am Gesamtzuwachs sind sie überproportional beteiligt: einem Gesamtzuwachs von 115% steht ein Zuwachs bei den Frauen von 550% gegenüber (Kraftfahrt-Bundesamt 1988).

Seit 1976 wird vom Bundesminister für Verkehr für bestimmte, über das Jahr verteilte Stichtage bei ca. 15.000 Haushalten das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder nach Verkehrsmitteln, Zielen, zurückgelegten Kilometern und Zeitdauer erfasst. Die gesamte auf diese Weise ermittelte PKW-Fahrleistung betrug 1976 ca. 281 Mrd. Kilometer und 1982 342 Mrd. Kilometer, nahm also um 20% zu. Der Anteil der Frauen an der Gesamtfahrleistung lag 1976 mit 19,6% bei ca. 52.5 Mrd. Kilometern, während er 1982 mit 80 Mrd. bei

23% lag. Die Fahrleistung der Frauen hat insgesamt in den 6 Jahren um 50 % zugenommen, die der Männer dagegen nur um 15%, so dass sie an der Gesamtzunahme mit 43.3% nahezu gleichberechtigt beteiligt sind (Kretscher-Bäumel 1988, Hautzinger und Tassaux 1987). Auch hier liegt die Verkehrsbeteiligung gerade bei den jüngsten Jahrgängen am höchsten: An der gesamten Fahrleistungder 18 - 24 jährigen sind die Frauen mit 35.5% beteiligt, bei den 25 - 44 jährigen noch mit 29.5%, bei den 45 - 64 jährigen dagegen nur mit 19.4%. Diese Zahlen indizieren zwar auch einen generationsbedingten Wandel, nimmt man die Daten zur Nutzung des PKW durch die Frauen hinzu, jedoch deuten sich hier auch lebenszyklisch bedingte Differenzen zwischen den Altersgruppen an: während bis zu 24jährige eine hohe Mobilität aufweisen, wird diese gerade bei den 25 - 44 jährigen Frauen durch Haushalts- und Familienpflichten und die damit verbundene Aufgabe der Berufstätigkeit eingeschränkt sein.

In keinem anderen gesellschaftlichen Bereich dürfte sich der Wandel von einem eindeutig männlich dominierten Bereich zur Gleichberechtigung so rasch vollzogen haben wie im Strassenverkehr. Ob und in welcher Weise ein so drastischer Wandel das "Verkehrsklima" beeinflussen und Auswirkungen auf Fehlverhalten und Delinquenz haben kann, ist in den folgenden Abschnitten zu untersuchen.

3. Verkehrsdelinquenz von Frauen: "exposure to risk" und Opportunitätsstruktur

Verkehrsdelinquenz gilt zwar als Massendelikt besonderer Art (Karstedt-Henke 1981), jedoch gibt es enge Beziehungen zwischen allgemeiner und Verkehrsdelinquenz (Kerner 1985, S. 36; Kaiser 1970 und 1981). Weibliche Verkehrsdelinquenz muss daher im Rahmen der generellen Deliktbelastung von Frauen untersucht werden. Die allgemeine Delinquenz - d.h. ohne Verkehrsdelinquenz - von Frauen liegt in allen westlichen Industriestaaten weit unter der der Männer; ihr Anteil an den Tatverdächtigen liegt konstant bei ca. 20 % und ist in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1973 und 1987 von 18% auf 23.3% angestiegen (Bundeskriminalamt, Polizeiliche Kriminalstatistik 1980-1987). Auch für einzelne Altersgruppen ergeben sich keine Veränderungen, die die These stützen könnten, dass mit der

Emanzipation der Frau und einer Angleichung der Geschlechterrollen eine Zunahme der Delinquenz verbunden ist. Hält man gegen diese offiziellen Daten die von Dunkelfelduntersuchungen, dann zeigt sich, dass im Dunkelfeld die Differenzen in der Delinquenzbelastung zwischen männlichen und weiblichen Jugendlichen nicht so drastisch ausfallen; die deutlichsten Unterschiede sind bei "Mehrfachtätern" (4 und mehr angegebene Delikte) festzustellen, unter denen die Mädchen nur einen Anteil von 35% haben (Albrecht u.a. 1988). Für die Chance, mit einem Delikt bei der Polizei auffällig zu werden, gibt es keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern, wobei zu berücksichtigen ist, dass es sich überwiegend um Ladendiebstähle handelt, an denenMädchen relativ stark beteiligt sind (Karstedt-Henke, Crasmöller 1988). Hier wird abzuwarten sein, wie sich die Legalbewährung dieser jüngsten Jahrgänge weiter entwickelt.

Betrachten wir die Gesamtdelinquenz einschliesslich der Strassenverkehrsdelinquenz anhand der Verurteiltenstatistik, ist für den Zeitraum von 1965 bis 1982 ein Rückgang des Anteils der Strassenverkehrsdelinquenz bei allen Strafmündigen (ab 14 Jahre) von 48% auf 40.5% festzustellen, zwischen 1973 und 1982 von 45.4% auf 40.5% (Kerner 1985). Dies dürfte auch auf Veränderungen in der justitiellen und der Strafverfolgungspraxis zurückzuführen sein sowie auf eine Zunahme der Drogendelinquenz in diesem Zeitraum (ebd., S. 36).

Bei Männern sind 1982 fast die Hälfte, 43.5%, aller verurteilten Straftaten Verkehrsdelikte, bei Frauen nur 24.1%, wobei für die Männer der Rückgang des Anteils der Strassenverkehrsdelikte an allen Straftaten zwischen 1973 und 1982 von 51.1% auf 43.5% mit 7,6% wesentlich deutlicher ausfällt als bei den Frauen von 27.7% auf 24.1% mit 3.6%. Entsprechend nimmt der Anteil der Frauen, die wegen Straftaten im Strassenverkehr verurteilt werden, zwischen 1973 und 1982 leicht zu, bleibt aber auf einem sehr niedrigen Niveau von unter 10% (1973: 7.6%; 1982: 9.3%), so dass wir insgesamt bei der Delinquenz von Frauen kaum von Verschiebungen ausgehen können, wie wir sie angesichts der Zunahme ihrer Beteiligung im Strassenverkehr erwarten könnten.

Betrachten wir ausgewählte Hauptdeliktgruppen ohne Körperverletzung im Vergleich mit der Verkehrsdelinquenz, können wir eine Annäherung beider Geschlechter feststellen. In den Jahrgängen der Heranwachsenden (18 - 21 Jahre) haben sich die Anteile der verurteilten Täter im Strassenverkehr 1982 im Vergleich mit 1977 für beide Geschlechter angeglichen. Betrug der Anteil der männlichen Verurteilten 1977 noch knapp die Hälfte (48.3%) gegenüber 37.3% bei den Frauen, so stehen 1982 in dieser Altersgruppe 40.3% bei den Männern einem Drittel (31.4%) bei den Frauen gegenüber. Für die Erwachsenen (über 21 Jahre) fällt diese Entwicklung deutlicher aus: Betrug die Differenz der Anteile verurteilter Straftäter im Strassenverkehr zwischen Männern und Frauen 1977 noch 24.3%, stellen wir für 1982 nur 17.2% fest (Kerner 1985, S. 37). Diese Daten sprechen zumindest dafür, dass sich mit stärkerer Verkehrsbeteiligung der Frauen auch der Anteil an Straftäterinnen im Strassenverkehr an den der Männer annähert,und damit tatsächlich für die These, dass hier die Auswirkungen eines damit zunehmenden "Delinquenzrisikos" zu konstatieren seien.

Während die Verurteiltenstatistik nur einen kleinen Ausschnitt aus der gesamten Verkehrsdelinquenz abbildet, erfasst das Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt sowohl Verurteilungen wie auch Bussgeld- oder verwaltungsbehördliche Entscheidungen. Für das Jahr 1986 sind knapp 4 Mill. Personen mit ca. 6,5 Mill. Eintragungen ausgewiesen, wobei jede Person mit 1,6 Eintragungen registriert wurde. Darunter befinden sich 15.4% Frauen, deren Anteil an den Eintragungen mit 11.6% deutlich niedriger ausfällt. Entsprechend liegen sie mit 1.25 Eintragungen pro Person unter dem entsprechenden Wert für Kraftfahrer von 1,73 (Möller 1988). Frauen sind am häufigsten in der Gruppe der "Einfachtäter" mit ein bis zwei Eintragungen vertreten. Hier beträgt ihr Anteil 19.5%, unter den Mehrfachtätern (3 bis 6 Eintragungen) nur noch 5.1% und bei den Vielfachtätern mit mehr als 7 Eintragungen sind sie eine verschwindende Minderheit von 0.7% (Tabelle 1). Beide Geschlechter unterscheiden sich nicht hinsichtlich der Altersverteilung der insgesamt eingetragenen Personen. Es spricht also nichts dafür, dass die jüngeren Jahrgänge der Frauen mit einer erheblich intensiveren Verkehrsteilnahme sich gegenüber ihren älteren Geschlechtsgenossinnen stärker durch Fehlverhalten im Strassenverkehr auszeichnen, als dies beiden Männern der Fall ist. Ihre stärkere Beteiligung schlägt sich jedoch in ihrem jeweiligen Anteil in der Altersgruppe nieder: bei den 18 - 21-jährigen sind sie

mit 18.3%, bei den 21 - 25-jährigen mit 16.8% vertreten, während in der Altersgruppe der 40 - 50-jährigen und der 50 - 60-jährigen diese Anteile nur noch 14.8% und 13% betragen.

Vergleicht man in Tabelle 2 die Fahrleistungen des Jahres 1982 mit den Eintragungen des Jahres 1986 - unter der Voraussetzung,dass hier keine wesentlichen Verschiebungen mehr stattgefunden haben -, dann sind die jungen Jahrgänge gemessen an ihrer Fahrleistung deutlich überrepräsentiert; allerdings fällt diese Relation bei den jungen Männern wesentlich ungünstiger aus als bei den jungen Frauen. Dies ist ein deutlicher Hinweis, dass auch hier die weibliche Deliktbelastung selbst bei Angleichung der Fahrintensität hinter der der Männer zurückbleibt. Schätzt man in gleicher Weise die Zahl der eingetragenen Personen und Eintragungen auf der Grundlage der Fahrleistungen von 1982 und der Neuzugänge im Register 1986, dann werden 2,7 Frauen je 1 Mill. von ihnen gefahrenen Kilometern in der Verkehrszentralkartei geführt, dagegen 4,3 Männer. Bei der Zahl der Eintragungen ist der Wert für die Männer nahezu verdoppelt: 3,8 Eintragungen von Frauen je 1 Mill. Kilometer stehen 6,7 Eintragungen bei den Männern gegenüber[1]). Bei diesen Werten muss eher von einer Über- als einer Unterschätzung der weiblichen Verkehrsdelinquenz ausgegangen werden: es ist anzunehmen, dass die Fahrleistung der Frauen auch in den 4 Jahren von 1982 bis 1986 weiterhin überproportional zugenommen hat, so dass der tatsächliche Wert für das Jahr 1986 geringer ausfallen dürfte. Unterstellt man, dass sich die Neuzugänge im Verkehrszentralregister hinsichtlich der Altersverteilung nicht von der generellen Verteilung der Altersgruppen unterscheiden, lässt sich auch hier eine entsprechende Schätzung durchführen. Tabelle 2 weist aus, dass die Deliktbelastung der jüngsten Jahrgänge in Relation zur Fahrleistung am höchsten ist, wenngleich die der Frauen knapp die Hälfte der der Männer bei den registrierten Personen und ein Drittel bei den Eintragungen erreicht. In den darauffolgenden Altersstufen sinkt diese

---

1) Bei diesen Schätzungen ist zu berücksichtigen, dass die Angaben des Verkehrszentralregisters auch die Berufskraftfahrer enthalten, dagegen die Fahrleistungen im PKW ausschliesslich die Grundlage der Berechnungen bilden. Dies muss zu einer deutlichen Ueberschätzung der Delinquenzbelastung bei den männlichen Kraftfahrern führen, so dass gerade in den Altersgruppen ab ca. 25 Jahre die Differenzen zwischen männlichen und weiblichen Kraftfahrern schwächer ausfallen dürften.

Deliktbelastung bei beiden Geschlechtern und die Differenz nimmt ab. Die über 25-jährigen Frauen liegen zwar immer noch unter den entsprechenden Werten für männliche Kraftfahrer, jedoch hat sich hier das Verhältnis einander angeglichen. Trotz intensiver Nutzung des PKW bleiben gerade die jungen Fahrerinnen weit hinter der Deliktbelastung der jungen Männer zurück, bei denen allerdings eine Ueberschätzung zu berücksichtigen ist, da in die Berechnung nur die PKW-Fahrleistung eingeht. Selbst wenn man also eine geschlechtsspezifische Gelegenheitsstruktur in Anrechnung stellt, erreicht die Delinquenz der Frauen kaum die der jungen Männer.

Daten der offiziellen Kriminalstatistik sind bekanntlich mit Vorsicht zu behandeln. Wir werden daher drei Validierungskriterien für diese Schätzungen heranziehen: das Unfallrisiko, Dunkelfelduntersuchungen sowie eine Schätzung gelegenheitsspezifischer weiblicher Delinquenz im Bereich der allgemeinen Delinquenz. Unfälle sind häufig Ergebnis von Fehlverhalten und Regelverstössen im Strassenverkehr, die in den Bereich der Verkehrsdelinquenz fallen. Insgesamt unterscheidet sich das generelle Unfallrisiko der Frauen nicht von dem der Männer: auf eine Million mit dem PKW gefahrene Kilometer entfallen bei den Männern 1,2 an Unfällen beteiligte Fahrer, bei den Frauen 1,1. Die Aufgliederung nach Altersgruppen zeigt, dass in der Gruppe der 18 - 20-jährigen 4,9 Männer und 3,0 Frauen jeweils in Unfälle verwickelt sind, bei den 21 - 24-jährigen stellen wir 2,4 gegenüber 1,7 fest. In den beiden folgenden Altersgruppen kehrt sich dieses Verhältnis um (25 - 44; Männer: 0,9; Frauen 1,2; 45 -64: Männer 0,7, Frauen 0,8), was möglicherweise auf die weniger intensive Nutzung des PKW bei den Frauen in diesen Altersgruppen und vor allem auf ihre überproportional hohe Beteiligung am innerörtlichen Verkehr zurückzuführen ist (Hautzinger, Tassaux 1987; Kretschmer-Bäumel 1988). Das Bild wird vervollständigt durch die geringere Unfallbelastung der Fahranfängerinnen, die offensichtlich weniger risikoreich und regelkonformer fahren als die jungen Männer (Weissbrodt 1988).

In einer Studie zum Fahren unter Alkoholeinfluss (Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986) wurden 1980 für eine repräsentative Stichprobe nicht nur Alkoholdelinquenz, sondern auch Geschwindigkeitsübertretungen, Parken im eingeschränkten Halteverbot sowie das Fahren ohne den Gurt anzulegen

erhoben, wobei es sich bei diesem Verhalten zum damaligen Zeitpunkt nicht um eine sanktionsbewehrte Verhaltensnorm handelte.

Die Tabellen 3 und 4 zeigen, dass weibliche PKW-Fahrer bei der Alkoholdelinquenz insbesondere angeben, sich strikt an die 0,8-Promille-Grenze zu halten und auch sonst in deutlich geringerem Umfang Alkoholfahrten durchführen. Dies gilt auch, wenngleich nicht ganz so deutlich, für das Uebertreten der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Baustellenbereich. Ist die Norm dagegen nicht sanktionsbewehrt wie im Falle des Angurtens oder stellt sie ein besonderes "Hindernis" für die typische Verkehrsbeteiligung der Frau dar, nämlich im innerörtlichen Verkehr eher kurze Wege zurückzulegen, wie das eingeschränkte Halteverbot, dann finden sich keine Differenzen in der Legalbewährung der Geschlechter. Die Statistiken des Verkehrszentralregisters (Möller 1988, S. 87) weisen aus, dass 1985 der Anteil der von Frauen begangenen Trunkenheitsstraftaten 5.6% betrug, bei den Trunkenheits-Ordnungswidrigkeiten 8.8%. An den Geschwindigkeitsüberschreitungen sind sie mit 14% beteiligt, an den sonstigen Ordnungswidrigkeiten mit 13,6%. Die Missachtung der Vorfahrt ist das Verkehrsdelikt mit dem höchsten Anteil von 23.1% an weiblichen Verkehrsdelinquenten,und entsprechend sind sie bei Unfällen, die aus Vorfahrts-/Vorrangverletzungen entstehen, mit 30% beteiligt (Kretschmer-Bäumel1988, S. 18). Bezieht man die Verteilung der Neuzugänge des Jahres 1986 auf Deliktgruppen (Kraftfahrt-Bundesamt 1988) auf die jeweiligen PKW-Kilometerleistungen von Männern und Frauen, dann zeigen sich weder bei der Missachtung der Vorfahrt noch beim falschen Halten Unterschiede. Deutlich höher belastet sind die Männer dagegen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen und Trunkenheitsdelikten, auch wenn hier wiederum Ueberschätzungen zu berücksichtigen sind

Es gibt leider nur wenige Studien, die bei der Analyse der Kriminalitätsentwicklung die "Gelegenheitsstruktur" und deren Entwicklung einbeziehen. Ausnahmen sind hier Zeitreihenuntersuchungen zum Ladendiebstahl sowie Viktimisierungsuntersuchungen (Sparks 1980). Geschlechtsspezifische Gelegenheitsstrukturen sind bislang nicht in dieser Weise in Betracht gezogen worden, wie es für die Verkehrsdelinquenz gewissermassen vorausgesetzt wird. Der Ladendiebstahl dürfte das Delikt sein, für das sich die Gelegenheitsstrukturen von Männern und Frauen so deutlich

unterscheiden wie bei der Strassenverkehrsdelinquenz. Zwar fehlen hier entsprechend exakte Berechnungen, jedoch weisen die Statistiken des Einzelhandels, Studien zum Zeitbudget, zu Aktivitätsmustern und zur kleinräumigen Mobilität aus, dass Frauen die meisten Einkäufe des täglichen und auch gehobenen Bedarfs für die Familie erledigen, dass sie erheblich mehr Zeit dafür aufwenden als Männer und dass sie an den Umsätzen überproportional beteiligt sind. Ihre Gelegenheitsstruktur und ihr Risiko, sich hier gesetzeswidrig zu verhalten, dürfte also gegenüber den Männern deutlich erhöht sein. Während sie am Gesamt der Straftaten zu ca. 20% beteiligt sind, beträgt diese Quote ca. 45% bei Ladendiebstählen. Sie ist seit 1980 relativ konstant geblieben mit Ausnahme eines leichten Absinkens im Jahre 1987 auf 43.5%.

Die Gelegenheitsstruktur wird hier lebenszyklisch bedingt sein. Bei Jugendlichen und Heranwachsenden ist eher von einer annähernden Gleichverteilung auszugehen, während für die Jahrgänge ab Mitte 20, also wenn Familien zu versorgen sind, entsprechend die Frauen eine deutlich verbesserte Chancenstruktur und damit eine gegenüber Männern höhere Deliktbelastung aufweisen müssten. Tatsächlich bleibt der Anteil der tatverdächtigen Frauen in allen Altersgruppen mit Ausnahme der 50 - 60-jährigen knapp unter ihrem Anteil an der Wohnbevölkerung, wenngleich, unserer Vermutung entsprechend, für die Jahrgänge der 30 - 50-jährigen Frauen der höchste Anteil an den Tatverdächtigen festzustellen ist. Die Deliktbelastung der Frauen (Tatverdächtige je 100.000), für die wir die günstigste Gelegenheitsstruktur voraussetzen, sinkt jedoch gegenüber der der jüngeren Jahrgänge, und bleibt mit Ausnahme der 50 - 60-jährigen unter der der Männer, wenn auch für die entsprechenden Altersgruppen eine deutliche Annäherung festzustellen ist. Schätzte man nun die Deliktbelastung auf der Grundlage der Einkäufe und ginge davon aus, dass Frauen in dieser Altersgruppe doppelt so viele Einkäufe (Volumen, Zeitaufwand) tätigen als Männer, dann würde für die 30 - 60-jährigen die Deliktbelastung je Einkauf nur halb so hoch sein, womit sie deutlich unter der der Männer lägen.

Der Versuch, analog zur Strassenverkehrsdelinquenz auch bei einem Massendelikt der generellen Delinquenz Opportunitätsstrukturen zu prüfen, bringt Ergebnisse, die in erstaunlicher Uebereinstimmung mit der Strassenverkehrsdelinquenz stehen. Zunächst sind in beiden Deliktgruppen die

jüngeren Jahrgänge stärker belastet als die älteren, und weiterhin nimmt die Differenz zwischen Männern und Frauen im Lebenszyklus ab. Dies legt nahe, dass auch im Strassenverkehr die Delinquenzbelastung lebenszyklisch bedingt ist und keineswegs auf einen Kohorteneffekt nachwachsender, im Umgang mit dem KFZ vertrauter gewordener Generationen von Frauen zurückzuführen ist.

4. Einstellungen zum Recht und moralische Orientierungen:

Weibliches Rechtsbewusstsein und Einstellungen zu Verhaltensnormen im Strassenverkehr

Bisher hat die kriminologische Theorie und Forschung keine befriedigende Erklärung für die durchgängig niedrigere Deliktbelastung von Frauen geliefert. Mit dem Versuch, zur Erklärung dieser massiven geschlechtsspezifischen Differenz Einstellungen zu Rechtsnormen, Sanktionserwartungen und allgemeine moralische Orientierungen heranzuziehen, verschärft sich das Problem. Die entsprechenden Untersuchungen weisen aus, dass es kaum signifikante Unterschiede in den entsprechenden Einstellungen zum Rechtssystem zwischen den Geschlechtern gibt (Smaus 1984; Karstedt-Henke 1985a, b, c; 1987), die die auf der anderen Seite hohen Differenzen in der Deliktbelastung erklären könnten. Dagegen steht die jüngst entwickelte These, dass Frauen über eine andere und auch "bessere Moral" verfügten als Männer. Sie wurde im Zusammenhang mit der Forschung zur moralischen Urteilsbildung entwickelt, die auf Piaget fusst und insbesondere von Kohlberg weitergeführt wurde. Diese Theorie geht davon aus, dass die moralischen Regeln der Interaktion universell seien, dass sie erlernt werden und an die kognitive Entwicklung des Menschen geknüpft sind, d.h. dass moralische Urteile auf der Fähigkeit beruhen, schwierige und komplexe kognitive Operationen auszuführen (vgl. Eckensberger 1985). Entsprechend der Entwicklung dieser Fähigkeiten werden 3 Stufen unterschieden:

1. Präkonventionelle Stufe: Orientierung am unmittelbaren Austausch auf der Grundlage von Kalkülen

2. Konventionelle Stufe: Orientierung an Gruppennormen und durch das formale Recht vorgebenen Normen

3. Postkonventionelle Stufe: Orientierung an übergeordneten moralischen Grundsätzen der Gerechtigkeit und Fairness, die über die Gruppennorm und das formale Recht hinausweisen.

Die These, dass Frauen über eine besondere Moral verfügten, richtet sich gegen den universalistischen Anspruch dieser Theorie. Gilligan (1984) kommt aufgrund von Forschungen im Rahmen der Theorie und Methodologie Kohlbergs zu dem Schluss, dass Frauen sich bei ihren moralischen Urteilen eher an konkreten Bedingungen, Männer mehr an abstrakten Regeln orientieren und dass Frauen eher zu Mitgefühl, Vergebung und Gnade gegenüber Vernunft, Fairness und Gerechtigkeit neigten (ebd., S. 12, Smaus 1984). Die Ethik der Frauen sei bestimmt durch Fürsorge und Verantwortlichkeit, da sie sich stärker in Beziehungen eingebunden fühlten als Männer. Diese These wurde mit Hilfe der Methode Kohlbergs überprüft und konnte nicht bestätigt werden (Döbert, Nunner-Winkler 1986; Nunner-Winkler 1986).

In einer eigenen Untersuchung, die einen Test zum moralischen Urteil verwandte, konnte ich keine Unterschiede im Hinblick auf die Stufen zwischen Männern und Frauen feststellen, sowohl für allgemeine moralische Orientierungen wie auch für entsprechende rechtsbezogene moralische Urteile (Karstedt-Henke 1985b). Frauenbeurteilen besondere und konkrete Fälle im Vergleich zu "abstrakten" Gesetzesüberschreitungen zwar genau wie Männer milder, nur zeigen die Männer deutlich die grösseren Differenzen, d.h. sie urteilen in diesen Fällen weniger am "Abstrakten" orientiert.Frauen sind ferner in ihrem moralischen Urteil nicht differenzierter als Männer und machen weder grössere noch kleinere Unterschiede zwischen einzelnen Delikten und Fällen. Die sozialen Beziehungen zwischen Tätern und Opfern werden zwar generell von Frauen etwas häufiger überhaupt in Betracht gezogen, aber in der Regel nur bei einem von 6 zu beurteilenden Fällen. Männer sind bei 2 und mehr Fällen viel häufiger als Frauen bereit, diese sozialen Beziehungen bei der

moralischen Bewertung zu berücksichtigen, vor allem ist ihnen der entstandene Schaden deutlich wichtiger. Die Gruppe der Frauen neigt eher zum Extrem: extrem harte und extrem milde Beurteilungen von Delikten sind bei Frauen zu finden, nicht bei den Männern. Diese neigen als Gruppe eher zu einem einheitlichen Urteil, während Frauen möglicherweise in ihrem Urteil "individualistischer" sind (Karstedt-Henke 1985a).

Diese Ergebnisse der Forschung zu Einstellungen zum Strafrecht können nicht ohne weiteres auf den Bereich des Verkehrsrechts, des Verkehrsverhaltens und der "Verkehrsmoral" übertragen werden. Zum einen handelt es sich beim motorisierten Massenverkehr um einen, historisch gesehen, relativ "neuen" Verhaltensbereich, für den formelle und informelle Normen erst entwickelt werden mussten. Die formellen und sanktionsbewehrten Normen sind weitgehend den Ordnungswidrigkeiten zugeordnet und damit auch der moralischen Instanz des Strafrechts entzogen.Entsprechend entfallen die stigmatisierenden, weil sichtbaren Sanktionsformen zugunsten der "unsichtbaren" Geldstrafen. Die hohe Anonymität und äusserst eingeschränkte Kommunikation im Strassenverkehr (Savigny 1980) verhindern die Entwicklung informeller Kontrollen, so dass die Durchsetzung der Normen weitgehend auf die Entdeckung und Sanktionierung durch die Instanzen sozialer Kontrolle beschränkt bleibt (Karstedt-Henke 1981). Die Struktur und die Besonderheiten des Normensystems des Strassenverkehrs sind das Ergebnis einer Ausgrenzung der Verkehrsdelinquenz aus dem Bereich der "normalen" Delinquenz. Dies zeigt sich deutlich an den Bewertungen von Verkehrsdelinquenz im Vergleich mit anderen Delikten.

In der moralischen Bewertung von Delikten nimmt das Alkoholdelikt im Vergleich mit Eigentumsdelikten, Körperverletzungsdelikten und Sexualdelikten den vorletzten Rang vor der Sachbeschädigung ein (Karstedt-Henke 1989). Dies gilt auch für die Konkretisierung als Trunkenheitsfahrt mit Sachschaden (unveröffentlichte Daten aus einer Bevölkerungsumfrage 1981). Während als moralische Begründung für die Verurteilung für alle anderen Delikte mit überwältigender Mehrheit Begründungen der reifsten, postkonventionellen Stufe gewählt wurden, halten beim Alkoholdelikt 96% der Befragten das Argument der präkonventionellen, also am wenigsten entwickelten Stufe für richtig (Karstedt-Henke 1985b). Die soziale Kontrolle der Fahrt unter Alkoholeinfluss ist ambivalent: die Anzeigeneigung ist

ausserordentlich gering (9. Rang von 11 Delikten), bei der informellen Kontrolle - indem man andere darauf aufmerksam macht oder den Betreffenden davon abzuhalten versucht - nimmt das Alkoholdelikt dagegen den ersten Rang ein (73%) (Karstedt-Henke 1989). Andererseits lehnen noch nicht einmal die Hälfte der PKW-Fahrer eine Aussage wie "wenn ich angetrunken fahren würde, ginge das eigentlich keinen etwas an "voll und ganz ab oder stimmen der Aussage "angetrunken zu fahren ist genauso schlimm, wie wenn man eine Körperverletzung begeht" voll und ganz zu (unveröffentlichte Daten aus der Untersuchungvon Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986). Hier offenbart sich eine Ambivalenz, die typisch für die Verkehrsmoral zu sein scheint. Zwar will man, dass andere sich normkonform verhalten und ist auch bereit, das durchzusetzen - man wäre ja auch selbst gefährdet -, jedoch nimmt man für sich selbst in Anspruch, dass die Norm auch zur Disposition stehen kann, vor allem dann, wenn man glaubt, dass man ein guter Fahrer ist.

Grundsätzlich wird die Notwendigkeit von Verkehrsregeln für die Sicherheit im Strassenverkehr von 90% der PKW-Fahrer gesehen, jedoch nur zwei Drittel können ihre volle Zustimmung dazu geben, dass Verkehrsregeln für die Sicherheit notwendig sind. Und entsprechend neigen zwei Drittel der Kraftfahrer eher zu der Auffassung, dass die strikte Regeleinhaltung sich unter Umständen ungünstiger im Verkehr auswirkt als die Regelüberschreitung. Diese Lockerung der normativen Bindung zeigt sich besonders deutlich darin, dass man den guten Fahrern - zu denen man sich überwiegend auch selbst rechnet - Sonderrechte eingeräumt wissen möchte: 40% der Kraftfahrer stimmen zu, dass "gute und erfahrene Fahrer durchaus einmal die Verkehrsregeln übertreten können, ohne dadurch den Verkehr zu gefährden". Um sich eine derartige Lockerung der normativen Bindungen vorzustellen, vergegenwärtige man sich die Verteilung zustimmender Antworten auf eine analoge Frage zum Ladendiebstahl ("Wer fingerfertig und geschickt ist, kann im Kaufhaus durchaus etwas mitgehen lassen, ohne dadurch dem Konzern zu schaden"). Die Moral im Strassenverkehr ist der präkonventionellen Stufe, dem unmittelbaren Austausch stärker verhaftet und weniger in allgemein gültigen, ethischen Grundsätzen verankert. Der einzelne räumt sich entsprechend selbst Sonderrechte ein, die sich an dem individuellen Nutzen orientieren, und die Normen und Regeln sind stärker zur Disposition des einzelnen gestellt als es in den anderen Bereichen der Fall ist, d.h. können individuellen Zwecken untergeordnet werden.

Während für das Strafrecht der Zusammenhang zwischen Einstellungen, moralischen Orientierungen und Delinquenz schwach entwickelt ist (vgl. Karstedt-Henke 1985c, 1987), ist dies bei der Verkehrsdelinquenz nicht der Fall. So zeigt sich in den multivariaten Analysen zu den Bestimmungsfaktoren für die Häufigkeit von Fahrten unter Alkoholeinfluss und unter Überschreitung der 0,8-Promille-Grenze, dass die generellen Verhaltensweisen - im Gegensatz zur Konfliktlösung in einer spezifischen Situation - durch bestimmte Orientierungsmuster gesteuert werden: die "Trinkmoral" (Einstellung gegenüber exzessivem Alkoholkonsum), die Einstellung zur Rechtsnorm sowie die moralische Bewertung der Gefährdungen durch Trunkenheitsfahrten (Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986)[2] Nonkonformes Verhalten im Strassenverkehr steht demnach in Zusammenhang mit spezifischen Einstellungsmustern, wie auch andere Untersuchungen zeigen (Delberg1973).

Anhand der geschlechtspezifischen Differenzen in der Ausführung von Fahrten mit 0,8-Promille und mehr zeigt sich, dass die höhere weibliche Konformität keineswegs allein auf Einstellungen zurückzuführen ist, die Konformität begünstigen. Vergleicht man für die "gefährdete Gruppe" mit toleranter Trinkmoral und einer geringen Gefährdungsbewertung von Trunkenheitsfahrten die Delinquenzbelastung der beiden Geschlechter, dann zeigt sich, dass 86.2% der Männer, jedoch nur 59.2% der Frauen in dieser Gruppe mit mehr als 0,8-Promille fahren. Umgekehrt verstiessen in der weniger gefährdeten Gruppe derjenigen mit einer rigiden Trinkmoral und einer hohen Gefährdungsbewertung von Trunkenheitsfahrten rund 42% der Männer gegen die 0,8-Promille-Regelung, jedoch nur 17% der Frauen. Das Geschlecht erweist sich damit - nach Kontrolle einer Vielzahl von Variablen zum Alkoholkonsum, zur Lebensführung und zum Verkehrsverhalten - als eigenständiger und unabhängiger Wirkungsfaktor für die Normkonformität im Strassenverkehr.

Hinsichtlich der moralischen Beurteilung des Alkoholdelikts sowohl im allgemeinen wie im speziellen Fall eines Alkoholdelikts mit Sachschaden unterscheiden sich die Frauen von den Männern nicht, wie es auch bei anderen

---

2) Diese Variablen wurden aus einer Vielzahl nach jeweiligen Kontrollen ausgewählt. Von Bedeutung ist, dass die generalpräventiven Faktoren keine Rolle spielen.

Delikten der Fall ist. Jedoch zeigen sich hier Unterschiede in der moralischen Begründung: Frauen begründen ihr Urteil häufiger mit dem Argument der postkonventionellen oder reifsten Stufe, d.h. sie berücksichtigen übergeordnete Gesichtspunkte und die Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer eher als Männer (Karstedt-Henke, unveröffentlichte Daten aus einer Bevölkerungsumfrage 1981). Dagegen ist ihnen der entstandene Schaden, das jeweilige Opfer oder die Intention des Täters bei ihrer Einschätzung der Verwerflichkeit der Handlung genauso wichtig wie den Männern. Ebenso stimmen PKW-Fahrerinnen in der Beurteilung der rechtlichen Norm zu Trunkenheitsfahrten weitgehend mit den Männern überein, wobei sie leicht überrepräsentiert bei der Forderung eines totalen Alkoholverbots im Strassenverkehr sind (Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S.167).

Erheblich deutlichere, wenn auch nicht gravierende Unterschiede zwischen den Geschlechtern lassen sich für jene Einstellungen feststellen, die die spezifische "Moral" im Verkehr kennzeichnen: die Disponibilität der Norm im Hinblick auf individuelle und instrumentelle Ziele, die dazu führt, individuelle Sonderrechte für sich in Anspruch zu nehmen oder anderen zu gestatten (Tabelle8).

Frauen lehnen häufiger als Männer ab, dass Trunkenheitsfahrten allein individuelle Entscheidungen seien, und gleichfalls sind sie weniger bereit, an Trunkenheitsfahrten teilzunehmen. Mit der Bereitschaft, informelle Kontrollen eher durchzusetzen, geht die Befürwortung von formellen Kontrollen einher: 58% der Frauen plädieren zur Kontrolle von Trunkenheitsfahrten auf ein Anhalten durch die Polizei in jedem Fall, jedoch nur 49.5% der Männer ($p <= .0001$; Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S. 159). PKW-Fahrerinnen sind deutlich seltener bereit, guten Fahrern das Sonderrecht der Regelüberschreitung einzuräumen, vorschriftsmässiges Verhalten als Grundlage für die Sicherheit im Strassenverkehrscheint ihnen notwendiger und sie sind seltener als Männer der Auffassung, dass strikte Regeleinhaltung häufiger zu Unfällen führe als Regelüberschreitungen (Tabelle 9). Bei Frauen scheint ein deutlicher Zusammenhang zwischen Konformität und Risikobewusstsein zu bestehen dergestalt, dass sie mit Nonkonformität verstärkt Gefährdungen ihrer eigenen und fremder Personen einhergehen sehen. Dieser Schluss wird durch multivariate Analysen gestützt,

in denen die Bestimmungsgründe des Fahrens unter Alkoholeinfluss generell, also auch unterhalb der 0,8-Promille-Grenze, untersucht wurden. Es zeigte sich, dass bei Frauen die Gefährdungsbewertung von Alkoholfahrten einen signifikant höheren Einfluss auf das gänzliche Unterlassen von Fahrten unter Alkoholeinfluss hat als bei Männern; innerhalb des Einstellungssyndroms,das mit Konformität bzw. Nonkonformität verknüpft ist, hat die Gefährdungsbewertung bei Kraftfahrerinnen also einen höheren Stellenwert (Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S. 278 ff.).

Die höhere Konformität der Frauen im Strassenverkehr steht demnach tatsächlich mit spezifischen "moralischen" Orientierungen im Zusammenhang, wenngleich die geschlechtsspezifischen Differenzen in den Einstellungsmustern keineswegs so deutlich ausfallen wie bei der faktischen Konformität; sie betragen in der Regel nicht mehr als 10%. Frauen teilen insbesondere nicht jene Auffassungen der männlichen Kraftfahrer, die Normverletzungen begünstigen, nämlich die individuelle Durchsetzung der eigenen Fähigkeiten, und sind stärker an den übergeordneten ethischen Gesichtspunkten der Sicherheit für alle orientiert.

5. Anpassung oder Erziehung: Können Frauen die "Moral" im Verkehr verändern?

Derzeit werden grosse Hoffnungen an die zunehmende Verkehrsteilnahme der Frauen geknüpft, dass das "Verkehrsklima zweifelsohne freundlicher wird, wenn die von den Frauen stärker eingebrachten Verhaltensweisen dominieren" (Melzer-Lena, 1988, S. 8), dass sich die deutlich geringere Unfallbelastung weiblicher Kraftfahrerinnen in den jüngeren Jahrgängen fortschreiben liesse (Kretschmer-Bäumel 1988, S. 16) ebenso wie der strikte Umgang mit dem Problem Alkohol und Fahren, der sich bei Fahranfängerinnen gegenüber den männlichen Kollegen für die ersten drei Jahre der Fahrpraxisbeobachten lässt (Weissbrodt 1988, S. 34). Der Vergleich mit der allgemeinen Delinquenz deutet jedoch darauf hin, dass die stärkeren geschlechtsspezifischen Unterschiede in den jüngeren Jahrgängen zu einem guten Teil lebenszyklisch bedingt sind und nicht auf einen Kohorteneffekt zurückgeführt werden können. Männer und Frauen unterscheiden sich zwischen dem 18. und 25. Lebensjahr am deutlichsten hinsichtlich ihrer

allgemeinen und Verkehrsdelinquenzbelastung; diese Relation ist im Bereich der allgemeinen Delinquenz relativ konstant geblieben und es ist zunächst nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsdelinquenz hier eine Ausnahme machen sollte.

Da derzeit die notwendigen Langzeit-Studien fehlen, um Effekte des Lebenszyklus von denen der Kohorte trennen zu können, soll die Analyse einer im Bereich der Trunkenheitsfahrten gefährdeten Gruppe von Frauen herangezogen werden (Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S. 380 ff.), die überproportional häufig Fahrten unter Alkoholeinfluss einschliesslich der Ueberschreitung der 0,8-Promille-Grenze durchführen. Gegenüber der Vergleichgruppe weiblicher Kraftfahrer ist diese Gruppe insgesamt jünger und nutzt, gemessen an der Fahrleistung während der Dauer des Führerscheinbesitzes, das Fahrzeug intensiver. Hinsichtlich sozio-demographischer Merkmale und Charakteristika der Lebensführung (Schulbildung, Einkommen, Berufstätigkeit, Familienstatus, Freizeitgestaltung) unterscheiden sich beide Gruppen jedoch kaum.

Dagegen finden wir markante und symptomatische Unterschiede im Bereich der rechtsnormbezogenen Einstellungen, der Stützung der Rechtsnorm, der "Verkehrsmoral" und der Delinquenzbelastung. Diezur gefährdeten Gruppe gehörenden Frauen plädieren für weniger hohe Strafen bei Trunkenheitsdelikten ebenso wie sie gegen eine restriktivere Gesetzgebung sind und eine intensive polizeiliche Kontrolle von Trunkenheitsfahrten ablehnen (ebd., S. 388 f.). Sie geben mehr Geschwindigkeitsübertretungen und Uebertretungen des Halteverbots an, und sind nach eigenen Angaben in den letzten zwei Jahren häufiger mit Verwarnungsgeldern und Bussgeldbescheiden sanktioniert worden (ebd., S. 393 ff.). Konformes Verhalten und Verkehrssicherheit gehen für sie weniger deutlich zusammen als für die Vergleichsgruppe, und tendenziell stellen sie die Norm zur individuellen Disposition des guten Fahrers (S. 398). Dabei handelt es sich offensichtlich nicht um altersbedingte Einstellungen, wie ein Vergleich von entsprechenden jüngeren und älteren männlichen Kraftfahrern ergab, für die sich solche Differenzen nicht zeigten. Die Gruppe "gefährdeter" Frauen weist im Vergleich mit entsprechenden Gruppen männlicher Kraftfahrer mit einem Überproportional hohen Anteil an Fahrern, die unter Alkoholeinfluss fahren, keine Unterschiede in den rechtsnormbezogenen Orientierungen und den

Einstellungen zu Sicherheit und Konformität im Strassenverkehr auf. Wenn Frauen verstärkt delinquent werden, übernehmen sie also jene Delinquenz unterstützenden Einstellungen, die typisch für die Orientierungsmuster männlicher Verkehrsteilnehmer sind. Wenn auch ein direkter Zusammenhang zwischen Nutzungsintensität und Delinquenz nicht besteht, so geht die Entwicklung solcher Einstellungen doch einher mit einer im Vergleich mit anderen Kraftfahrerinnen intensiveren Nutzung des PKW.

Diese Ergebnisse zeigen zunächst, dass bei einer weiteren Steigerung der Verkehrsteilnahme von Frauen Prozesse der Adaption und Anpassung an Einstellungsmuster nicht auszuschliessen sind, die Delinquenz und Unfallrisiko im Strassenverkehr erhöhen. Für die entgegengesetzte Annahme einer Verbesserung der Situation im Strassenverkehr durch die gleichberechtigte Teilnahme von Frauen spricht derzeit nicht viel. Der Vergleich mit der allgemeinen Delinquenz dürfte hier weiter entmutigen: Schliesslich hat die zunehmende Präsenz von Mädchen und Frauen im Bildungsbereich und im Berufsleben bislang keineswegs zu einer Senkung männlicher Delinquenz oder zu einer tiefgreifenden Aenderung normativer Orientierungen beigetragen. Es steht also zu erwarten, dass Frauen auch weiterhin eine etwas "bessere" Moral im Strassenverkehr haben werden als männliche Kraftfahrer, und dass mit ihrer zunehmenden Verkehrsbeteiligung die Delinquenzbelastung und das Unfallrisiko gemessen an der gesamten Fahrleistung bei allen Verkehrsteilnehmern, insgesamt leicht abnehmen könnten. Dies dürfte sich vor allem im Gesamtrisiko schwererer Unfälle sowie in der gesamten Deliktbelastung mit Geschwindigkeitsübertretungen und Trunkenheitsstraftaten- und ordnungswidrigkeiten niederschlagen, für die wir tatsächlich eine Abnahme in dem vergangenen Dezennium konstatieren können (Schöch in diesem Band). Die eher geringen Unterschiede bei konformitäts- und sicherheitsbezogenen Einstellungen sind nicht geeignet, den Frauen die Rolle eines "Vorbildes" bei dem Versuch zuzuweisen, einen tiefgreifenden Wandel der spezifischen normativen Orientierungen im Verkehrsverhalten zu erzielen. Voraussetzungen wären massive Umorientierungen im gesamten Bereich des Strassenverkehrs, in die Autoindustrie,Wirtschafts- und Verkehrspolitik sowie die gesamte Bevölkerung einbezogen werden müssten.

Tabelle 1

Bestand an im VRZ erfaßten Personen nach Täterbereichen und Geschlecht am 31.12.1986

Täterbereich	Männer %	Frauen %	Frauen je 1.000 Männer
Nichttäter[1]	3,9	6,1	278
Einfachtäter	84,5	90,8	195
Mehrfachtäter	10,8	3,1	51
Vielfachtäter	0,8	0,0	7

1) Personen mit Eintragungen, aber ohne Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen; die übrigen Täterbereiche betreffen Personen mit bis zu 2, 3 bis 6 sowie 7 und mehr eingetragenen Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen.

Quelle: Möller 1988, S. 84

T a b e l l e 2

PKW-Fahrleistung, Zugänge im VZR 1986 und Deliktbelastung nach Altersgruppen und Geschlecht

Altersgruppen	PKW-Fahrleistung 1982		Neuzugänge 1986 (geschätzt)[1] Personeneintragungen		Deliktbelastung pro 1 Mill. km PKW-Fahrleistung 1982[2] Personeneintragungen (Eintragungen in Klammern)	
	Männer %	Frauen %	Männer %	Frauen %	Männer %	Frauen %
18 b. u. 21	3,8	7,5	8,7	10,9	9,8 (15,4)	4,0 (5,5)
21 b. u. 25	7,3	12,5	14,3	16,2	8,5 (13,3)	3,5 (4,9)
25 und älter	89,0	80,0	77,0	72,9	3,7 (5,8)	2,5 (3,5)

1) Die Verteilung der Zugänge auf die Altersgruppen wurde nach der entsprechenden Verteilung des Bestandes geschätzt. Jüngere, stärker besetzte Jahrgänge sind daher unterschätzt. Es wird davon ausgegangen, daß die Verteilung der Eintragungen nicht wesentlich von den Personeneintragungen abweicht.

2) Die PKW - Fahrleistung enthält nicht die Fahrleistungen mit anderen KFZ, so daß die Deliktbelastung der Männer hier überschätzt wird.

Quelle: Eigene Berechnungen nach Kretschmer-Bäumel 1988 und Möller 1988

T a b e l l e 3

Alkoholdelinquenz und Gesetzesübertretungen im Dunkelfeld nach Geschlecht - PKW-Fahrer

	Fahrten mit 0,8 Promille oder mehr	
	Männer %	Frauen %
Häufig	4,5	0,9
Ab und zu	16,0	5,9
Mindestens 1 Mal	30,8	13,0
Nie	48,7	80,2
signifikant: p = .0001		

	Geschwindigkeitsübertretungen im Baustellenbereich	
	Männer %	Frauen %
Häufig	5,7	4,9
Gelegentlich	30,7	18,5
Selten	31,0	24,8
Fast nie	18,6	28,9
Nie	14,0	22,9
signifikant: p = .0001		

Quelle: Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S.510, S.97.

T a b e l l e 4

Verstöße gegen das eingeschränkte Halteverbot und Fahren ohne Gurt im Dunkelfeld nach Geschlecht - PKW-Fahrer

	Parken im eingeschränkten Halteverbot			Fahren ohne Gurt anzulegen	
	Männer (%)	Frauen (%)		Männer (%)	Frauen (%)
Häufig	4,6	3,4	Häufig	15,2	13,7
Gelegentlich	19,4	13,1	Gelegentlich	19,0	18,6
Selten	31,3	22,2	Selten	21,6	16,8
Fast nie	24,3	31,6	Fast nie	20,0	20,5
Nie	20,4	29,7	Nie	24,2	30,4
nicht signifikant			nicht signifikant		

Quelle: Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S. 98-99.

Tabelle 5

Zugänge an das VZR 1986 pro 1 Mill. km
PKW - Verkehrsleistung (1982)

Deliktgruppe	Männer[1]	Frauen
Mißachtung der Vorfahrt, falsches Einordnen	0,9	0,9
Falsches Halten und Parken	0,03	0,03
Geschwindigkeitsüberschreitungen, Auffahren	1,2	0,6
Trunkenheit	0,3	0,07

1) Die PKW - Fahrleistung enthält nicht die Fahrleistung mit anderen KFZ, so daß die Deliktbelastung der Männer überschätzt wird.

Quelle: Eigene Berechnungen nach Kraftfahrt-Bundesamt 1988 und Kretschmer-Bäumel 1988

T a b e l l e 6

Tatverdächtige mit Ladendiebstählen 1985 nach Altersgruppen und Geschlecht

Altersgruppen	Anteil der Frauen an der Wohnbevölkerung 1985 %	Anteil der Frauen an den Tatverdächtigen mit Ladendiebstählen %	Deliktbelastung mit Ladendiebstählen je 100.000 Frauen	Deliktbelastung mit Ladendiebstählen je 100.000 Männer	Deliktbelastung mit Ladendiebstählen bezogen auf Einkäufe Frauen[1]
14 b. u. 18	48,7	42,2	12,2	15,9	12,2
18 b. u. 21	48,6	43,5	6,0	7,4	6,0
21 b. u. 25	48,5	42,5	4,4	5,5	4,4
25 b. u. 30	48,3	40,5	3,9	5,4	2,0
30 b. u. 40	48,9	44,2	3,8	4,6	1,9
40 b. u. 50	49,1	47,8	4,2	4,4	2,1
50 b. u. 60	50,6	52,3	4,2	4,0	2,1
60 u. älter	64,1	59,0	3,1	3,8	2,1

1) Es wird bei der Schätzung davon ausgegangen, daß bei Frauen bis zu 25 Jahren die Zahlen der Einkäufe die der Männer nicht übersteigt, daß Frauen in den darauffolgenden Altersgruppen von 25 bis 60 doppelt soviele Einkäufe tätigen wie Männer und daß Frauen über 60 noch das 1,5-fache an Einkäufen tätigen.

Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistik 1985 und eigene Berechnungen

T a b e l l e 7

Einstellungen zu Sicherheit und Konformität - PKW-Fahrer (N = 1575)

	Strikte Einhaltung von Regeln führt häufiger zu Unfällen als Regelüberschreitungen %	Vorschriftsmäßiges Verkehrsverhalten ist grundsätzlich notwendig für die Sicherheit im Straßenverkehr %	Gute und erfahrene Fahrer können durchaus die Verkehrsregeln mal übertreten ohne dadurch den Verkehr zu gefährden %
Stimme voll zu	9,9	61,4	11,5
Stimme eher zu	20,8	31,2	29,0
Lehne eher ab	36,3	6,8	37,5
Lehne voll ab	33,1	0,6	22,1

Quelle: Tabellenband zu Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986

Tabelle 8

Einstellungen zum Fahren unter Alkoholeinfluß nach Geschlecht

	Wenn ich weiß, daß der Fahrer angetrunken ist, fahre ich nicht mit		Wenn ich angetrunken fahren würde, ginge das eigentlich keinen etwas an	
	Männer %	Frauen %	Männer %	Frauen %
Stimme voll und ganz zu	66,8	76,5	8,2	4,6
Stimme eher zu	25,0	16,9	15,3	10,3
Lehne eher ab	6,9	4,8	34,5	32,1
Lehne voll und ganz ab	1,3	1,8	42,0	53,0
	signifikant: p = .001		signifikant: p = .001	

Quelle: Tabellenband zu Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986

Tabelle 9

Einstellungen zu Sicherheit und Konformität nach Geschlecht - PKW-Fahrer

	Strikte Einhaltung von Regeln führt häufiger zu Unfällen als Regelüberschreitungen		Vorschriftsmäßiges Verkehrsverhalten ist grundsätzlich notwendig für die Sicherheit im Straßenverkehr		Gute und erfahrene Fahrer können durchaus die Verkehrsregeln mal übertreten ohne dadurch den Verkehr zu gefährden	
	Männer %	Frauen %	Männer %	Frauen %	Männer %	Frauen %
Stimme voll zu	11,5	7,3	59,0	65,0	13,0	9,3
Stimme eher zu	23,1	17,4	33,6	27,6	31,2	25,5
Lehne eher ab	35,3	37,8	6,9	6,7	36,1	39,7
Lehne voll ab	30,1	37,5	0,5	0,8	19,8	25,5
	signifikant: p = .001		nicht signifikant		signifikant: p = .01	

Quelle: Tabellenband zu Kretschmer-Bäumel, Karstedt-Henke 1986, S. 504-505

LITERATUR

Albrecht, G., Howe, C.-W., Wolterhoff-Neetix, J., Neue Ergebnisse zum Dunkelfeld der Jugenddelinquenz: Selbstberichtete Delinquenz von Jugendlichen in zwei westdeutschen Grossstädten, in: Kaiser, G., Kury, H., Albrecht, H.-J. (Hg.), Kriminologische Forschung in den 80er Jahren. Projektberichte aus der Bundesrepublik Deutschland, Band 35/2, Freiburg 1988. S. 661 - 696.

ARAL AG (Hg.), Autofahrerinnen. Bochum, Essen 1988.

Bundeskriminalamt (Hg.), Polizeiliche Kriminalstatistik 1980
1987. Wiesbaden 1980-1987.

Delberg-Institut, Motivstudie über Erlebnisdimensionen bei der Teilnahme am Strassenverkehr. Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Strassenwesen. Köln 1973.

Döbert, R., Nunner-Winkler, G, Wertwandel und Moral, in: Bertram, H. (Hg.), Gesellschaftlicher Zwang und moralische Autonomie. Frankfurt 1986.

Eckensberger, L.E., Das "Rechtsgefühl" aus entwicklungspsychologischer Perspektive, in: Lampe, F.-J. (Hg.), Das sogenannten Rechtsgefühl. Jahrbuch für Rechtssoziologie und Rechtstheorie, Band 10. Opladen 1985, S. 71 - 107.

Gilligan, C., Die andere Stimme. Lebenskonflikte und Moral der Frau. Dt. Ausgabe. München 1984.

Hautzinger, H., Tassaux, B., Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Bericht und Tabellenanhang,Teil 1, Heilbronn 1987.

Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas), Anzahl und demographische Struktur der Inhaber eines PKW-Führerscheins im Bundesgebiet bis zum Jahre 2000. Bonn 1985.

Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas), Ergebnisse jeweils einer 1986 und 1987 im Auftrag der Bundesanstalt für Strassenwesen durchgeführten Befragung zur Lebenssituation, Einstellungen und Verhalten älterer Kraftfahrer. Bonn 1987.

Kaiser, G., Verkehrsdelinquenz und Gewaltprävention. Tübingen 1970.

Kaiser, G., Verkehrsdelinquenz im kriminologischen Kontext. Schriftenreihe der Polizei-Führungsakademie 2, 1981, S. 174 - 194.

Karstedt-Henke, S., Das Trunkenheitsdelikt im Strassenverkehr -Studie zur Theorie der Wirksamkeit von Strafgesetzen. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Fakultät für Soziologie der Universität Bielefeld. Bielefeld 1981.

Karstedt-Henke, S., Die Frau - das konservative Wesen. Einige Anmerkungen zu dem Beitrag von G. Smaus "Einstellungen von Frauen zum Strafrecht: Positives Rechtsbewusstsein?", in: Zeitschrift für Rechtssoziologie 6, 1985a, S. 299 - 304.

Karstedt-Henke, S., Die Stützung von strafrechtlichen Normen und Sanktionen durch das Rechtsgefühl. Ein kognitionszentrierter Ansatz, in: Lampe, E.-J (Hg.), Das sogenannte Rechtsgefühl. Jahrbuch für Rechtssoziologie und Rechtstheorie, Band 10, Opladen 1985 b, S. 210 - 239.

Karstedt-Henke, S., Die Einschätzung von Strafen und ihren Auswirkungen - Ein Beitrag zur Sanktionsforschung, in: Zeitschrift für Rechtssoziologie, 6. Jg., 1985c, S. 70 - 89.

Karstedt-Henke, S., Die Einschätzung der generalpräventiven Faktoren und ihrer Wirksamkeit durch die Bevölkerung -Ergebnisse einer empirischen Untersuchung, in: Kriminologisches Journal, 19. Jg., 1987, S. 66 - 78.

Karstedt-Henke, S., Attribution Theory and Deterrence Research: A New Approach to Old Problems, in: Sessar, K., Kerner, H.-J.(Hg.), Reader zur kriminologischen Forschung in der BRD (Arbeitstitel), Berlin, New York 1989 (erscheint demnächst).

Karstedt-Henke, S., Crasmöller, B., Informationen über Delinquenz im informellen Netzwerk Jugendlicher: Muster der Informationsverdichtung und -begrenzung, in: Kaiser, G., Kury, H., Albrecht, H.-J. (Hg.), Kriminologische Forschung in den 80er Jahren. Projektberichte aus der Bundesrepublik Deutschland, Band 35/2, Freiburg 1988, S. 697 - 725.

Kerner, H.-J., Gesetzgebung, polizeiliche Ueberwachung und Strafgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland. Dokumentation und Perspektive. Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren", Bd. 11, Bundesanstalt für Strassenwesen. Bergisch Gladbach 1985.

Kraftfahrzeug-Bundesamt, Eine andere moralische Qualität? Deliktbelastung und -entwicklung bei Frauen. Beitrag zum Presseseminar des Bundesministers für Verkehr. Würzburg 1988.

Kretschmer-Bäumel, E., Karstedt-Henke, S., Alkohol am Steuer, Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer. Ergebnisse einer Befragung. Untersuchungen zu Alkohol und Fahren, Schriftenreihe der BAST, Bd. 13, Köln 1986.

Kretschmer-Bäumel, E., Mann oder Frau: Wer fährt sicherer Auto?, in: ARAL AG (Hg.), Autofahrerinnen. Bochum, Essen 1988, S. 9 -20.

Melzer-Lena, B., Frauen - die neue Macht im Automobilbereich, in: ARAL AG (Hg.), Autofahrerinnen. Bochum, Essen 1988, S. 7 - 8.

Möller, R.D., Autofahrerinnen - ihr Fahrerlaubnisbesitz, als Halter von Kraftfahrzeugen sowie ihre Verkehrsdelinquenz - aus der Sicht der beim Kraftfahrt-Bundesamt geführten Register, in: ARAL AG (Hg.), Autofahrerinnen. Bochum, Essen 1988, S. 69 - 92.

Nunner-Winkler, G., Ein Plädoyer für einen eingeschränkten Universalismus, in: Edelstein, W., Nunner-Winkler, G. (Hg.), Zur Bestimmung der Moral, Frankfurt/Main 1986, S. 126 - 144.

von Savigny, E., Signalsprache der Autofahrer. München 1980.

Smaus, G., Einstellungen von Frauen zum Strafrecht: "Positives Rechtsbewusstsein"?, in: Zeitschrift für Rechtssoziologie, 5.Jg., 1984, S. 296 - 311.

Sparks, R.F., Criminal Opportunities and Crime Rates, in: Fienberg, S.E., Reiss, A.J. (Hg.), Indicators of Crime and Criminal Justice: Quantative Studies. Washington 1980, S. 18-28.

Vierboom, C., Emanzipation durch Werbung: Autofahrerinnen - und wie sie durch die Automobilwerbung angesprochen werden, in: ARAL AG (Hg.), Autofahrerinnen, Bochum, Essen 1988, S. 36 -42.

Weissbrodt, G., Wie Frauen in den Strassenverkehr hineinwachsen, in: ARAL AG (Hg.), Autofahrerinnen. Bochum, Essen 1988, S. 21- 3