

Zeitschrift:	Zeitschrift für öffentliche Fürsorge : Monatsschrift für Sozialhilfe : Beiträge und Entscheide aus den Bereichen Fürsorge, Sozialversicherung, Jugendhilfe und Vormundschaft
Herausgeber:	Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe
Band:	87 (1990)
Heft:	5
Artikel:	Alkohol im Strassenverkehr : psychologische Aspekte
Autor:	Huguenin, Raphael D.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-838479

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: 06.02.2026

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

mit an der Zahl der Sozialhilfeempfänger hat dort überall drastisch abgenommen!

- Der Grundsatz der gleichen Rechte für Mann und Frau hat auch in den Sozialversicherungen seinen Niederschlag zu finden. So könnte einer allgemeinen Diskriminierung der Frauen in der Arbeitswelt aber vor allem auch der Verarmung geschiedener Frauen entgegengetreten werden.
- Weitere Massnahmen wie Bereitstellen von billigem Wohnraum, Kontrolle der Mietzinse durch den Staat sowie Eingriffe zur Eindämmung der Kostenexplosion im Gesundheitswesen werden zwar allseits gefordert, die Realisierung lässt aber noch auf sich warten. Profitieren würden davon nicht nur Frauen, sondern auch jeder ganz «normale» Verdienster.

Ich habe ausdrücklich von Fantasien gesprochen, auch wenn es so scheinen mag, als ob meine Forderungen schon vielerorts erfüllt sind. Fantasien sind es für mich aber erst dann nicht mehr, wenn sie Einzug nicht nur in die Gesetze, sondern auch in die Köpfe und Herzen eines jeden Bürgers gehalten haben und somit zur Selbstverständlichkeit geworden sind.

Alkohol im Strassenverkehr: Psychologische Aspekte

Der Zeitschrift «Sozialpolitik/Suchtprobleme» entnehmen wir eine Zusammenfassung eines Vortrages von Raphael D. Huguenin von der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern über die psychologischen Aspekte des Problems: Alkohol im Strassenverkehr. Der Referent nahm zu grundsätzlichen Fragen Stellung, die auch in der Sozialarbeit immer wieder zum Überdenken Anlass geben sollten.

Die Red.

Alkohol am Steuer – ein gesellschaftliches Problem?

«Alkohol im Strassenverkehr» ist ein gesellschaftliches Problem,

- a) weil in unserer Gesellschaft relativ viel Alkohol getrunken wird (jährlich 11 Liter reiner Alkohol pro Einwohner) und weil ein hoher Anteil der alkoholauffälligen Fahrer alkoholabhängig oder auf dem Weg dazu ist;
- b) weil Alkohol in der Schweiz einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert einnimmt und dies das Geschehen im Strassenverkehr beeinflusst.

Fachleute schätzen, dass Lenker, die sich mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,5 Promille oder mehr ans Steuer setzen, zur Gruppe *der alkoholabhängigen oder -gefährdeten Personen* gehören. Bedauerlicherweise muss beigefügt werden, dass diese Personengruppe durch Unfallverhütungsmassnahmen allein kaum zu sichererem Verhalten gebracht werden kann, es sei denn, ihre Abhängigkeit werde erkannt und der Führerausweis bis zur völligen Abstinenz entzogen.

Anders verhält es sich mit den sogenannten *sozialen Trinkern*, die sich zum Alkoholkonsum gezwungen fühlen oder verleiten lassen, weil sie dem gesellschaftlichen Druck nicht widerstehen wollen oder können.

Kann Trinken und Fahren auseinandergehalten werden?

Thesen:

- Das Problem «Alkohol am Steuer» ist nicht nur ein Informationsproblem. Aus einer 1986 von der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Auftrag gegebenen repräsentativen Meinungsumfrage geht hervor, dass die Unfallursache Alkohol klar als Spaltenreiter erkannt wird. Jeder zweite Schweizer kennt einen Slogan zu diesem Themenkreis (z.B. Wer trinkt, fährt nicht).
- «Alkohol am Steuer» ist primär ein *Verhaltensproblem*. Verhaltenssteuerung ist abhängig vom Willen, bestimmte Handlungen zu vollziehen. Dieser fehlt häufig in bezug auf den Verzicht auf Alkohol, wenn noch gefahren werden muss. Ein Indiz dafür ist der Umstand, dass 63 Prozent der Bevölkerung die 0,8-Promille-Grenze beibehalten und 8 Prozent diese sogar heraufsetzen möchten. Nur 25 Prozent der Männer geben an, dass sie keinen Alkohol konsumieren, wenn sie wissen, dass sie noch Auto fahren werden.
- Der Wille, Trinken und Fahren zu trennen, sollte in unserer Gesellschaft gefördert werden, doch geschieht dies zu wenig. Stattdessen wird das Trinken gefördert. Als Indiz dafür ist die amerikanische Werbung für Alkoholika zu werten, in welcher die Frau als Zielgruppe im Sinne einer Marktlücke entdeckt wurde. Sollte dieser Trend auch in der Schweiz Fuß fassen, dürfte sich dies auf die bezüglich Alkohol bisher positive Unfallbilanz der Frauen negativ auswirken.
- Um dieser Entwicklung bei Mann und Frau, vor allem aber bei den jungen – besonders risikofreudigen – Lenkern, entgegenzutreten, sollte ein *neues Fahrer-Image* geschaffen werden, das davon ausgeht, dass es nicht unhöflich ist, Alkohol abzulehnen, sondern geradezu «in» ist, als Auto- oder Motorradfahrer auf Alkohol zu verzichten (in Analogie zum Sport).
- In Anbetracht der Schwierigkeit, das Trinkverhalten als gesellschaftliches Phänomen zu verändern, sollten primär Fahr- statt Trinkstrategien entwickelt und angeboten werden (z.B. Alternativen zum Selberfahren).
- Um der Problematik das ihr gebührende Gewicht zu verleihen, muss der *Führerausweisentzug* im Umfeld des Fahrens in angetrunkenem Zustand stärker als bisher betont werden. Denn der Verlust des Führerausweises ist beim Lenker das nahezu wirksamste «Damoklesschwert» im Straßenverkehr. Dies sollte indessen durch die Reduktion der Dunkelziffer bei Alkoholatern ergänzt werden (Kontrollintensität).

Zusammengefasst: Wer über die Probleme des Alkohols am Steuer informiert ist, wird Trinken und Fahren trennen, sofern das Wissen unterstützt wird durch den Willen, sich entsprechend zu verhalten. Um dies auf breiter Basis in der Bevölkerung anzuregen, sind unter anderem gesellschaftliche Veränderungen zu fördern durch Werbung, durch geeignete Angebote bei den Alternativen zum Selbstfahren, durch die Verbesserung des Nicht-Trinker-Images und durch eine grösere Wahrscheinlichkeit des Führerausweisentzuges bei Alkoholfahrten.

Junge Lenker und Alkohol

Der Anteil der 18- bis 25jährigen ist bei Unfällen mit Verletzten oder Toten mit 30% – im Vergleich zu den andern Altersgruppen – überdurchschnittlich hoch. Zieht man nur die Zeit von 20 bis 5 Uhr von Freitag bis Sonntag in Betracht, so steigt ihr Anteil sogar auf über 50 Prozent.

84 Prozent der an Wochenendunfällen zwischen 20 und 5 Uhr beteiligten jugendlichen Lenker sind männlichen Geschlechts. Der Anteil der Selbstunfälle ist mit 45 Prozent sehr hoch. Die häufigsten Unfallursachen sind «Nichtanpassen der Geschwindigkeit» (24%), «Unaufmerksamkeit» (18%) und «Fahren in angetrunkenem Zustand» (12%). Bei jedem achten Verkehrsunfall mit verletzten oder getöteten jüngeren Fahrzeuglenkern ist nach der Statistik Alkohol mit im Spiel. Die wirkliche Zahl jugendlicher Fahrzeuglenker, die sich in alkoholisiertem Zustand ans Steuer setzen, dürfte erheblich höher liegen, weil Alkohol nicht erst von einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille an negative Auswirkungen zeigt.

Die wenigsten der jungen Leute verbringen die Wochenend-Abende allein. Nach Befragungen im Raum Zürich und Umgebung benützen über die Hälfte der Autobesitzer ihr Fahrzeug, um am Wochenende auszugehen. Dies kann aber zum Problem werden. Sowohl beim Alkoholkonsum als auch am Steuer will mancher nicht hinter seinen Freunden zurückstehen: Infolge falschem Ehrgeiz hält man beim Bier- oder Weintrinken mit; und bei einem Lokalwechsel oder auf der Heimfahrt stellt sich oft in Fahrzeuggruppen eine Konkurrenzsituation unter den Lenkern ein, was zu gegenseitigem Aufschaukeln bezüglich Geschwindigkeit und Aggressivität führen kann.

Besonders anfällig für waghalsige Manöver sind die männlichen Lenker dieser Gruppe. Viele prahlen mit ihren Fahrkünsten und tun dies unter dem Einfluss der guten Stimmung, um die weiblichen Passagiere zu beeindrucken. Diese wiederum wagen es häufig nicht, ihre Angst zu äussern, wenn der Freund am Steuer ein gefährlich hohes Tempo einschlägt.

Nachschulung alkoholauffälliger Lenker

Nachschulung ist ein Begriff, der in sehr allgemeinem Sinn als Massnahme zur Korrektur von Fahreignungsdefiziten verwendet wird. Im engeren Sinn versteht man darunter ein pädagogisch-psychologisches Eingreifen beim Delinquenten, um ihn über Fehlverhalten zu instruieren. In der Schweiz wird in diesem Zusammenhang von Verkehrsunterricht gesprochen.

Wo Nachschulung als Methode der Unfallverhütung eingesetzt ist, wird sie von *zwei Grundprinzipien* abgeleitet:

1) Es ist zu erwarten, dass auffällig gewordene Lenker weiterhin auffällig bleiben, sofern nicht versucht wird, durch adäquate Massnahmen eine Verhaltensänderung herbeizuführen.

2) Es ist besser zu helfen, statt (nur) zu strafen. Die Wahrscheinlichkeit des Rückfalls bei Delinquenten ist geringer, wenn diese nicht nur bestraft, sondern auch dazu angeleitet werden, ihr Verhalten zu modifizieren.

Nachschulung ist zwar kein Wundermittel, aber ein wichtiges Instrument zur Einstellungs- und Verhaltensänderung. Dabei soll versucht werden, durch gezielte Lernprozesse persönliche Defizite zu verringern. Die Ergebnisse von ausländischen und Schweizer Untersuchungen über die Evaluation von Nachschulungsmodellen sind im grossen und ganzen ermutigend.

Schlussbemerkungen

Aus psychologischer Sicht sollten die Probleme rund um den Alkohol am Steuer mit allen nur möglichen Mitteln beseitigt werden. Im einzelnen kann dies geschehen durch:

- *Erziehung*, um schon beim Kind ein anderes Verhältnis zum Alkohol herbeizuführen;
- *Ausbildung*, um dem künftigen Lenker zu zeigen, dass Alkohol eines der Hauptprobleme im Strassenverkehr darstellt und er schon in jungen Jahren lernt, Trinken und Fahren zu trennen;
- *Information*, um den gesellschaftlichen Stellenwert des Alkohols am Aufhänger des Unfallrisikos herabzusetzen;
- *Nachschulung*, um jene, die ein erstes Alkoholdelikt begangen haben, dann zu beeinflussen, wenn es noch möglich ist;
- *Einzel- und /oder Gruppentherapie*, um jenen zu helfen, die bereits sehr gefährdet sind.

AUS KANTONEN UND GEMEINDEN

Kanton Luzern: Schwellenangst vor Ämtern?

Mit der sogenannten «Neuen Armut», die so neu gar nicht ist, beschäftigen sich heute viele: Politiker, private Hilfswerke, Medien und Literaten. Für die Sozialvorsteher/Sozialvorsteherinnen in allen Luzerner Gemeinden ist die Armut keine Modeerscheinung, sondern eine Tatsache, der sie mit Rat und Tat, mit Hilfe, Beratung und Hilfe zur Selbsthilfe zu Leibe rücken. Der Gang zum Sozialamt soll deshalb weder «hart» noch «demütigend» sein, sondern die Inanspruchnahme einer, vom Volk durch Steuerabgabe erwarteten und beauftragten Dienstleistung und ein Schritt zu einer normalen Lebensqualität.

In jeder Gemeinde werden Steuern eingezogen, um soziale Ausgaben zu tragen. Unter diese Ausgaben fallen auch Hilfeleistungen an Leute, deren Einkommen unter dem Existenzminimum liegt – sofern sie sich beim Sozialamt melden und sich in die Karten sehen lassen. Hilfsbedürftigkeit wird von den Sozialvorstehern und Sozialvorsteherinnen nicht à priori als selbstverschuldet angenommen. So gut wie es niemanden stört, die AHV-/IV- und EL-