

Einbau- und Anlegeverhalten Sicherheitsgurte

Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen
Bereich Unfallforschung

Einbau- und Anlegeverhalten Sicherheitsgurte

Einfluß von Rechtsnormen und Aufklärungskampagnen über den Sicherheitsgurt auf Informationsstand, Einstellungen und Verhaltensweisen der Pkw-Fahrerpopulation, Ansätze zur Überprüfung der Maßnahmen sowie empirische Überprüfung der Validität alternativer Erhebungsmethoden.

H. Volks

Bericht zum Forschungsprojekt 7431
der Bundesanstalt für Straßenwesen
Bereich Unfallforschung
Köln, Dezember 1978

Herausgeber:
Bundesanstalt für Straßenwesen
Bereich Unfallforschung
5000 Köln 51, Brühler Str. 1
Tel. 37021, Telex 08882189 bas d
Druck:
Fotodruck J. Mainz, 5100 Aachen

Vorbemerkung

Der vorliegende Bericht konnte vom Verfasser, Herrn Dr.rer.pol. Volks, nicht mehr abgeschlossen werden, da Herrn Dr. Volks kurzfristig eine Aufgabe in der Entwicklungshilfe übertragen wurde. Die redaktionelle Überarbeitung wurde daher von den Herren Dr. Ernst und Dr. Krupp durchgeführt. Dabei wurden auch Kürzungen vorgenommen; dies geschah im Hinblick auf andere zwischenzeitlich von der Bundesanstalt herausgegebene Veröffentlichungen zum Thema Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen.

Köln, im Dezember 1978

Gliederung

	Seite
I. Untersuchungsziel und Darstellung der Einzelschritte	3
II. Der Untersuchungsansatz	6
1. Maßnahmen zur Veränderung des Sicherheitsgurtverhaltens im Kontext von Ziel-Mittel-Beziehungen im Bereich der Verkehrssicherheit	6
2. Theoretische und empirische Probleme bei der Wirksamkeitsuntersuchung zum Sicherheitsgurt	10
3. Gesetzte Rechtsnormen und Art und Umfang der Sicherheitsgurtkampagnen	16
4. Empirische Erkenntnisse über den Problembereich "Sicherheitsgurt"	25
III. Die empirische Untersuchung der Wirksamkeit der normativen und Aufklärungsmaßnahmen	32
1. Medienangebot und Mediennutzung	33
1.1. Resonanz in den Medien	33
1.2. Mediennutzung durch die Zielgruppen	37
2. Wissen und Einstellungen	42
2.1. Slogans und Merksätze	42
2.2. Einstellungen zum Sicherheitsgurt	49
2.3. Das Sicherheitsgurtverhalten nach Ergebnissen aus Meinungsbefragungen	58
2.3.1. Zeitliche Veränderungen von Januar 1974 bis Dezember 1975	58
2.3.2. Multivariate Zusammenhänge	65

3. Das tatsächliche (manifeste) Sicherheitsgurtverhalten	58
3.1. Die Validität der Erhebungsinstrumente	68
3.2. Der Aussagewert von Befragungs- und Beobachtungsdaten für Gurteinbau- und Gurtanlageverhalten	75
3.2.1. Das Gurteinbauverhalten	75
3.2.2. Das Gurtanlageverhalten	81
3.2.3. Erkenntnisse aus dem Methodenvergleich für Wirksamkeitskontrollen	88
3.3. Die Ergebnisse der reinen Verkehrsverhaltensbeobachtungen	91
3.3.1. Die Erhebungsmethode	92
3.3.2. Zeitliche Veränderungen im Gurteinbau- und Gurtanlageverhalten	95
3.3.3. Der Einfluß von Veränderungen beim Einbau von Automatikgurten auf zeitliche Veränderungen im Anlageverhalten	107
3.3.4. Der Einfluß ausgewählter Faktoren auf das Sicherheitsgurtverhalten (multivariater Analyse)	115
IV. Zusammenfassende Darstellung der Untersuchungsergebnisse	127
V. Anhang	134
1. Tabellenanhang	135
2. Literaturverzeichnis	151

I. Untersuchungsziel und Darstellung der Einzelschritte

Das Hauptziel dieser Arbeit besteht darin, den Einfluß von zwei Aufklärungskampagnen der Jahre 1974 und 1975 sowie den Einfluß von normativen Regelungen (Rechtsvorschriften) auf das Verhalten der Pkw-Fahrerpopulation zum Sicherheitsgurt zu untersuchen. Dabei muß naturgemäß auch eine Prüfung der Meß- und Erhebungsmethoden der Datengewinnung vorgenommen werden, um die empirische Qualität der Daten und der aus ihnen abzuleitenden Aussagen abzusichern (Validierungsprozeß).

In einem ersten Schritt werden die Maßnahmenziele im Rahmen des generellen Ziels der Hebung der Verkehrssicherheit definiert, eine Arbeitshypothese zum Ursachen- und Wirkungsablauf formuliert und die untersuchungsrelevanten theoretischen und empirischen Probleme der Hypothesentestung erörtert. Um zu zeigen, welche Schwierigkeiten sich aus der empirischen Realität für die vorzunehmende Analyse ergeben, werden danach einige wichtige Erkenntnisse aus bisher durchgeführten, vor allem psychologisch orientierten Studien zum Problemkreis "Sicherheitsgurt" dargestellt.

Im folgenden empirischen Teil wird zuerst mittels Daten aus einer Medienanalyse und aus mehreren Meinungsbefragungen untersucht, ob die durch die Aufklärungskampagnen zu vermittelnden Kommunikationsinhalte von den Medien Zeitung, Radio und Fernsehen adäquat aufbereitet wurden und wie groß die Resonanz dieser Medien auf die Kampagnen war; weiterhin, ob und in welchem Umfang die Informationen bei den Zielgruppen angekommen und genutzt wurden und ob sich dementsprechend das Wissens- und Informationsniveau

erhöht hat. Sollte sich dabei eine auf die Kampagnen zurückzuführende Problemsensibilisierung nachweisen lassen, muß untersucht werden, welchen Einfluß die aufgenommenen Kommunikationsinhalte auf die Einstellungen der Zielpopulationen gehabt haben und welche Konsequenzen das für den eigentlichen Zielbereich, das tatsächliche Sicherheitsgurtverhalten hat. Da jedoch im Rahmen von Meinungsbefragungen Informationen nicht über das tatsächliche Verhalten gewonnen werden können, sondern nur verbale Äußerungen über hypothetische Verhaltensweisen in hypothetischen, durch Fragestimuli definierten Situationen zu erfragen sind, wird als nächstes die Validität von Aussagen über das Sicherheitsgurtverhalten aus Befragungsdaten zu überprüfen sein. Grundlage dieser Prüfung wird eine Mehrmethodenerhebung sein, in der die Daten für die gleichen Objekte durch Befragung und direkte Verhaltensbeobachtung erhoben werden.

Im nächsten Teil soll anhand von Daten aus direkten Verhaltensbeobachtungen im Verkehrsgeschehen selbst die Entwicklung des Gurtverhaltens über die Zeit analysiert und dabei der Versuch gemacht werden, potentielle Veränderungen der Gurtvariablen den durchgeführten Maßnahmen zuzurechnen. Da aber Daten über die dem Verhalten vorgelagerten Sekundärwirkungen der Maßnahmen (hypothetisch postulierter Wirkungsablauf) dem aus den Verkehrsbeobachtungen gewonnenen "harten" Daten nicht direkt zuzuordnen sind (ungleiche Objektmengen), kann eine indirekte Zuordnung nur unter Hinzuziehung (plausibler) Zusatzannahmen vorgenommen werden, insbesondere unter der (ceteris paribus) Prämisse, daß die Wirkung anderer Faktoren oder anderer Maßnahmen als den untersuchten ausgeschlossen wird. Um die empirische Gültigkeit dieser letzteren a priori-Setzung zu testen, wird danach am Beispiel

eines identifizierbaren und durch ein Rechenmodell quantifizierbaren Faktors (Gurttyp: Statik- oder Automatikgurt) der Einfluß möglicher Konkurrenzursachen auf Veränderungen der Gurtvariablen überprüft (Falsifikationsversuch der postulierten Maßnahmenwirkungen).

Abschließend werden mittels einer multivariaten Analyse noch einige Zusammenhänge zwischen Variablen des Gurtverhaltens und anderen Variablen wie z.B. Geschlecht, Alter und Tageszeit untersucht. Daraus können dann Erkenntnisse darüber abgeleitet werden, bei welchen Subgruppen der gesamten Zielpopulation größere Verhaltensdefizite bestehen und wo potentielle weitere Maßnahmen zur Beeinflussung des Gurtverhaltens ansetzen könnten.

Die empirische Basis dieser Analyse bilden Erhebungen, die zum Teil durch die Bundesanstalt selbst, zum Teil auch in ihrem Auftrag von Dritten durchgeführt wurden. Die Vorbereitung der zahlreichen Erhebungen sowie die Aufbereitung der umfangreichen Datenmengen erfolgte in der Regel in der Bundesanstalt unter Mitarbeit insbesondere von M. Arnold, W. Heuser und L. Meyer.

II. Der Untersuchungsansatz

In diesem Kapitel soll zuerst auf das Ziel-Mittel-Problem beim Sicherheitsgurt im Rahmen von Maßnahmen zur Veränderung des Gurtverhaltens eingegangen werden, sowie auf theoretische und empirische Probleme bei der Messung der Wirksamkeit von Veränderungsmaßnahmen. Danach wird ein kurzer Überblick über die durchgeführten Sicherheitsgurtkampagnen, deren Auswirkungen es vor allem zu untersuchen gilt, gegeben, und zum Abschluß werden einige empirische Befunde, insbesondere aus dem motivationspsychologischen Bereich, zur Charakterisierung des Problemfeldes "Sicherheitsgurt" dargestellt.

1. Maßnahmen zur Veränderung des Sicherheitsgurtverhaltens im Kontext von Ziel-Mittel-Beziehungen im Bereich der Verkehrssicherheit

Der Sicherheitsgurt wird von allen Experten, die auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit arbeiten, als eines der (ganz) wenigen Mittel angesehen, das - vorausgesetzt der Gurt wird benutzt - in hervorragender Weise geeignet ist, durchschlagende Erfolge für die Verkehrssicherheit zu erzielen und zwar sowohl was die absolute Anzahl der hierdurch vermeidbaren Unfallfolgen angeht als auch die im Verhältnis zum Nutzen anfallenden vergleichsweise geringen Kosten. Trotzdem besteht auch und gerade beim Sicherheitsgurt eine zum Teil erstaunliche Unklarheit darüber, welche Ziele bei der Veränderung des Sicherheitsgurtverhaltens (Einbau und Anlegen) im Rahmen konkreter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit letztlich die einzig relevanten sind und, damit zusammenhängend, welche Mittel im Hinblick auf die Ziele einzusetzen sind. Besonders bei der Ziel-Mittel-Problematik werden häufig - teilweise nicht explizit gemachte - Prämissen vorausgesetzt, die entweder

nicht (empirisch) bewiesen oder auch nicht beweisbar sind, und damit wird die Gefahr heraufbeschworen, daß für das Ziel ungeeignete Mittel eingesetzt werden. Bei empirisch (noch) nicht beweisbaren ¹⁾ jedoch axiomatisch postulierten Wirkungsabläufen oder Kausalzusammenhängen kann es daher vorkommen, daß der finanzielle Aufwand für eine Maßnahme völlig wirkungslos ist ²⁾.

Als Ziele von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden z.B. - oft ohne Erstellung einer Zielhierarchie oder einer empirisch begründeten (abgesicherten) Zielrangfolge - für die Verkehrssicherheit allgemein und den Sicherheitsgurt insbesondere genannt: Klimaverbesserung, Sensibilisierung der Zielgruppe, Veränderung des Wissens oder der Einstellungen, Verhaltensänderungen etc. Auch wenn dahinter ein gemeinsames Hauptziel stehen sollte, führen

-
- 1) Durch diese "Immunsierung" der Behauptungen gegen mögliche Widerlegungen ist die Gefahr von Fehlleitungen finanzieller Mittel naturgemäß besonders groß.
 - 2) Als Beispiel sei eine amerikanische Quelle zitiert nach der eine Kampagne zur Erhöhung der Gurtanlagequote in Detroit mit einem Mitteleinsatz von 1,75 Millionen Dollar keinerlei Auswirkungen gehabt hat. Die vorher nicht empirisch abgesicherte, jedoch implizit unterstellte Prämisse über den Wirkungszusammenhang hatte sich nachträglich also als falsch herausgestellt: "The best research has consistently shown, and for years, that even well designed, well intentioned advertising and educational campaigns to increase belt use in America do not work" (Hervorhebung vom Verf.). Insurance Institute for Highway Safety, Status Report Bd. 12, Nr. 15, S. 8. Gleiche Erkenntnisse wurden auch in Kanada gewonnen, vgl. dazu: Knapper, C.K., Cropley, A.J., Moore, R.J., Attitudinal Factors in the Non-Use of Seat Belts, in: Accident Analysis and Prevention Bd. 8, 1976, S. 241-246.

diese Art von Zielen (Sekundäre oder abgeleitete Ziele) leicht ein Eigenleben und treten dann an die Stelle des eigentlichen (Primär-)Ziels. Dabei gibt es eindeutige Zielbestimmungen für den Bereich der Verkehrssicherheit, denen alle anderen Ziele unterzuordnen sind. So ist z.B. im Programmbudget der BAST beispielhaft als Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit definiert die "Reduzierung der Zahl der Verkehrsunfälle (und) die Minderung der Unfallfolgen" ¹⁾. Das bedeutet, daß alle Sekundärziele und ebenfalls alle Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahl oder (beim Sicherheitsgurt) die Minderung der Unfallfolgen ausgerichtet sein müssen. Bringt man für das Problem des Sicherheitsgurtes die Zielpositionen in eine Rangreihe, so erhält man folgendes Schema:

Primärziel:	Minderung der Unfallfolgen	(Maximum)
Sekundärziele:	{	Verhalten der Zielpersonen (Einbau, Anlegen)
		Einstellungen
		Klima/ Sensibilisierung
		Informationen/ Wissen

1) Bundesanstalt für Straßenwesen, Programmbudget 1977/78 für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, Köln 1977

Dieser Zielhierarchie müssen nun einzelne Maßnahmen zugeordnet werden, wie z.B. Appelle, Aufklärung und Informationen, Verhaltenstraining, Veränderung von (Rechts-)Normen. Die generelle Hypothese mit der Annahme über Wirkungszusammenhänge zwischen Maßnahmen- und Zielbereichen sieht wie folgt aus:

Maßnahme \implies Sekundärziel(e) \implies Primärziele

d.h. eine Maßnahme soll über die Erreichung der Sekundärziele die Erfüllung des Primärziels bewirken. Sekundärziele sind deswegen (als Vorstufe) sinnvoll und notwendig, da - je nach den eingesetzten Mitteln - das Primärziel nicht direkt angegangen werden kann und man hofft, oder im Optimalfall weiß, daß die ersten die Erreichung des letzten bewirken. So ist z.B. völlig einsichtig, daß Informationskampagnen nicht direkt auf das Primärziel einwirken können, während etwa gesetzte Rechtsnormen mit gezielter Normenkontrolle (Sanktionierung) schon direkter auf das Primärziel Einfluß nehmen. Für den Sicherheitsgurt ergibt sich nun der hypothetische Zusammenhang

Maßnahme \implies	Sekundärziele \implies	Primärziele
Aufklärung Rechtsnorm	Wissen Sensibilisierung Einstellungen Verhalten	Minderung der Unfallfolgen

Die wesentliche Aufgabe ist es also, den Einfluß der Aufklärungskampagnen über die Erreichung der vorgelagerten Ziele auf die Minderung der Unfallfolgen zu untersuchen. Ebenfalls Gegenstand der Unter-

suchung ist der Einfluß der Rechtsnormen auf diese Ziele, jedoch wird die Analyse dieses Zusammenhangs einen weit geringeren Aufwand an empirischer Prüfung erfordern, so daß sie vor dem ersten Problem in den Hintergrund treten wird.

Die Frage in welchem Umfang, mit welchen Mitteln und mit welchen Methoden, unter welchen Bedingungen und mit welcher Erfolgsaussicht das Problem angegangen werden kann, soll im folgenden erörtert werden.

2. Theoretische und empirische Probleme bei der Wirksamkeitsuntersuchung zum Sicherheitsgurt

Die im Rahmen der Wirksamkeitsüberprüfung von Maßnahmen aufgestellte Hypothese (Abb. 1) postuliert den Zusammenhang zwischen Ursachen und sich daraus ergebenden Wirkungen in der Form, daß die durchgeführten Maßnahmen letztlich die gewünschte Wirkung (Minderung der Unfallfolgen) erzielt haben. Zur Überprüfung der empirischen Gültigkeit dieser Aussage muß die Untersuchung in zwei Schritten vor sich gehen.

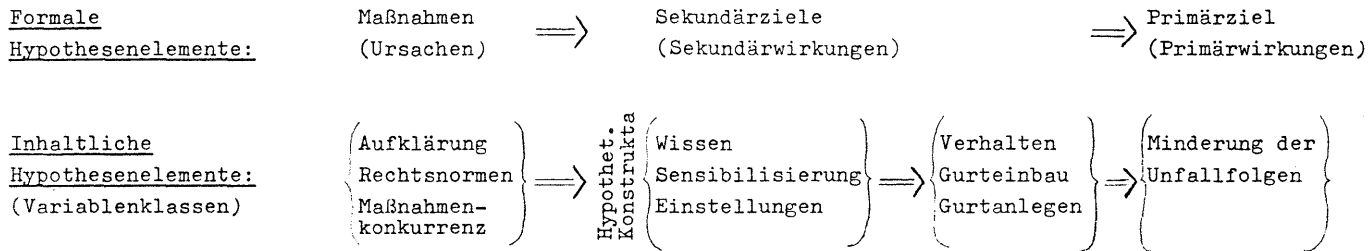
Es sind erstens Fakten über die tatsächlichen Gegebenheiten innerhalb der einzelnen Variablenklassen zusammenzutragen, die die Existenz (oder Nichtexistenz) der postulierten Ursachen bzw. Wirkungen belegen. Dazu gehören in der Variablenklasse "Maßnahmen" Angaben über Art und Inhalt der durchgeführten Aufklärungskampagnen und der gesetzten Rechtsnormen sowie Informationen über andere Maßnahmen und potentielle Ursachen von Veränderungen der abhängigen Zielvariablen (Explananda) zur Isolierung der norma-

tiven und der Kampagneneinflüsse. In den Klassen des Zielbereichs muß untersucht werden, ob und in welcher Art die Zielobjekte (Pkw-Fahrer) sensibilisiert wurden, ob ihr Wissen vermehrt wurde, ob und in welcher Art erwünschte Einstellungen generiert wurden, ob sich das Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten verändert hat und ob die Unfallfolgen tatsächlich vermindert wurden.

In einem zweiten, für die Fragestellung noch bedeutenderen Schritt muß versucht werden zu beweisen, daß - vorausgesetzt es konnten z.B. Wirkungen im Zielbereich festgestellt werden - Beziehungen zwischen den Variablenklassen bestehen. Dieser schwierige Schritt sollte empirische Belege dafür erbringen, daß durch Aufklärung eine Sensibilisierung und eine (positive) Veränderung im Wissens- und Einstellungsbereich erreicht wurde, wobei diese wiederum eine (positive) Veränderung im Gurteinbau- und Anlegeverhalten hervorgerufen haben, was letztlich zur Minderung der Unfallfolgen führt. Ohne der Analyse vorzugreifen, kann aber jetzt schon gesagt werden, daß die Lösung dieses Problems - das eigentliche Ziel von Wirksamkeitsuntersuchungen - die schwierigste Aufgabe sein wird. Es kann vermutlich nur unter Zuhilfenahme von zwar plausiblen, letztlich jedoch nur schwer beweisbaren Zusatzannahmen (Prämissen) bewältigt werden ¹⁾. Um zu validen (empirisch gültigen) Ergebnissen zu

-
- 1) Als Beleg seien folgende Arbeiten angeführt, die ebenfalls zeigen, wie schwer dieser Schritt empirisch zu vollziehen ist und daß die Forschung, abgesehen von einigen wenigen tentativen Ansätzen in dieser Richtung, praktisch noch am Anfang steht:
Spoerer, E., Rehabilitation von alkoholauffälligen Kraftfahrern in Nordamerika, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1976, bes. S. 46 f.
Schneider, W., Zielbestimmung und Zielerreichung. Methodologische Fragen und Lösungsvorschläge im Zusammenhang mit

Abb. 1: Schematisierung der generellen Forschungshypothese und des Ansatzes zur empirischen Überprüfung:



- Prüfebene(n):
1. Prüfung der Zusammenhänge und Kategorien innerhalb der Variablenklassen.
 2. Prüfung der Beziehungen zwischen den Variablenklassen (Falsifikationsversuch der vermuteten Implikationen \implies).

kommen, müßten nämlich sämtliche postulierten Wirkungszusammenhänge an den gleichen Untersuchungsobjekten analysiert werden, d.h. die Objekte müßten durch Maßnahmen beeinflußt werden, man müßte Veränderungen der hypothetischen Konstrukta messen und dann überprüfen, welche Konsequenzen sich daraus für das Verhalten und die Variablen des Unfallgeschehens ergeben ¹⁾. Das ist realiter selbst mit großem Aufwand nicht möglich und man muß in diesen Fällen zumindest zum Teil die Gültigkeit von Prämissen a priori unterstellen.

Beim Sicherheitsgurt ist man nun in der glücklichen Lage, den empirisch zu beweisenden Wirkungsablauf um ein wichtiges Element zu verkürzen, was zwar den Umfang der Aufgaben reduziert, für den Rest aber nichts an der Schwierigkeit des Problems ändert. Wie sich nämlich durch in letzter Zeit relativ häufig durchgeführte Untersuchungen gezeigt hat, ist die hypothetische Verbindung zwischen dem letzten Element des Bereichs der Sekundärziele (Gurtanlegeverhalten) und dem Primärziel (Minderung der Unfallfolgen) ²⁾ hinlänglich bewiesen.

Verkehrserziehung und -aufklärung, unveröffentlichter Forschungsbericht, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975.

Grunow-Lutter, V., Grunow, D., Effizienzkontrolle von Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr, Vergleichende Analyse einer Mehrmethoden-Untersuchung, unveröffentlichter Forschungsbericht, Bielefeld 1976, bes. S. 8, 14 ff.

- 1) Bei den meisten Wirksamkeitsuntersuchungen im Unfallbereich ist diese Vorgehensweise allein schon deshalb illusorisch, da die Verbindung von Sekundärzielen zum Primärziel "Unfälle" bzw. "Unfallfolgen" aufgrund der geringen Unfallwahrscheinlichkeiten der Untersuchungsobjekte mangels Masse (geringe Samplegrößen) empirisch kaum zu untersuchen ist.
- 2) vgl. Friedel, B., Krupp, R., Lenz, K.H., Löffelholz, H., Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen, Heft 17 der Schriftenreihe "Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr" BAST, Köln, 1978

Damit bekommt unsere Arbeitshypothese die Form:

Aufklärung	Wissen	Verhalten
Rechtsnormen	==> Sensibilisierung	==> (Gurteinbau
	Einstellungen	Gurtanlegen)

Der Wirkungsablauf innerhalb der Klasse der hypothetischen Konstrukta soll sein:

Wissen ==> Sensibilisierung ==> Einstellungen

Zu untersuchen ist also der Einfluß der durchgeführten Aufklärungsaktionen und der gesetzten Rechtsnormen auf den Bereich des Wissens und der Einstellungen und die sich daraus ergebenden Wirkungen für das manifeste Verhalten. Hierbei sind die Beziehungen zwischen den Aufklärungskampagnen und Veränderungen im Gurtanlegeverhalten Hauptziel der Untersuchung, da hierin das wesentliche Problem zu sehen ist. Die Analyse des Einflusses der Rechtsnormen sowie die der Veränderungen des Gurteinbauverhaltens sind wesentlich einfacher zu bewältigen und werden daher auch den geringsten Aufwand erfordern ¹⁾. Im einzelnen werden folgende Fragen zu beantworten sein:

1) Das ist z.B. dadurch zu erklären, daß der Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Rechtsnormen "einfach" mit den Veränderungen im Verhalten verglichen zu werden braucht und daß das Problem des Gurteinbaus ebenfalls verhältnismäßig einfach durch veränderte Rechtsnormen (originäre Ausrüstung der Pkw mit Gurten und Nachrüstpflicht) gelöst werden kann.

1. Welcher Art und welchen Inhalts waren die Aufklärungskampagnen der Jahre 1974 und 1975?
2. Wie war die Resonanz der Aufklärungskampagnen in den Medien als eine Voraussetzung der Wirksamkeit der Kampagneninhalte und -ziele?
3. Welche Veränderungen sind im Informations- und Wissensstand sowie in den Einstellungen der Zielgruppen festzustellen?
4. Welche Veränderungen sind im tatsächlichen Verhalten der Zielgruppen zu beobachten?
5. Wie und in welcher Form sind beobachtete Veränderungen auf die durchgeführten Maßnahmen, insbesondere die Aufklärungskampagnen zurückzuführen?

Für die empirische Untersuchung ergeben sich zwei Schwierigkeiten. Zum ersten muß vorläufig die etwas realitätsferne Prämisse gesetzt werden, daß für potentielle Veränderungen alleine die zu untersuchenden Maßnahmen bedeutsam waren (Ceteris-paribus-Bedingung), d.h. andere mögliche Einflüsse durch parallel durchgeführte Einflußmaßnahmen anderer Organisationen oder Institutionen werden nicht berücksichtigt, da hierüber keine quantitativen in der Regel nicht einmal qualitative Daten vorliegen. Andere, nachweisbare Einflüsse werden später zur Korrektur der Prämisse führen, so daß eventuell nachzuweisende Kampagnen- bzw. Normeneinflüsse um diese Größe(n) zu korrigieren sind ¹⁾.

1) So wird z.B. aufzuzeigen sein, daß Veränderungen im Gurtanlageverhalten in erheblichem Umfang auf den verstärkten Einbau von Automatikgurten zurückzuführen sind.

Die zweite Schwierigkeit, die später jedoch für einen Teil der Ergebnisse bewältigt werden kann, besteht in der unterschiedlichen Validität der Erhebungsinstrumente (Befragung und direkte Verhaltensbeobachtung).

Grundlage der Untersuchung sind Daten aus fünf Meinungsbefragungen, zehn Verhaltensbeobachtungen und einer Mehrmethodenerhebung in der an den gleichen Objekten Daten durch direkte Verhaltensbeobachtung und Befragung erhoben werden ¹⁾.

3. Gesetzte Rechtsnormen und Art und Umfang der Sicherheitsgurtkampagnen

In diesem Kapitel wird eine Übersicht über die Ursachengrößen (die Rechtsnormen und die beiden großen Aufklärungskampagnen zum Sicherheitsgurt) gegeben.

An Rechtsnormen sind im Untersuchungszeitraum eingeführt worden:

- (1) Ab 1. 1. 1974 die Pflicht zum Einbau von 3-Punkt-Sicherheitsgurten auf den Vordersitzen aller Neuwagen.

1) Nicht dargestellt werden sollen die Ergebnisse einer telefonischen Umfrage bei Fahrlehrern, da hieraus keine wesentlichen Erkenntnisse für die gestellte Aufgabe zu gewinnen sind. (Gegenstand der Umfrage war vor allem die unterrichtsbezogene Vermittlung von Sicherheitsgurtinformationen durch die Fahrlehrer). In tabellarischer Form liegen die Ergebnisse in einem Berichtsband vor: Hagen Counselling, Fahrlehrer-Telefonumfrage Mai/Juni 1975, Zweiter Zwischenbericht, Rodenkirchen 1975.

- (2) Ab 1. 1. 1976 für die Pkw-Halter die Pflicht, in alle ab 1. 4. 1970 erstmalig zugelassenen, noch nicht mit den vorschriftsmäßigen Gurten ausgerüsteten Pkw, 3-Punkt-Sicherheitsgurte auf den Vordersitzen einzubauen, wenn in den Fahrzeugen Verankerungen für 3-Punkt-Gurte vorgesehen sind. Da der Einbau erst zum nächsten falligen Termin der TÜV-Hauptuntersuchung vorgenommen sein muß, werden alle Fahrzeuge für die diese Vorschrift gilt Anfang 1978 mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.
- (3) Ab 1. 1. 1976 für Pkw-Fahrer und -Beifahrer die Pflicht, die gemäß der Einbau- und Nachrüstpflicht vorgeschriebenen Sicherheitsgurte auf allen Fahrten anzulegen. Diese Vorschrift ist bisher nicht mit der Androhung von Bußgeld bei Zuwiderhandlung verstärkt.

Insbesondere im Hinblick auf die Anlegepflicht ist nicht nur der Zeitpunkt ab der Einführung der Vorschrift von Interesse. Effekte können sich ebenfalls aus dem Wissen um eine kommende Vorschrift ergeben, so daß auch der Zeitraum vor der Einführung zu untersuchen ist. Für den gegenwärtigen Zeitpunkt (Ende 1977/Anfang 1978) muß darüber hinaus auch mit Einflüssen aus der Diskussion über eine kommende Strafbewehrung der Vorschrift gerechnet werden (Ankündigungseffekt).

Grundlage für die Sicherheitsgurtkampagnen war ein Beschluß des Deutschen Bundestages vom 14. 6. 1973, in dem die Bundesregierung ersucht wurde, für Kraftfahrer "zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine umfassende Aufklärungsarbeit vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat durchführen zu lassen." Ziele der Aufklärungsarbeit sollten sein:

- (1) Die Eigentümer der vor dem 1. 4. 1974 zugelassenen Pkw ¹⁾ zu veranlassen, möglichst schnell und in möglichst großem Umfang Sicherheitsgurte in die Pkw einbauen zu lassen.
- (2) Die Pkw-Fahrer und -Beifahrer dazu zu veranlassen, vorhandene Sicherheitsgurte auf allen Fahrten anzulegen.
- (3) Die vorgesehene, zum Zeitpunkt der Aufklärungskampagnen aber noch nicht eingeführte Gurtanlagepflicht vorzubereiten ²⁾.

-
- 1) Das gilt auch für Lkw bis 2,8 t. Gegenstand dieser Untersuchung sind jedoch nur die Pkw-Fahrer.
 - 2) In diesem Zusammenhang war die Bundesregierung der Auffassung, "daß die Verpflichtung zum Anlegen vorgeschriebener Sicherheitsgurte keinen verfassungsrechtlich unzulässigen Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit darstellt."

Vor diesem Hintergrund erfolgte im September 1973 durch den Bundesminister für Verkehr eine Ausschreibung, in der eine beschränkte Zahl von Agenturen zur Unterbreitung eines Konzepts für eine Werbe- und PR-Kampagne aufgefordert wurde. Zweck der Kampagne sollte primär sein, einen wirksamen Beitrag dafür zu liefern, die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr zu senken. Die Kampagneninhalte sollten mit den Grundgedanken des "Hallo-Partner"-Programms von DVR harmonisieren sowie weiterhin "Möglichkeiten zur Einschaltung und Beteiligung der Bundesländer und der Mitglieder des DVR anbieten und offenhalten" ¹⁾. Den Zuschlag erhielt das von der ARE Werbeagentur und der Time Public Relation erarbeitete gemeinsame Konzept.

In dieses Konzept gingen für die endgültige Formulierung und Ausgestaltung der Aktionen wesentliche Erkenntnisse motivations- und tiefenpsychologisch orientierter Studien zum Sicherheitsgurt ein, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen vom DelBerg Institut in Köln durchgeführt wurden ²⁾.

-
- 1) Harry Lorenz Werbeagentur GmbH, "Klick. Erst gurten - dann starten". Eine Aufklärungskampagne des Bundesministers für Verkehr für das Anlegen von Sicherheitsgurten, Düsseldorf o.J., S. 12.
 - 2) Berger, H.J., Bliersbach, G., Dellen, R.G., Zur Psychologie des Sicherheitsgurtes, in: Forschungsgemeinschaft "Der Mensch im Verkehr" e.V., Köln (Hrsg.), Für und Wider Sicherheitsgurte, Heft 15/16, Frankfurt 1973, S. 52-156. Dieselben: Psychologische Grundlagen für das Verhältnis von Pkw-Fahrern zum Sicherheitsgurt. Eine quantifizierte Motivstudie, in: Bundesanstalt für Straßenwesen - Bereich Unfallforschung (Hrsg.), Psychologische Grundlagen zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse, Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 2, Köln 1974, S. 33-213. Vgl. auch: Dieselben, Probleme der Anlegepflicht, unveröff. Sonderbericht für die Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975 und: Dieselben, Feldexperiment Sicherheitsgurteinbau. Verhalten von Gegnern des Sicherheitsgurtes bei Einführung einer Anlegepflicht, unveröff. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975.

Auf der Basis dieser Forschungsergebnisse wurden dann als (sekundäre) Werbeziele festgelegt:

- (1) "Schaffung eines positiven Klimas im Hinblick auf die Einführung der Anlegepflicht,
- (2) Erhöhung der Anlegequote,
- (3) Erhöhung der Einbauquote" ¹⁾.

Für die zweite Kampagne wurde außerdem angestrebt, das bereits erreichte positive Anlegeverhalten zu stabilisieren, da Gurtanlegen und Gurtbenutzung sich als äußerst störungsanfallige Prozesse mit starker Tendenz zur Vernachlässigung erwiesen.

Zur Erreichung der Ziele sollten die zu vermittelnden Kommunikationsinhalte:

- (1) Informationen und Faktenwissen über den Gurt vermitteln,
- (2) positive Gurteinstellungen fördern und negative (falsche) Funktionsbilder zurückdrängen und
- (3) zur Verhaltensänderung veranlassen, d.h. aufgrund der erzeugten positiven Motivation dauerhafte Anlegegewohnheiten etablieren ²⁾.

¹⁾ Harry Lorenz Werbeagentur GmbH, a.a.O., S. 30.

²⁾ Vergleiche ebenda, a.a.O., S. 34.

Zur adäquaten Umsetzung dieser Kommunikationsinhalte wurden fünf Alternativkampagnen konzipiert und einem Pretest unterworfen. Die beiden mit Abstand besten Konzeptionen unter dem Motto "Tu's für uns" und "Ein Grund" wurden danach für die Realisierung ausgewählt ¹⁾ und der Werbeslogan "Klick - erst gurten, dann starten" als optimale, mit positiven Assoziationen versehene Erinnerungsformel propagiert.

Die beiden Kampagnen wurden von Juni bis Dezember 1974 und von März bis September 1975 durchgeführt (vgl. die drei Übersichten ²⁾) und teilen sich auf in reine Werbemaßnahmen und in Public-Relations-Maßnahmen. Die Kosten betragen 1974 ca. 8,4 Mio. DM und für die zweite - kleinere - Kampagne ca. 4,8 Mio. DM (insgesamt also etwa 13,2 Mio. DM). Der weitaus größte Teil der Aufwendungen der jeweiligen Aufklärungsaktion ging in die Werbung (1974: 93 %, 1975: 94 %; insgesamt: 94 %), nur insgesamt 6 % des Etats (1974: 7 %, 1975: 6 %) wurden für PR-Maßnahmen verwendet. Die vom Mitteleinsatz her gesehen mit Abstand bedeutendsten Einzelmaßnahmen waren zu beiden Kampagnenzeitpunkten die Anzeigen in Zeitungen und Zeitschriften (1974: 67 %, 1975: 79 %; insgesamt 71 % oder 9,4 Mio. DM) sowie Aufklärungsschriften in Form von Broschüren und Faltblättern (1974: 16 %, 1975: 3 %; insgesamt 11 %). Erst danach kommen als Einzelposten die gesamten Aufwendungen für die PR-Arbeit.

-
- 1) Zur Begründung vgl. ebenda, a.a.O., S. 35-54.
 - 2) Die Übersichten wurden zusammengestellt und die einzelnen Maßnahmen zeitlich eingeordnet nach: ebenda, a.a.O., S. 78, 117 sowie den vorher erstellten Medienplänen.

Maßnahmen, Kosten und zeitlicher Ablauf der Aufklärungsaktion zum Einbau und Anlegen des Sicherheitsgurtes
1974

Maßnahmen	Titel	Anzahl	Gesamtauflage	Kosten (DM)	Zeitraum											
					Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
<u>I. Werbung</u>																
- Anzeigen in Zeitschriften und Zeitungen	171	53 Anzeigen	158.700.000	5.627.000,-												
- Plakat (4/1 Bogen)	75 Städte	-	18.600 Stellen	272.000,-												
- Kinofilm	64 Städte	1	364 Kinos	228.600,-												
- Funkwerbung	7 Sender	105 Sendungen	-	112.200,-												
- Aufklärungsschriften (Brosch., Faltblätter)	4	-	12.975.000	1.304.700,-												
- Aufkleber und Poster	6	-	6.049.000	208.200,-												
- Ansteckbutton	1	-	20.000	6.700,-												
- Zündholzwerbung	1	-	8.000.000	82.000,-												
Summe I				<u>7.841.400,-</u>												
<u>II. PK-Maßnahmen</u>																
- Journalisten-Reise	1	40 Journalisten	-	38.300,-												
Presse	141	141 Meldungen	-													
Funk	11 Sender	13 Sendungen	-													
Fernsehen	2 Sender	3 Sendungen	-													
- Informations-Reisebus	57 Städte	1 Bus	100.000 Besucher	377.300,-												
Presse	121	159 Meldungen	-													
Funk	11 Sender	29 Sendungen	-													
Fernsehen	2 Sender	3 Sendungen	-													
- Allgemeine Berichterstatt.				143.000,-												
Presse	400	53 Meldungen	-													
Funk	11 Sender	155 Sendungen	-													
Summe II				<u>558.600,-</u>												
Summe I und II				<u><u>8.400.000,-</u></u>												

Maßnahmen, Kosten und zeitlicher Ablauf der Aufklärungsaktion zum Einbau und Anlegen des Sicherheitsgurtes
1975

Maßnahmen	Titel	Anzahl	Gesamtauflage	Kosten (DM)	Zeitraum											
					Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
I. Werbung																
- Anzeigen in Zeitschriften und Zeitungen	330	42 Anzeigen	228.371.884	3.814.400,-												
- Plakat (18/1 Bogen)	250 Städte	-	10.000 Stellen	215.600,-												
- Kinofilm	65 Städte	1	363 Kinos	177.700,-												
- Aufklärungsschriften (Brosch., Faltblätter)	3	-	2.600.000	122.200,-												
- Aufkleber und Poster	8	-	7.670.000	182.200,-												
- Klick-Nadel	1	-	5.000	2.500,-												
Summe I				4.514.600,-												
II. PR-Maßnahmen																
- Gründungsaktion "Gurt als Retter"																
Presse	82	82 Meldungen	12.611.300													
Funk	9 Sender	11 Sendungen	-													
Fernsehen	1 Sender	1 Sendung	-													
- Sonderaktion mit Hildegard Carlé																
Presse	40	40 Meldungen	3.198.800													
Funk	7 Sender	45 Sendungen	-													
Fernsehen	4 Sender	9 Sendungen	-													
- Tageszeitungsaktion "Gurt als Retter"																
Presse	13	127 Meldungen	23.728.000													
Funk	1 Sender	8 Sendungen	-													
- Allgemeine Berichterstatt.																
Presse	273	273 Meldungen	-													
Funk	10 Sender	102 Sendungen	-													
Fernsehen	1 Sender	5 Sendungen	-													
Summe II				287.758,-												
Summe I und II				4.802.358,-												

Kurzübersicht über Umfang, Zeitraum und Kosten der Aufklärungsaktion

Maßnahmen	Anzahl/Motive - Auflagen ³⁾		Zeitraum		Kosten der Aktion in 1000 DM		
	1974	1975	1974	1975	1974	1975	Σ 1974 + 1975
<u>I. Werbung</u>							
Anzeigen/Zeitungen	53 - 160 Mio	42 - 228 Mio	Juni - Dez.	März - Sept.	5.627 (67%)	3.814 (79%)	9.441 (71%)
Plakat	1 - 18.600	1 - 10.000	Aug. - Dez.	Mai	272 (3%)	216 (4%)	488 (4%)
Kinofilm	1 - 364 ¹⁾	1 - 363 ¹⁾	Okt. - Dez.	Mai - Juli	229 (3%)	178 (4%)	406 (3%)
Funkwerbung	105 ²⁾	-	Nov. - Dez.	-	112 (1%)	-	112 (1%)
Aufklärungsschriften	4 - 13 Mio	3 - 2,6 Mio	Juni - Dez.	März - Juli	1.305 (16%)	122 (3%)	1.427 (11%)
Aufkleber/Poster	3 - 6 Mio	7 - 7,7 Mio	Sept.- Dez.	März - Juli	208 (2%)	182 (4%)	390 (3%)
Ansteckknopf	1 - 20.000	-	Sept.- Dez.	-	7 (0%)	-	7 (0%)
Zündholzwerbung	1 - 8 Mio	-	Sept.- Dez.	-	82 (1%)	-	82 (1%)
Klick-Nadel	-	1 - 5.000	-	Mai - Juni	-	3 (0%)	3 (0%)
<u>II. P-R Maßnahmen</u>							
Journalistenreise	157	-	Juni	-	38 (0%)	-	38 (0%)
Informationsbus	191	-	Juni - Dez.	-	377 (5%)	-	377 (3%)
Gründungsaktion	-	94	-	Juli	-	} 288 (6%)	} 431 (3%)
Sonderaktion	-	94	-	- ⁴⁾	-		
Tageszeitungsaktion	-	135	-	April	-		
Allgem. Berichterst.	208	380	Juni - Dez.	März - Juli	143 (2%)		
Σ I	-	-	Juni - Dez.	März - Sept.	7.842 (93%)	4.515 (94%)	12.356 (94%)
Σ II	556	703	Juni - Dez.	März - Juli	558 (7%)	288 (6%)	846 (6%)
Σ Gesamt	-	-	Juni - Dez.	März - Sept.	8.400(100%)	4.803(100%)	13.202(100%)

1) Anzahl der Kinos

2) Anzahl der Sendungen

3) Bei den P-R Maßnahmen ist die Anzahl der Meldungen bzw. Sendungen angegeben

4) Über den genauen Termin waren keine Angaben erhältlich

Im Hinblick auf den Mitteleinsatz ist demnach zu sagen, daß die Maßnahmen überwiegend auf die geschriebenen Medien der Presse konzentriert wurden. Dem ist auch in der Wirksamkeitsuntersuchung in gewisser Weise Rechnung zu tragen, obwohl sicherlich kaum Möglichkeiten dazu bestehen werden, Wirkungen auf konkrete Einzelmaßnahmen zurückzuführen und das Ziel nach wie vor ist, die Wirkung der Kampagne(n) insgesamt auf stattgefundene Änderungen hin zu untersuchen.

4. Empirische Erkenntnisse über den Problembereich "Sicherheitsgurt"

In diesem Abschnitt sollen einige wesentliche Faktoren vor allem aus der (tiefen-) psychologischen Forschung präsentiert werden, um deutlich zu machen, wie stark die zu verändernden Verhaltensbereiche verfestigt sind und wie hoch dementsprechend - je nach den eingesetzten Mitteln - die realen Möglichkeiten zur Veränderung der Zielgrößen einzuschätzen sind ¹⁾.

Bei tiefenpsychologisch orientierten Motivstudien über den Sicherheitsgurt stellte sich als erstes heraus, daß der Gurt nicht etwa bloß als ein einfaches unkompliziertes Instrument zur Erhöhung der Fahr-sicherheit der Pkw-Insassen angesehen wird, dessen Gebrauch daher auch nur auf rationaler Basis propagiert werden muß, um die gewünschten Effekte zu erzielen. Es zeigte sich vielmehr, daß es sich um ein

¹⁾Dieser Abschnitt wird zum Teil auf grundlegende Ergebnisse der Forschungen des DeIBerg Instituts zurückgreifen, die in den bereits zitierten Veröffentlichungen von H.J. Berger u.a. dargestellt sind.

höchst komplexes, stark emotional und affektiv geladenes Phänomen handelt und daß z.B. schon bei Aktualisierung im Gespräch einer Interviewsituation mit dem Psychologen viele latent vorhandene Ängste, Furcht und Aggressionen evoziert werden. Der Gurt wird nämlich nicht primär mit seiner eigentlichen technischen Funktion als Schutzinstrument, sondern vor allem mit den Gefahren, die er verhindern soll und mit dem Unfall selbst assoziiert. Das äußerte sich schon ganz vordergründig etwa darin, daß verschiedene der interviewten Versuchspersonen mit den beteiligten Psychologen Streitgespräche provozierten und zum Teil sogar versuchten, das Interview abzubrechen ¹⁾. Beim Nachforschen über die Ursachen solcher massiven Verdrängungsversuche traten verschiedene Angst- und Furchtkomplexe zu Tage, die verbal formuliert u.a. die Befürchtung ausdrückten, Unfallhelfer könnten den Gurt nicht lösen, man würde durch den Gurt gefesselt und wehrlos gemacht und würde beim Unfall verbrennen, man könnte sich erwürgen, das Genick brechen oder "den Körper zerschneiden" ²⁾.

Als weiteres Ergebnis der Untersuchungen zeigte sich, daß die Art und Weise wie man mit solchen Ängsten fertig wird und wie sie kanalisiert und dadurch bewältigt werden, in einem größeren Zusammenhang allgemeinerer Motivations- und Einstellungskomplexe zu sehen sind, die letztlich das reale Handeln (z.B.

1) Vgl. Berger, H.J., u.a. Zur Psychologie des Sicherheitsgurtes, a.a.O., S. 64 ff.

2) Dieselben, Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 93 ff.

beim Sicherheitsgurt) regulierend bestimmen. Diese hypothetischen Konstrukta oder "komplexe Regulative" wurden anschaulich als "Fahrwelten" bezeichnet ¹⁾, die wiederum Teilaspekte der Gesamtpersönlichkeit darstellen. Personen, die der "Auslebungs-Fahrwelt" zuzurechnen sind, erleben den Gurt eher als "Verunsicherungsgurt", der an die Unfallsituation erinnert und so die Lusterlebnisse beim Fahren (Genuß von Schnelligkeit, Stärke, Macht, Nichteingeengtheit) reduziert; der Gurt wird daher sowohl verbal wie auch real eher abgelehnt. Personen, die der "Absicherungs-Fahrwelt" zuzurechnen sind, erleben den Gurt - unter Verlust vieler Auslebenselemente - eher als Symbol der Absicherung und Stützung, das in ihre mehr regelhafte und geordnete Vorstellungswelt leichter zu integrieren ist. Solche Personen sind deshalb auch eher bereit, den Gebrauch des Gurtes für sich zu akzeptieren, da er im wesentlichen mit den elementaren Grundstrukturen der Persönlichkeit und daher auch mit anderen, "normalen" Verhaltensweisen übereinstimmt ²⁾. Generell ist jedoch von einer positiven Motivation oder Einstellung nicht auf ein spezifisches Anlegeverhalten zu schließen, sondern nur auf eine Bereitschaft dazu.

1) Dieselben, Zur Psychologie des Sicherheitsgurtes, a.a.O., S. 77 ff.

2) Ein Indikator dafür, daß etwa das Sicherheitsstreben Merkmal der Gesamtpersönlichkeit ist, also nur im Verkehr aktualisiertes spezifisches Merkmal eines Gesamtverhaltenskomplexes, ist darin zu sehen, daß bei solchen absicherungszentrierten Autofahrern die Bereitschaft zur Absicherung generell auch in anderen Bereichen besteht (Lebensversicherung, Privathaftpflichtversicherung u.ä.). Vgl. dieselben, Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 74.

In diesem Zusammenhang muß auf eine weitere, wesentliche Tatsache hingewiesen werden. Die Fahrwelten als meßbare Größe der Verhaltensäußerung von Gesamtpersönlichkeiten in Verkehrssituationen und als steuernde Regulative für Verhaltensweisen und Einstellungen zum Sicherheitsgurt werden auch durch erfolgreiche Beeinflussungen von Größen wie Informations- und Wissensstand sowie Einstellungsveränderungen zum Positiven hin selbst kaum verändert.¹⁾

Das ist jedoch nicht weiter verwunderlich, da der Einfluß von Veränderungen singulärer Persönlichkeitsausprägungen nur schwerlich Konsequenzen für allgemein relevante, elementare Persönlichkeitsstrukturen haben kann. Die Folgerung daraus ist die Tatsache, daß deshalb durch die fehlende Rückkoppelung aus den Persönlichkeitsstrukturen auch kaum dauerhafte Veränderungen etabliert werden können. Da auf der anderen Seite ein notwendiger direkter und wirksamer Eingriff in die grundlegenden Persönlichkeitsstrukturen z.B. durch Erhöhung von Informations- und Wissensstand kaum möglich ist, kann allein schon aus diesen Überlegungen gefolgert werden, daß (1) entweder Mittel gefunden werden müssen, die grundlegenden Strukturen auf andere Art und Weise zu verändern, (2) Mittel gefunden werden müssen, die unter Umgehung von grundlegenden Persönlichkeitsveränderungen trotzdem bestimmte gewünschte Verhaltensweisen bewirken oder (3) auf der Basis der Verteilung gegebener Persönlichkeitsstrukturen in spezifischen Zielpopulationen allein das für die Wirkung einer Maßnahme geeignete Potential²⁾ angesprochen wird.

1) Vgl. Ebenda, a.a.O., S. 35.

2) Das wären beim Sicherheitsgurt solche Personen, die der Absicherungs-Fahrwelt zuzurechnen sind.

Da im Verkehrsbereich (gegenwärtig) zu Punkt (1) keine effektiven Mittel denkbar sind, bleibt nur die Möglichkeit Maßnahmen auf der Basis von Punkt (2) (etwa Rechtsnormen und direkte Kontrolle) einzusetzen oder (Punkt (5)) das positive Potential soweit wie möglich zu aktivieren.

Im Hinblick auf Veränderungen in bezug auf das Anlegen von Sicherheitsgurten ist ein weiteres Faktum von großer Bedeutung. Da im Prinzip alle dauerhaft zu etablierenden Lernvorgänge mit positiven Sanktionen (Belohnungen) verstärkt werden müssen, ist es notwendig auch hier einen solchen Lernverstärker zu schaffen; denn die notwendige positive und fühlbare Sanktion der Minderung der Unfallfolgen ist aufgrund der heute immer noch relativ geringen Anlegequoten und des für den einzelnen Autofahrer sehr seltenen Unfallereignisses als Verstärker ungeeignet. Daher können nur weitaus weniger wirksame Belohnungen wie etwa propagierte potentielle Senkungen der Unfallzahlen oder modellhaftes Verhalten von allgemein akzeptierten Imitationsvorbildern eingesetzt werden. Angestrebte Veränderungen werden somit noch schwerer erreichbar.

Vor diesem Hintergrund sind die Chancen für eine erfolgreiche Steigerung vor allem der Anlegequoten zu sehen. Auf der Basis der bisherigen Erkenntnisse kann für die folgenden Maßnahmen eine - vorerst - hypothetische Wirksamkeit angenommen werden:

- (1) Anlegevorschrift. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird sich aufgrund des Ankündigungseffektes eine Initialwirkung einstellen. Wird die Vorschrift jedoch nicht durch Sanktionen verstärkt (z.B. Bußgeld), so wird bei Fühlbarkeit der Unverbindlichkeit dieser Vorschrift ein Absinken der Quoten folgen ¹⁾. Werden Sanktionsmaßnahmen eingeführt, so werden in der Regel hohe, dauerhafte Effekte erzielt ²⁾.
- (2) Aufklärungskampagnen. Es wird ein Effekt vermutlich und vor allem bei denjenigen eintreten, bei denen die Sicherheitsfunktion des Gurtes ohne größere Schwierigkeiten in ein bereits existentes Sicherheitsstreben (s.o.) im Rahmen der Gesamtpersönlichkeit integrierbar ist, obwohl auch hier nach Beendigung der Kampagnen ein "Abbröckeln" der positiven Verhaltensweisen zu befürchten ist ³⁾.

-
- 1) So haben sich z.B. in der Schweiz, in der die Gurtanlegepflicht mit Bußgeld bewehrt ist, zwei Bundesgerichtsentscheidungen vom Oktober 1977 über die Unzulässigkeit einer Bußgeldverhängung derart negativ ausgewirkt, daß sofort nach Bekanntwerden der Entscheidungen die Gurtanlegequoten drastisch sanken, innerorts zum Teil auf "den niederen Stand vor Einführung der Tragepflicht". Dieser Effekt trat ein, obwohl der hohe Schutzeffekt der Gurte nicht bezweifelt wurde. Vergl.: Folgen eines Urteils: Tragequote rapid gesunken, in: Automobil Revue Nr. 45, 3. 11. 1977, S. 33 und: Zwang zum Selbstschutz? Das problematische Gurten-Trageobligatorium, in: Automobil Revue Nr. 41, 6. 10. 1977.
 - 2) Vergl. Henderson, J.M., Freedman, K., The Effect of the Mandatory Seat Belt Use in New South Wales, Australia, in: Proceedings of the 17th Conference of the American Association for Automotive Medicine, Oklahoma City 1973
Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) (Hrsg.), Pressebulletin, mai 1976. Bérard-Andersen, K., Use and Effects of Seat Belts in 21 Countries, Oslo 1978.
 - 3) Vergl. Berger u.a., Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 139 ff. Ausländische Quellen belegen ähnliche Zusammenhänge, z.B. Sheppard, L., Colborne, H., Acceptance of Safety Belts. The Effect of a Safety Belt Campaign. Road Research Laboratory, Crowthorne 1968 und L'Hoste, J.L., Labadie, M.J.. Conception et expérimentation d'une campagne d'incitation au port de la ceinture de sécurité. Organisme National de Sécurité Routière (ONSER) (Hrsg.), 1973.

Bei Persönlichkeiten, deren Gesamtstruktur weniger durch Sicherheitsstreben charakterisiert werden kann, ist nur ein geringer oder gar kein Effekt zu erwarten ¹⁾. In diesem Fall sind verschiedene Ausweichstrategien durch die zu beeinflussenden Personen denkbar:

- Sie können der Information ausweichen (Nichtlesen von Zeitungen oder Berichten, Abschalten von Radio- oder Fernsehgerät etc.),
- sie können die Autorität des Quellensenders (verantwortliche Institution) anzweifeln und
- sie können die Wichtigkeit der Information anzweifeln.

Jedoch selbst wenn diese drei Strategien aufgrund von Bedeutung und Inhalt der Informationen nicht mehr durchführbar sind, können andere Mechanismen eingesetzt werden. So kann ohne weiteres eine verbale Akzeptierung gegeben sein, ohne daß sich Konsequenzen für das tatsächliche Verhalten ergeben. Der Konflikt zwischen notwendiger Akzeptierung der Information und fehlender Verhaltens-Konsequenz wird dann auf der Ebene der verbal geäußerten Einstellungen "gelöst" und durch Verdrängungs- oder Vergessensstrategien ergänzt. Zum Teil kommt noch eine "Teilerfüllung" der sich aus den akzeptierten Informationen ergebenden notwendigen Verhaltensänderungen hinzu, etwa das überall beobachtete stärkere Gurtanlegen auf Schnellstraßen. ²⁾

1) Vergl. z.B. Grunow-Lutter, V., Grunow, D., a.a.O., S. 11 ff.

2) Vergl. Bérard-Andersen, K., a.a.O.

Alle diese Überlegungen und empirisch gesicherten Belege zeigen also, daß selbst gut und geschickt durchgeführte Aufklärungskampagnen im Hinblick auf die Erfüllung der Kampagnenziele mit großen Schwierigkeiten zu rechnen haben.

III. Die empirische Untersuchung der Wirksamkeit der normativen und Aufklärungsmaßnahmen

In diesem Teil der Arbeit soll mittels Daten aus den empirischen Erhebungen die Wirkung der vorher beschriebenen Maßnahmen auf die Zielvariablen, vor allem das Gurtanlegeverhalten untersucht werden. Unter der Prämisse, daß Wirkungen nur dann erzielt werden können wenn (1) die Inhalte der Aufklärungskampagnen u.a. in den Medien auch tatsächlich richtig und im notwendigen Umfang wiedergegeben werden, wenn (2) die so angebotenen Informationen die Zielgruppen der Pkw-Fahrer wirklich erreichen wenn (3) dadurch der Informations- und Wissensstand vermehrt wird, sollen im einzelnen untersucht werden:

- (1) Die Reaktion (Resonanz) in den Medien auf die Maßnahmen,
- (2) die Mediennutzung durch die Zielgruppe und
- (3) der Stand des Wissens und der Informationen über den Sicherheitsgurt bei der Zielgruppe.

Sollten sich hier Wirkungen zeigen und so die gewünschte Sensibilisierung der Zielgruppe erreicht sein, müßte das Konsequenzen für die Zielvariablen im Sinne der Arbeitshypothese (Kap. II 2) haben. Dazu werden die Verhaltensweisen der Zielgruppe untersucht und zwar zunächst auf der Basis von Daten aus Meinungsbefragungen, die Aussagen über verbal geäußerte Verhaltensweisen

in hypothetischen Situationen (Autofahren) erlauben. Danach wird anhand der Daten einer kombinierten Meinungsbefragung und Verhaltensbeobachtung untersucht, welchen Aussagewert die Ergebnisse beider Erhebungsmethoden für die Beschreibung der empirischen Realität der Zielvariablen haben (Validität der Erhebungsinstrumente). Im darauf folgenden letzten Abschnitt des empirischen Teils werden dann die Ergebnisse aus den verschiedenen direkten Verhaltensbeobachtungen dargestellt.

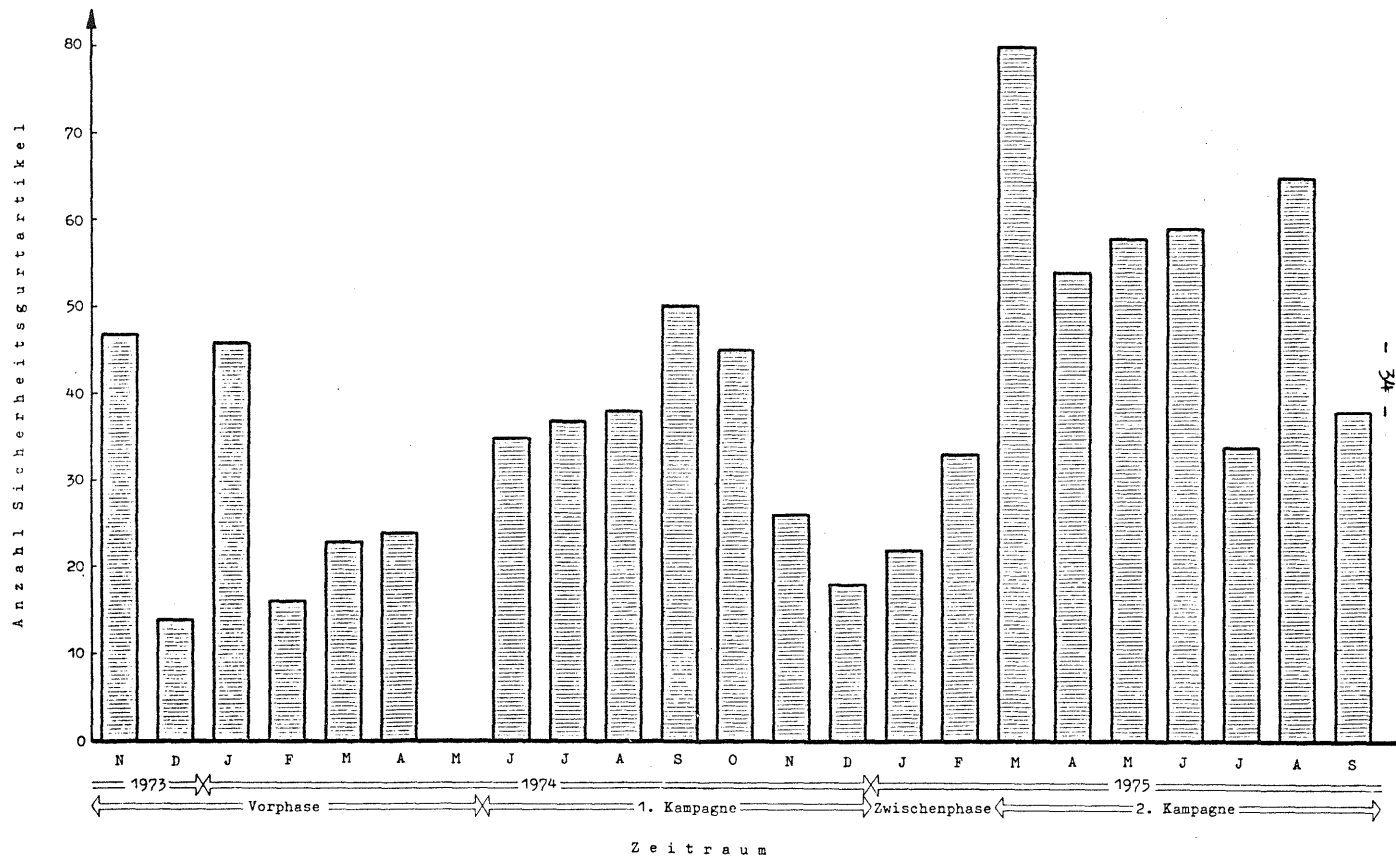
1. Medienangebot und Mediennutzung

1.1 Resonanz in den Medien ¹⁾

Im folgenden soll kurz dargestellt werden, wie, d.h. vor allem in welchem Umfang die Inhalte der Sicherheitsgurtkampagnen durch die Massenmedien Zeitung/Zeitschrift, Radio und Fernsehen verbreitet wurden ²⁾. Denn obwohl hier vom Mitteleinsatz her gesehen nicht der Schwerpunkt der Aktion lag, kommt diesen Medien im Hinblick auf das Berichten, Kommentieren und Propagieren von Nachrichten und Informationen aufgrund ihrer großen Reichweite in der Gesamtbevölkerung sowie den Zielgruppen eminente Bedeutung zu. Daher sind sie neben den anderen eingesetzten Medien bedeutende Vermittler der Kommuni-

-
- 1) Grundlage dieses Abschnitts sind die Arbeiten von Grunow-Lutter, V., Grunow, D., Zur Effizienzkontrolle ... und Mallwitz-Schütte, M., Effizienzkontrolle Straßenverkehrssicherheit. Ergebnisse der Medienanalyse. Begleitende Untersuchung über die Auswirkungen einer Aufklärungsaktion des Bundesministers für Verkehr zum Sicherheitsgurt- und Alkoholproblem. Unveröffentlichter Forschungsbericht, Bielefeld 1975.
 - 2) Nicht Gegenstand der Medienanalyse sind die Anzeigen in Zeitungen und Zeitschriften für die der größte Teil der finanziellen Mittel aufgewendet wurde.

Abb. 2: Anzahl der Sicherheitsgurtartikel im Zeitablauf von November 1973 bis September 1975



kationsinhalte und können mitentscheidend für das Gesamtinformationsangebot und daraus resultierende potentielle Veränderungen im Wissens- und Informationsstand der Zielobjekte sein.

Im Verlauf der Presseanalyse wurden insgesamt etwa 3.450 Exemplare von Tageszeitungen, Illustrierten und Autozeitschriften ausgewertet¹⁾. Das Thema "Sicherheitsgurte" wurde darin insgesamt 862 mal angesprochen, wobei sich 23 Artikel (3 %) außerdem noch mit anderen Themen befaßten (Tab. 1A, Abb. 2)²⁾. In den Phasen vor der ersten und zwischen der ersten und zweiten Kampagne war die durchschnittliche Zahl der Berichte pro Monat mit ca. 28 verhältnismäßig gering. Während der ersten Kampagne stieg sie um ein knappes Drittel auf 36 und steigerte sich bei der zweiten Phase um das Doppelte auf ca. 55 Artikel pro Monat. Anstieg oder Absinken gehen jedoch nicht kontinuierlich vor sich, sondern es sind im Gegenteil innerhalb jeder Phase größere Sprünge und Unregelmäßigkeiten zu erkennen. Interessanterweise besteht bei den einzelnen Zeitungen kein direkter beobachtbarer Zusammenhang zwischen der Zahl der veröffentlichten Sicherheitsgurtartikel und den im Rahmen der Kampagne in die gleichen Zeitungen aufgenommenen Anzeigen (Inserate) über den Sicherheitsgurt. Daß die Gurtartikel aber oft durch die Kampagnen angeregt wurden, zeigen häufige Verweise auf Kampagnen und Kampagneninhalte innerhalb dieser Artikel³⁾. Somit bleibt

1) Vergl. Mallwitz-Schütte, a.a.O., S. 2f.

2) Hier und im folgenden bedeutet der Tabellenzusatz "A" jeweils, daß die betreffenden Tabellen im Anhang aufgeführt werden.

3) Vergl. Grunow-Lutter, V., Grunow, D., a.a.O., S. 34.

festzustellen, daß quantitative Effekte erkennbar sind. Für potentielle Effekte solcher Artikel bei den Zielgrößen sind diese Ergebnisse hingegen weniger relevant, da es hier eher auf die absolute Anzahl der Artikel in den einzelnen Zeitungen während des Untersuchungszeitraums ankommt. Hier muß leider gesagt werden, daß die Wirkungen nicht sehr groß sein können, da die Häufigkeit von Gurtartikeln je nach Zeitung zwischen maximal einem Artikel in sieben Monaten und minimal einem im gesamten Untersuchungszeitraum schwankt ¹⁾.

was die qualitative Seite der Berichterstattung angeht, so konnte generell beobachtet werden, daß insbesondere in den Fachspalten und dort überwiegend argumentativ berichtet wurde. Während der Kampagne wurden die Beiträge kurzer und sachlicher (mehr Daten und Fakten), eigene Berichte häufiger und es wurden häufiger Zitate aus der Kampagne angeführt ²⁾.

Die Rundfunk- und Fernsehanalyse wurde mit wesentlich weniger Aufwand durchgeführt ³⁾. Im gesamten Erhebungszeitraum von Juni 1974 bis September 1975 wurden am Wohnsitz der Beobachter (Bielefeld) 45 Radio- und 39 Fernsehbeiträge erfaßt (Tab. 2 A). Bedenkt man, daß mehr als die Hälfte dieser Beiträge nur maximal 60 Sekunden dauerte, so kann die Effektivität nicht als sehr hoch eingeschätzt werden. Bei Radio und Fernsehen dominierten fachgebundene Sendungen, die zumeist am Wochenende (Samstag) ausgestrahlt wurden. Das Verhalten der moderierenden Journalisten war in der Regel sachlich orientiert,

1) Vergl. ebenda

2) Vergl. Mallwitz-Schutte, a.a.O., S. 62 ff.

3) Vergl. Grunow-Lutter, v., Grunow, D., a.a.O., S. 35. Der Grund hierfür liegt in dem für umfangreiche Analysen erforderlichen unverhältnismäßig hohem finanziellen Aufwand.

wobei nur selten Zitate aus der Kampagne benutzt wurden. Da das Problem häufig im Rahmen von Interviews angegangen wurde, wurden im Unterschied zu den Zeitungsberichten nicht überwiegend Fakten referiert, sondern die Diskussionen basierten stärker auf dem Austausch von Meinungen und Argumenten, die in der Regel positiv für den Gurt ausfielen.

1.2 Mediennutzung durch die Zielgruppe

Wie die Ergebnisse der Analyse für die Medien Zeitung, Radio und Fernsehen zeigen, ist die reine Berichterstattung über die Kampagneninhalte also nicht sehr umfangreich gewesen. Trotzdem kann man daraus keine direkten Schlüsse auf Erfolg oder Misserfolg der Vermittlung der Kommunikationsinhalte der Kampagnen bei den Zielgruppen ableiten, da diese (indirekte) Berichterstattung, also die von Journalisten eigeninitiativ angegangene sekundäre Informationsverbreitung, nur einen (kleinen) Teil der Darstellung der Kampagneninhalte in diesen Medien ausmacht (vergl. etwa die zahlreichen Anzeigen oder Annoncen). Zum anderen würde ein solches a priori gefalltes Urteil sowohl die Wirkung aller übrigen eingesetzten Werbeträger und Werbemittel von vorneherein negieren als auch die Gesamtwirkung aller, auf das gemeinsame Ziel konzentrierten Maßnahmen außer acht lassen. Daher muß nun untersucht werden, ob und in welchem Umfang Informationen über den Gurt die Zielgruppen tatsächlich erreichen und welche Informationsträger hierbei am bedeutendsten sind.

Nach den Daten der Tabelle 1, die auf einer Umfrage gegen Ende der ersten Sicherheitsgurtkampagne basiert, zeigt sich, daß Informationen über den Gurt einen verhältnismäßig großen Teil der Bevölkerung erreicht haben. Nur 12 % der Führerscheinbesitzer und 29 % der Nichtführerscheinbesitzer geben an, von keinen derartigen Informationen Kenntnis zu haben. Ein wenig bedenklich ist dieses Ergebnis aber dann, wenn man in Betracht zieht, daß auch von den Nichtführerscheinbesitzern mehr als die Hälfte regelmäßig in Pkw mitfährt (vergl. Tab. 3A). Die wichtigsten Quellen für beide Gruppen sind Fernsehen und Tageszeitungen, was anzeigt, daß hier, abgesehen von der für das Gurtproblem relativ unbedeutenden Informationsquelle Radio, trotz nur geringer Gurt-Berichterstattung in diesen Medien, Kampagneninhalte am häufigsten verbreitet worden sind. Für die Führerscheinbesitzer sind darüber hinaus auch die autozentrierten Medien wie Motor- und Automobilclubzeitschriften von größerer Bedeutung ¹⁾. Vor diesen Quellen treten andere Informationsträger wie z.B. Plakate, Druckschriften etc. in den Hintergrund. Im Durchschnitt werden - bezogen auf alle Nennungen - Führerscheinbesitzer von 2,6 und Nichtführerscheinbesitzer von 2,1 der aufgeführten Medien erreicht.

1) Vergl. auch: Berger u.a., Psychologische Grundlagen, a.a.O., S. 108 ff. Es zeigte sich außerdem, daß der Gebrauch dieser Medien mit steigender Fahrleistung höher wird (Tab. 4A).

Tab. 1: Informationsquellen über Einbau und Gebrauch von Sicherheitsgurten nach Führerscheinbesitz im November 1974 ¹⁾.

in v.H.

	mit Führerschein		ohne Führerschein	
	häufigste Nennung	alle Nennungen	häufigste Nennung	alle Nennungen
Tageszeitung	17	43	19	39
Motorzeitschriften	15	31	6	14
Zeitschriften der Automobilclubs	18	40	7	21
Illustrierte	3	23	3	24
Fernsehen	26	60	27	54
Radio	2	14	3	18
Plakate	3	14	2	13
Druckschriften	2	14	2	8
Gespräche mit Freunden und Kollegen	4	20	2	15
andere Quellen	-	3	-	2
Keine Informationsquellen	12	12	29	29
(n = 100 %)	(995)	(995)	(1.108)	(1.108)

- 1) Die Frage lautete: "Von verschiedenen Seiten kann man etwas über Vorschriften, Ratschläge oder Hinweise zum Einbau und Gebrauch von Sicherheitsgurten in Pkw erfahren. Bitte sagen Sie anhand der nachfolgenden Liste, woher Sie am häufigsten, am zweithäufigsten und am dritthäufigsten etwas über Sicherheitsgurte erfahren."

Da für die Einschätzung der Wirkung von Informationen nicht allein die Feststellung, daß bestimmte Medien die Zielgruppen erreichen wichtig ist, sondern außerdem die Kenntnis darüber, wie oft Informationen auf die Zielpersonen einwirken, muß weiterhin überprüft werden, in welcher Häufigkeit die Kommunikationsinhalte aufgenommen werden. Nach den Ergebnissen einer Befragung, die während der zweiten Gurtkampagne im August 1975 durchgeführt wurde (Tab. 2) wird deutlich, daß - nach den Angaben der Befragten - insgesamt fast die Hälfte ziemlich regelmäßig, d.h. mindestens ein- bis zweimal pro Woche, mit Gurtinformationen konfrontiert wurde. Die intensive Aufnahme ("beinahe täglich") solcher Informationen steigt an je größer die aktive Pkw-Nutzung ist: Fast tägliche Informationen erhalten 16 % der Fahrer, 14 % der Fahrer oder Mitfahrer, 11 % der Nur-Mitfahrer und 7 % der Nichtfahrer. Ein gleicher, jedoch noch stärkerer Zusammenhang ist für die Fahrer je nach Höhe der Kilometerleistung im letzten Jahr zu beobachten. 26 % der Vielfahrer (mehr als 25.000 km), aber nur 13 % der Wenigfahrer (unter 5.000 km) geben an, beinahe täglich Informationen über den Gurt zu erhalten. Ein gewisser Zweifel über die tatsächliche Wirkung der angebotenen Informationen ist hingegen angebracht, wenn man bedenkt, daß sicherheitsbewußte Autokäufer nur in 11 % der Fälle häufig, jedoch in 52 % der Fälle relativ selten mit Gurtinformationen versorgt werden, während eher sportlich orientierte Autokäufer besser informiert werden bzw. sich selbst informieren (beinahe täglich: 19 %, weniger als ein- bis zweimal pro Monat: 39 %).

Tabelle 2: Die Häufigkeit von Informationen über Sicherheitsmerkmale ¹⁾ nach Pkw-Kategorie, Fahrleistung im letzten Jahr und Präferenz beim Autokauf ²⁾ im August 1975, in %.

	Insgesamt	Pkw - Kategorie		Kein Fahrer oder Mitfahrer bis 4.999 km	Fahrleistung im letzten Jahr		Autokauffferenz				
		Fahrer	Fahrer oder Mitfahrer		5.000 bis 14.999 km	15.000 bis 24.999 km	Sicherheitsausg Kaufverfallo	Sonstliches Autg			
keine Angabe	12	16	14	7	13	14	17	76	11	13	19
1 bis 20000 km	37	38	34	23	41	37	40	28	37	21	42
20000 bis 40000 km	56	46	52	70	46	49	43	46	52	66	79
(n = 1000)	(1.005)	(364)	(137)	(217)	(80)	(271)	(121)	(65)	(45)	(112)	(57)

1) Die Frage lautete: "Wie oft haben Sie im letzten Jahr in Radio, Fernsehen, aus Zeitungen, durch Plakate, Gespräche etc. Informationen über Einbau, Gebrauch und Nutzen von Sicherheitsmerkmalen erhalten."

2) Die Frage lautete: "Wenn Sie sich von heute die folgende Situation vor: Sie sollen ein Auto kaufen und haben eine bestimmte Summe an Geld zur Verfügung. Damit können Sie entweder nur ein Auto kaufen, das mit unbekannten Sicherheitsmerkmalen ausgestattet ist oder nur ein Auto mit drei Merkmalen / Ausstattung oder nur ein sportliches, schnelles Auto. Für welches Auto würden Sie sich entscheiden?"

Im folgenden soll nun an einigen ausgewählten Indikatoren gezeigt werden, welchen Einfluß die angebotenen und, gemessen an den verbalen Äußerungen bei Meinungsbefragungen, auch angenommenen Informationen auf das Wissen und die Einstellungen der Zielgruppen haben.

2. Wissen und Einstellungen

2.1 Slogans und Merksätze

Ein wesentlicher Teil der Kommunikationsinhalte und der durch die Kampagnen zu vermittelnden Botschaft wurde, symbolisch verkürzt und schlagwortartig einprägsam durch resümierende, motivationssteigernde Slogans und Merksätze vermittelt, die zum Teil gleichzeitig Motto und Leitmotiv der Gesamtkampagnen waren (Klick, erst gurten - dann starten; Tu's für uns, tu's für mich). Wenn untersucht werden soll, ob und in welcher Stärke (bzw. welcher Verhaltenswirksamkeit) die vielen Einzelinformationen der Kampagnen durch die Zielpersonen aufgenommen werden, so kann man davon ausgehen, daß sie wohl kaum bleibende Wirkungen auf Wissen und Einstellungen gehabt haben können, wenn nicht zumindest die erwähnten Slogans und Merksätze bekannt sind. Unterstellt man weiterhin, daß der Bekanntheitsgrad dieser Slogans abhängig sein muß von der Häufigkeit der bei den Adressaten angekommenen Gurtinformationen, so ist zu erwarten, daß sich dies auch bei den empirischen Daten zeigen muß. Nach Tab. 3 besteht dieser Zusammenhang tatsächlich und zwar in der Form, daß der Bekanntheitsgrad mit der Häufigkeit der Gurtinformationen stark und im Regelfall auch kontinuierlich ansteigt.

Tab. 3: Der Bekanntheitsgrad ¹⁾ von Slogans und Merksätzen der Sicherheitsgurtkampagnen in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Informationen über Sicherheitsgurte im August 1975.

in v.H.

	Informationshäufigkeit			
	beinahe täglich	1-2 mal pro Woche	weniger als 1-2 mal pro Woche	nie
Klick, erst gurten - dann starten	86	82	71	38
Tu's für uns, tu's für mich	43	36	23	4
Erfahrene tragen Gurt	58	48	41	14
Das zweite Glas kann schon zuviel sein	66	54	40	25
Das Auge hat bereits den Tunnelblick	16	5	6	2
Hallo Partner, Dankeschön ²⁾	94	86	79	56
Können meiden das Risiko	69	59	44	19
Kinder immer hinten	76	62	47	26
(n = 100 %)	(125)	(321)	(413)	(144)

- 1) Die Frage lautete: "Der Bundesminister für Verkehr hat in den letzten Jahren mehrere Aufklärungsaktionen zur Hebung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Welche der aufgeführten Leitgedanken, Merksätze und Slogans wurden darin genannt?"
- 2) Die Bekanntheit dieses, vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat propagierten Slogans wurde ebenfalls getestet.

Die Kampagneninhalte, gemessen durch die als Stimuli gesetzten resümierenden Slogans, sind also immer dann verhältnismäßig bekannt wenn die Zielpersonen häufig mit Gurtinformationen konfrontiert werden.

Betrachtet man die Entwicklung des Bekanntheitsgrades der Slogans und Merksätze über die Zeit, d.h. gegen Ende der ersten bis gegen Ende der zweiten Kampagne, so ergibt sich folgendes Bild (Tab. 4):

- (1) Gegen Ende der ersten Kampagne waren die beiden damals getesteten Slogans noch verhältnismäßig unbekannt. Als besonders negativ muß vermerkt werden, daß der Slogan "Tu's für uns ..." nur 8 % der Interviewten bekannt war, obwohl er eines der beiden Hauptmotive der ersten Kampagne darstellt.
- (2) Gegen Ende der zweiten Kampagne waren diese Slogans wesentlich häufiger bekannt. Für alle getesteten Slogans ergibt sich ein befriedigender Bekanntheitsgrad. Anscheinend hat die zweite Aktion festigend und verstärkend auf den Wissensstand bezüglich der Slogans eingewirkt.
- (3) Schon im Verlauf der zweiten Kampagne (August 1975) wurde offensichtlich ein Informationsoptimum bei gegebener maximaler Beeinflußbarkeit erreicht, denn gegen Ende der Aktion im Dezember 1975 waren nur noch geringfügige Veränderungen meßbar. Als Erfolg muß weiterhin vermerkt werden, daß nur 10 % der Befragten angaben, keinen der aufgeführten Slogans und Merksätze zu kennen. Am bekanntesten waren gegen Ende der Gurtkampagnen - neben dem "Hallo Partner" - Slogan - die mit einem spezifischen Aufforderungscharakter versehenen Slogans

Tab. 4: Der Bekanntheitsgrad von Slogans und Merksätzen der Sicherheitsgurtkampagnen im Zeitvergleich von November 1974 bis Dezember 1975.

in v. H.

	Erhebungszeitpunkt		
	November 1974	August 1975	Dezember 1975
Klick, erst gurten - dann starten	30	71	73
Tu's für uns, tu's für mich	8	27	29
Erfahrene tragen Gurt	-	41	41
Das zweite Glas kann schon zuviel sein	-	46	45
Das Auge hat bereits den Tunnelblick	-	6	10
Der Mann, der auch mal nein sagt 2)	-	-	26
Hallo Partner, Dankeschön	-	79	74
Könnner meiden das Risiko	-	48	46
Kinder immer hinten	-	53	59
Kein Slogan genannt	62	7	10
(n = 100 %)	(2.074)	(1.005)	(1.022)

1) Im November 1974 wurde die Bekanntheit von nur zwei Slogans getestet. Die anderen Slogans wurden erst bei der zweiten Kampagne propagiert.

2) Dieser Slogan wurde nur im zweiten Teil der 1975er Kampagne propagiert.

"Klick, erst gurten - dann starten (73 %), "Kinder immer hinten" (59 %), "Könnern meiden das Risiko" (46 %), "Das zweite Glas kann schon zuviel sein" (45 %) und "Erfahrene tragen Gurt" (41 %) ¹⁾.

Insgesamt gesehen könnten diese Ergebnisse im Hinblick auf die Wirkung der Maßnahmen auf den Wissensstand zu einem falschen Urteil führen, wenn man etwa ein überwiegend positives Fazit ziehen sollte. Es sind nämlich berechnete Zweifel an der Validität der Daten angebracht, da sich bei solcher Art von Umfrageergebnissen, d.h. allein auf verbalen Äußerungen der Interviewten basierenden Aussagen, häufig gezeigt hat, daß zum Teil erhebliche Unterschiede bestehen können zwischen den tatsächlichen Gegebenheiten und Fakten (Realität) und dem was verbal über diese Realitäten ausgesagt wird ²⁾. Verzerrungen dieser Art treten zum Beispiel ein, wenn stark emotional und affektiv geladene Probleme untersucht werden, wobei die Befragten bewußt und/oder unbewußt die Wirklichkeit falsch darstellen. Bei den Slogans der Aufklärungskampagnen kommt außerdem hinzu, daß sie teilweise einen allgemein akzeptablen Inhalt haben und durch ihren generellen Aufforderungscharakter dazu verleiten, ihnen zuzustimmen, auch wenn man sie realiter gar nicht kennt. Daneben könnte die Interviewsituation selbst die Ursache dafür sein, daß man angibt, bestimmte Daten oder Fakten zu kennen, weil man sich keine Blößen geben will.

-
- 1) Der Bekanntheitsgrad der Slogans und Merksätze steigt erwartungsgemäß in solchen Gruppen an, die durch größere Nähe zum aktiven Autofahren charakterisiert werden können. Vergl. Tab. 5 A (Bekanntheitsgrad nach Pkw-Nutzung).
 - 2) Vergl. zu diesem Problem z.B. die ausgezeichnete Darstellung bei: Benninghaus, H., Soziale Einstellungen und soziales Verhalten. Zur Kritik des Attitüdenkonzepts, in: Albrecht, G., Daheim, H.-J., Sack, F., (Hrsg.), Soziologie. Sprache, Bezug zur Praxis, Verhältnis zu anderen Wissenschaften. Festschrift für René König zum 65. Geburtstag, Opladen 1973, S. 671-707.

Table 5: Der Bekanntheitsgrad von Slogans und Markenzeichen der Sicherheitsprüfkampagnen sowie von Placard-Slogans in Abhängigkeit von Führerscheinbesitz, Fahrerleistung im letzten Jahr und Geschlecht im November 1976.

in %

	Insgesamt	Führerscheinbesitz		bis 4.999 km	Fahrerleistung im letzten Jahr				Geschlecht	
		Ja	nein		5.000 - 14.999 km	15.000 - 24.999 km		25.000 - und mehr km	männlich mit Führerschein	weiblich mit Führerschein
						n	%			
Echte Sitzwahl	30	39	22	34	40	40	45	40	37	
Pflicht, erst Gurten - dann starten Tu's für uns, tu's für mich	8	10	7	10	10	7	13	10	8	
I echte Sitzwahl	38	49	29	44	50	47	58	50	45	
Placard-Sitzwahl										
Soll kein Herr - dein Kopf bleibt klar Tu's für mich, tu's für uns	11	13	9	11	12	13	13	14	11	
Soll's fair zueinander Gurten - Ruck um die MR	34	42	28	37	41	42	50	43	41	
Zur Feier des Tages bleibt das Auto ruhause	5	6	4	3	7	8	2	6	6	
I Placard-Sitzwahl	15	16	14	15	16	18	18	18	13	
Kein Slogan genannt	75	88	63	75	86	90	99	92	83	
I aller Sitzwahl (Slogans)	29	18	39	26	20	18	10	18	17	
Prävalenz für Placard-Sitzwahl in allen Sitzwahl	113	137	92	119	136	137	157	142	122	
(n = 1042)	66	64	66	63	63	66	63	65	65	
	(2,01%)	(9,9%)	(1,10%)	(2,61)	(3,71)	(2,11)	(1,03)	(6,07)	(3,99)	

Unter anderem aus diesem Grund wurden im November 1974 neben tatsächlich existenten Slogans auch nicht existente Placebo-Items präsentiert, um zu beobachten, wie groß das "Wissen" um die Existenz der falschen Slogans ist, was Aussagen über die echten Slogans möglicherweise relativieren müßte.

Die Ergebnisse dieses Versuchs sind in Tab. 5 dargestellt. Es zeigte sich, daß die falschen Slogans genau wie die richtigen, vielen der Befragten "bekannt" waren, darunter auch solche wie z.B. "Zur Feier des Tages bleibt das Auto zuhause". Der unverbindliche und allgemein gehaltene Slogan "Seid fair zueinander" hatte mit 34% sogar einen höheren Bekanntheitsgrad als der Kernslogan der Kampagne "Klick, erst gurten - dann starten" (30%). Der Anteil der Falschnennungen an allen Nennungen betrug im Durchschnitt sogar 66%, auch wenn dabei zu berücksichtigen ist, daß insgesamt fünf falsche und nur zwei richtige Slogans präsentiert wurden. Darüber hinaus ist zu beobachten, daß das angebliche Wissen um die falschen Merksätze durch Variablen wie Fahrleistung oder Führerscheinbesitz in gleicher Weise beeinflußt wird wie das Wissen um die richtigen, d.h. hier je höher die Autozentriertheit der Befragten ist, desto höher ist auch die Kenntnis von richtigen und falschen Slogans.

Diese Resultate müssen also zur Korrektur des vorher eher positiven Urteils über durch die Kampagnen erreichte Verbesserungen des Wissensstandes führen, wobei aber über die tatsächliche Höhe des Wissensstandes keine gültigen Aussagen gemacht, sondern nur Vermutungen angestellt werden können. Der Wissensstand wird aber mit Sicherheit geringer sein, als er nach den verbalen Angaben der Befragten zu sein scheint.

2.2 Einstellungen zum Sicherheitsgurt

Obgleich aus Umfragedaten über das Problemfeld des Sicherheitsgurtes abgeleitete Aussagen zur Beschreibung der Realität aufgrund der am Beispiel der Slogans ¹⁾ gezeigten Abweichungen verbaler Äußerungen von den tatsächlichen Gegebenheiten sehr vorsichtig bewertet werden müssen, sollen trotzdem einige Einstellungen zum Sicherheitsgurt untersucht werden, da sie, wenn auch nicht quantitativ valide, so doch wenigstens qualitative (Tendenz-) Aussagen erlauben.

So erscheint zum Beispiel die Frage nach der Wirkung der Sicherheitsgurtkampagnen (gemessen am Einfluß der Slogans und Merksätze) auf das Verhalten deswegen als sinnvoll, weil die Antworten eine direkte Verknüpfung von Maßnahmen und daraus resultierenden Veränderungen zulassen, auch wenn es sich dabei primär um reine Behauptungen handelt, deren Wahrheitsgehalt hier gar nicht und selbst mittels anderer Erhebungsinstrumente nur schwer zu überprüfen ist. Nach Tab. 6 kann festgestellt werden, daß immerhin 18 % aller Befragten der Meinung sind, durch die Slogans stark in ihrem Verhalten beeinflußt zu werden. 23 % fühlen sich - zwar weniger stark - aber doch noch beeinflußt, während 44 % nur geringfügig oder gar nicht beeinflußt worden sind. Der verhältnismäßig

1) Daß diese Feststellung auch an anderen Variablen gemacht werden kann, mithin also für viele Befragungsdaten zum Sicherheitsgurt zutrifft, wird später an den Kernvariablen des Sicherheitsgurtanlegeverhaltens zu zeigen sein.

Tab. 5: Der Einfluß von Slogans und Kriszitten der Sicherheitskampagnen auf das Verhalten¹⁾ nach Führerscheinbesitz, PKW-Nutzung und am meisten befahrenen Straßentyp²⁾ im Dezember 1975.

in v.H.

	Insgesamt (1.622)	Führerscheinbesitz		Fahrer oder Mitfahrer	Ikk-Nutzung		am meisten befahrener Straßentyp			
		ja	nein		Fahrer oder Mitfahrer	Kein Fahrer oder Mitfahrer	Landstraße		Stadtstraße	
							Autobahn			
stark beeinflusst	18	27	15	27	25	27	8	42	22	21
weniger stark beeinflusst	23	31	18	31	31	25	12	32	27	34
nur geringfügig beeinflusst	27	29	27	36	25	27	27	17	33	28
Wenigstens nicht beeinflusst	17	15	18	14	11	16	23	5	14	13
keine Angabe	14	4	21	3	8	10	36	2	4	4
(n = 100 %)		(451)	(586)	(799)	(116)	(365)	(295)	(10)	(216)	(135)

1) Die Frage lautete: "Wie beurteilen Sie die Wirksamkeit solcher Slogans und Merksätze in Bezug auf Ihr eigenes Verhalten? Werden Sie dadurch stark, weniger stark, nur geringfügig oder überhaupt nicht beeinflusst?"

2) Die Frage lautete: "Haben Sie die meisten Kilometer auf Autobahn, Landstraßen oder Stadtstraßen zurückgelegt?"

hohe Anteil der Meinungslosen (14 %) ist dadurch zu erklären, daß viele der Befragten nur selten oder gar nicht Auto fahren (vergl. Tab. 3A). Bei den Erklärungsvariablen Führerscheinbesitz und Pkw-Nutzung zeigt sich, daß größere Nähe zum aktiven Fahren höhere Beeinflussung durch die Kampagnenslogans indiziert und gleichzeitig den Anteil der Meinungslosen reduziert: 22 % der Führerscheinbesitzer gegenüber nur 15 % der Nichtführerscheinbesitzer fühlen sich stark beeinflusst, der Anteil der Meinungslosen ist 4 % bzw. 21 %. Bei der Variablen "am meisten befahrener Straßentyp" ist zu beobachten, daß insbesondere die Pkw-Fahrer, die angeben, den relativ höchsten Fahrleistungsanteil auf Autobahnen zu haben, zu 42 % stark von der Gurtwerbung angesprochen werden. Daß dieses Resultat in der Tendenz richtig ist, kann später anhand von validen Beobachtungsdaten über das Anlegeverhalten auf Autobahnen belegt werden.

Wenn durch die Gurtkampagnen und die Propagierung der Vorteile des Sicherheitsgurtes die Notwendigkeit zum Einbau und regelmäßigen Tragen der Gurte überzeugend dargestellt und von den Zielgruppen tatsächlich als sinnvoll und gut akzeptiert worden ist, müßten sich daraus auch Konsequenzen für die Einstellungen über die Einführung einer gesetzlichen Anlegepflicht und als Folge daraus für die Strafbewehrung dieser Vorschrift ergeben. Es wäre daher zu erwarten, daß die gesetzliche Anlegepflicht weithin befürwortet und außerdem eine Strafbewehrung akzeptiert wird.

Tab. 2: Meinungen zur Einführung einer gesetzlichen Antieffektivität ¹⁾ nach Privatzusage und Mündigkeit der Informationen über Sicherheitsgurte im August 1975.

in v.H.

	Insgesamt	Privatzusage			Kein Fahrer oder Mitfahrer	Informationsfülle		nie
		Fahrer	Fahrer oder Mitfahrer	Mitfahrer		1-2 mal pro Woche	weniger als 1-2 mal pro Woche	
Ich bin vollkommen dafür	45	38	46	48	54	38	47	44
Ich bin fast einig dafür	27	28	29	29	22	27	31	25
Ich bin dagegen, obwohl ich einige Vorzüge sehe	16	21	17	15	16	20	14	16
Ich bin absolut dagegen	5	7	7	3	3	10	4	3
Keine Angabe	7	6	7	5	11	5	4	12
(n = 100 Z)	(262)	(177)	(177)	(287)	(214)	(172)	(321)	(413)

1) Die Frage lautete: "Sollte Ihrer Meinung nach das Anlegen von Sicherheitsgurten gesetzlich vorgeschrieben werden?"

Wie aus Tab. 7 ersichtlich, sind (Aug.75) insgesamt 72 % der Befragten für eine gesetzliche Anlegepflicht, fast die Hälfte (45 %) sogar uneingeschränkt. Der Anteil der Gegner, insbesondere solcher Personen, die die Verordnung rigide ablehnen, ist dagegen vergleichsweise gering (21 % und 5 %). Erstaunlicherweise ist die Ablehnung der Vorschrift größer und die Zustimmung kleiner je größer die Nähe der Befragten zum aktiven Autofahren ist und je häufiger sie über Gurtprobleme informiert werden. So sprechen sich zum Beispiel uneingeschränkt für die Vorschrift 38 % der Nur-Fahrer und 54 % der Nicht-Fahrer aus; der Anteil der gesamten Ablehnungen in diesen Gruppen ist 28 % und 13 %. Die Hypothese, daß Personen mit hohem Informationsgrad dem Gurt positiver als andere gegenüberstehen und deshalb auch die (positive) Konsequenz der Akzeptierung der Anlegepflicht ziehen, kann nicht mehr aufrechterhalten werden, da Befragte, die fast täglich über den Gurt unterrichtet werden, die Pflicht am wenigsten akzeptieren (65 %) und sie explizit am häufigsten ablehnen (30 %).

Im Hinblick auf die Zustimmung zur Sanktionierung der Anlegepflicht, die sich bei einer Zustimmung zur Anlegepflicht logischerweise ergeben müßte, ist auf der Basis von Daten, die im Verlauf (August) und gegen Ende der zweiten Aufklärungskampagne (Dezember) erhoben wurden (Tab. 8), zu sagen, daß Zustimmung zur Pflicht und Zustimmung zur Sanktionierung ungefähr von gleich großen Anteilen der Befragten gegeben wird. Man muß nämlich davon ausgehen, daß der Prozentanteil der uneingeschränkten Befürworter der Pflicht (45 %) im August um einen größeren Teil der bedingten Befürworter (27 %) erhöht werden muß, wobei diese Summe mit dem Anteil der Gruppe

Tab. 8: Sanktionsverlangen zur Durchsetzung der Anlegepflicht im August und Dezember 1975 ¹⁾.

in v.H.

	August 1975	Dezember 1975
gar nichts	40	49
geringe Geldstrafe (bis 40,-- DM)	41	31
hohe Geldstrafe (über 40,-- DM)	11	13
zeitweiliger Entzug der Fahrerlaubnis	5	4
Keine Angabe	3	3
(n = 100 %)	(1.005)	(1.022)

1) Die Frage lautete: "Ab 1. 1. 1976 soll die Benutzung von Sicherheitsgurten gesetzlich vorgeschrieben werden. Was glauben Sie, sollte zur Durchsetzung dieser Vorschrift getan werden?"

derjenigen zu vergleichen ist, die (im August) Sanktionen (gleich welcher Art) verlangen (57 %). Die Zustimmung zur Strafbewehrung ist an beiden Erhebungszeitpunkten verhältnismäßig hoch (57 % und 48 %), wobei überwiegend eine geringe Geldstrafe gefordert wird. Die relativ hohe Abnahme der Sanktionsforderungen (9 %) innerhalb von knapp vier Monaten ist aller Er-

fahrung nach kein Zufall ¹⁾, da die verbale Zustimmung zu Strafmaßnahmen für eigene, häufig praktizierte, jedoch durch die Kampagnen bewußtgemachte Fehlverhaltensweisen (Nichtanlegen) früher völlig ohne Konsequenzen geblieben war, aufgrund der kurz bevorstehenden Einführung der Anlegepflicht und gleichzeitiger Diskussion um mögliche Strafbewehrung bei Nichteinhaltung jedoch reale Konsequenzen (Strafe) nach sich zu ziehen drohte. Daß die realistische Anpassung der Einstellungen (Strafforderung) an das realiter überwiegend übliche Verhalten (Nichtanlegen) vermutlich nur auf diesen Mechanismus zurückzuführen ist, wird durch die Tatsache belegt, daß die Abnahme der Forderung nach Strafe genau in dem Sanktionsbereich zu beobachten ist, über dessen Einführung zum Erhebungszeitpunkt diskutiert wurde (Bußgeld bis 40,-- DM).

Bei der multivariaten Untersuchung des Einflusses von Pkw-Nutzung, Kilometerleistung und Autopräferenz zeigte sich außerdem, daß die Forderung nach Sanktionen in dem Maße abnahm, im dem die Wahrscheinlichkeit stieg, daß eigene Fehlverhaltensweisen sanktioniert zu werden drohten. So war die Ablehnung von Strafen bei Verstößen gegen die Anlegepflicht bei den Nur-Fahrern, den Fahrern- oder Mitfahrern, den Pkw-Fahrern mit der höchsten Kilometerleistung und den potentiellen Käufern von Komfort- oder Sportwagen am höchsten (vergl. Tab. 6 A).

1) Bei rechtssoziologischen Untersuchungen zeigte sich z.B. wiederholt, daß Sanktionen für sogenannte kleinere oder "Kavaliersdelikte" (die von vielen Personen begangen werden) im Rahmen von Interviews in hohem Maße gefordert wurden, da eine Verfolgung im Regelfall zwar nicht stattfindet, das Fehlverhalten aber allgemein nicht akzeptiert war. Je näher jedoch eine Sanktionierung in den Bereich des Möglichen rückt, desto seltener wurden Forderungen nach Strafen, da die geforderten Konsequenzen für allgemein übliche Fehlverhaltensweisen für jeden fühlbar zu werden drohten. Es fand demnach eine realistische Anpassung der verbal geäußerten Einstellungen an das tatsächliche Verhalten statt.

Zur Steigerung der Anlegequote sind aber nicht allein negative Sanktionen (Strafen), sondern auch positive (Belohnungen) denkbar. Um den theoretischen Effekt solcher positiver Maßnahmen auf das Verhalten zu untersuchen, wurde im Rahmen der Umfrage vom August 1975 die Frage gestellt, wie sich die einzelnen Zielgruppen verhalten würden, wenn die Versicherungen die durchaus denkbare und schon diskutierte Regelung einführen würden, nach einem Unfall und bei dadurch erlittenen Personenschäden wesentlich höhere Entschädigungen (ca. 30 - 50 % Mehrleistungen) an diejenigen auszus zahlen, die einen Gurt getragen haben. Die Zusammenhänge zwischen höheren Versicherungsleistungen und daraus resultierenden potentiellen Verhaltensänderungen sind in Tab. 9 dargestellt. Hier zeigt sich, daß nach den Antworten der Befragten eine hohe Wirksamkeit auf das eigene Verhalten erwartet werden kann, denn 73 % geben an, den Gurt dann regelmäßig benutzen zu wollen, während nur 11 % nicht positiv zu beeinflussen sind; 16 %, allem Anschein nach überwiegend Nichtfahrer, äußern keine Meinung. Das Verhalten ist außerdem in hohem Maße von der Intensität der Pkw-Nutzung und der Höhe des Informationsgrades über Sicherheitsgurte (gemessen an der Zahl der bekannten Slogans und Merksätze) abhängig: Je größer die Nähe zum aktiven Fahren und je höher die Zahl der bekannten Slogans ist, desto häufiger würden solche Personengruppen im Fall von höheren Versicherungsleistungen den Gurt anlegen; der Anteil der Meinungslosen nimmt im gleichen Zusammenhang jeweils stark ab (bei der Variablen "Pkw-Nutzung" um insgesamt 25 % und beim Informationsgrad sogar um 42 %).

Tabelle 9: Der Einfluß erhöhter Versicherungsleistungen für Personenschäden nach Unfällen, bei denen ein Sicherheitsgurt getragen wurde auf das Anlegenverhalten ¹⁾ in Abhängigkeit von Pkw-Nutzung und der Zahl der bekannten Slogans und Merksätze der Sicherheitsgurtkampagnen im August 1975.

in v. H.

	Insgesamt	Pkw-Nutzung			Zahl der bekannten Slogans				
		Fahrer	Fahrer oder Mitfahrer	Mitfahrer	kein Fahrer oder Mitfahrer	kein Slogan bekannt	1 Slogan bekannt	2 Slogans bekannt	3 und mehr Slogans bekannt
Ich würde den Gurt regelmäßig benutzen	73	79	77	71	62	41	59	68	79
Auch das konnte mich nicht dazu veranlassen, den Gurt regelmäßig anzulegen	11	13	14	11	5	7	10	14	11
Keine Angabe ²⁾	16	8	9	18	33	52	31	18	10
(n = 100%)	(1.005)	(364)	(137)	(287)	(217)	(75)	(99)	(124)	(707)

1) Die Frage lautete: "Würden Sie den Sicherheitsgurt in Ihrem Fahrzeug regelmäßig benutzen, wenn nach einem Unfall die Versicherungen für entstandenen Personenschäden wesentlich höhere Entschädigungen bezahlen würden (etwa 30 - 50% Mehrleistungen)?"

2) Vermindert man die Basen der Prozentuierung um den jeweiligen Anteil der Meinungslosen (etwa um ein geschlossenes Bild der Meinungen jeder Gruppe zu erhalten), so ist das nur unter der irrealen, zumindest aber nicht beweisbaren Prämisse zu machen, daß die Meinungslosen, hätten sie eine Antwort gegeben, sich im gleichen Verhältnis der positiven und negativen Antworten auf die Personengruppen aufteilen würden, die eine Meinung geäußert haben. Eine solche Vorgehensweise ist daher abzulehnen.

Die Schlußfolgerung, diese Daten als Indikatoren dafür anzusehen, daß finanzielle Mehrleistungen für durch den Unfall erlittene Personenschäden tatsächlich zu der erklärten deutlichen Steigerung des Gurtanlegens führen würden, ist jedoch vermutlich aus zwei Gründen falsch. Zum ersten werden die für ein spezifisches Gurtanlegenverhalten entscheidenden stark verfestigten Persönlichkeitsstrukturen (vergl. Abschnitt II 4) wohl kaum wirksam und dauerhaft verändert, so daß ebenfalls nicht mit einer merklichen, dauerhaften Verhaltensänderung zu rechnen ist. Zum zweiten wird sich eine trotzdem denkbare Veränderung durch direkte Sanktionierung des Verhaltens im Verkehrsgeschehen selbst ebenfalls kaum auswirken können, da die einzige Möglichkeit der Erlangung der Belohnung, der sehr seltene Unfall und der noch seltenere Personenschaden ist und daher die Belohnung in aller Regel ausbleibt, also kaum "Sinnliche Gewissheit" ¹⁾ werden kann. Die zur Wirkung nötige Fühlbarkeit, d.h. Realisierung der Belohnungen zur Verstärkung (Reinforcement) des positiven, gewünschten Verhaltens fehlt, so daß der Grund für Verhaltensänderungen nicht gegeben ist.

2.3 Das Sicherheitsgurtverhalten nach Ergebnissen aus Meinungsbefragungen ²⁾

2.3.1 Zeitliche Veränderungen von Januar 1974 bis Dezember 1975

Bisher konnte an mehreren Beispielen gezeigt werden, daß bei Daten aus Meinungsbefragungen zum Sicher-

1) Vergl. z.B. Berger, H.J. u.a., Zur Psychologie a.a.O., S. 135

2) Das Sicherheitsgurteinbauverhalten soll hier nicht untersucht werden, da eventuelle Kampagneneinflüsse nicht von den Einflüssen anderer Maßnahmen wie z.B. der Nachrüstpflicht bzw. der Pflicht zum Gurteinbau in Neuwagen isoliert werden kann.

heitsgurt berechnete Zweifel an der Validität der Ergebnisse angebracht sind. Aus diesem Grunde soll das Gurtnutverhalten hier auch nur kurz untersucht werden, denn obgleich die Befragten Angaben über ihr Verhalten machen, darf nicht negiert werden, daß es sich dabei nicht um tatsächliche Verhaltensweisen handelt, sondern nur um Aussagen über hypothetische Verhaltensweisen in durch die Fragestimuli konstruierten spezifischen Situationen. Was gemessen wird sind also nur hypothetische Konstrukte (Einstellungen), aus denen nach - in der Wirklichkeit nicht immer zutreffenden - Theorien geschlossen wird, daß sie den Einstellungen entsprechende gleiche oder ähnliche Verhaltensweisen bedingen (Einstellungs-Verhaltens-Implikation).

Aber selbst, wenn sich herausgestellt hat, daß bei manchen Ergebnissen aus Meinungsbefragungen größere Unterschiede zwischen verbal erfragten und tatsächlichen Verhaltensweisen bestehen, so konnte auf der anderen Seite gezeigt werden ¹⁾, daß zumindest qualitative Aussagen, etwa über Veränderungen der Variablenkategorie über die Zeit gemacht werden können. Nicht zuletzt aus diesem Grunde wurde versucht, anhand von Meinungsbefragungen die Veränderungen der Verhaltensvariablen während der Gurtkampagnen zu messen. Wie sich später zeigte, wurden aber dabei die Einstellungs-Verhaltenskategorien der Variablen des Gurtnutzens, in Anlehnung an andere Unter-

1) Vergl. Benninghaus, a.a.O.

suchungen mit etwas unterschiedlicher Fragestellung¹⁾, im Januar und November 1974 nicht ganz problemadäquat formuliert und mußten im Interesse der Vergleichbarkeit der Ergebnisse auch für die Umfragen im August und Dezember 1975 beibehalten werden. Die weitere Schwierigkeit besteht nun darin, die Antwortkategorien der Frage nach dem Gurtanlegen²⁾, in ihrer Bedeutung für die Befragten näher, d.h. für Auswertung und Interpretation eindeutig zu bestimmen. Zur Lösung dieses Problems wurde im Dezember 1975 zusätzlich für die einzelnen Fahrstrecken gefragt, in wieviel Prozent der jeweiligen Fahrten sich die Befragten angurten. Bei der Auswertung wurden mittels Korrelation der Kategorien beider Variablen die Mittelwerte der Prozentangaben für die Verbalkategorien (immer, fast immer, häufig, selten, nie) errechnet, um sie zu quantifizieren und eindeutige Aussagen machen zu können. Danach können für die Gruppe der Pkw-Insassen folgende Beobachtungen gemacht werden (Abb. 3, Tab. 7 A):

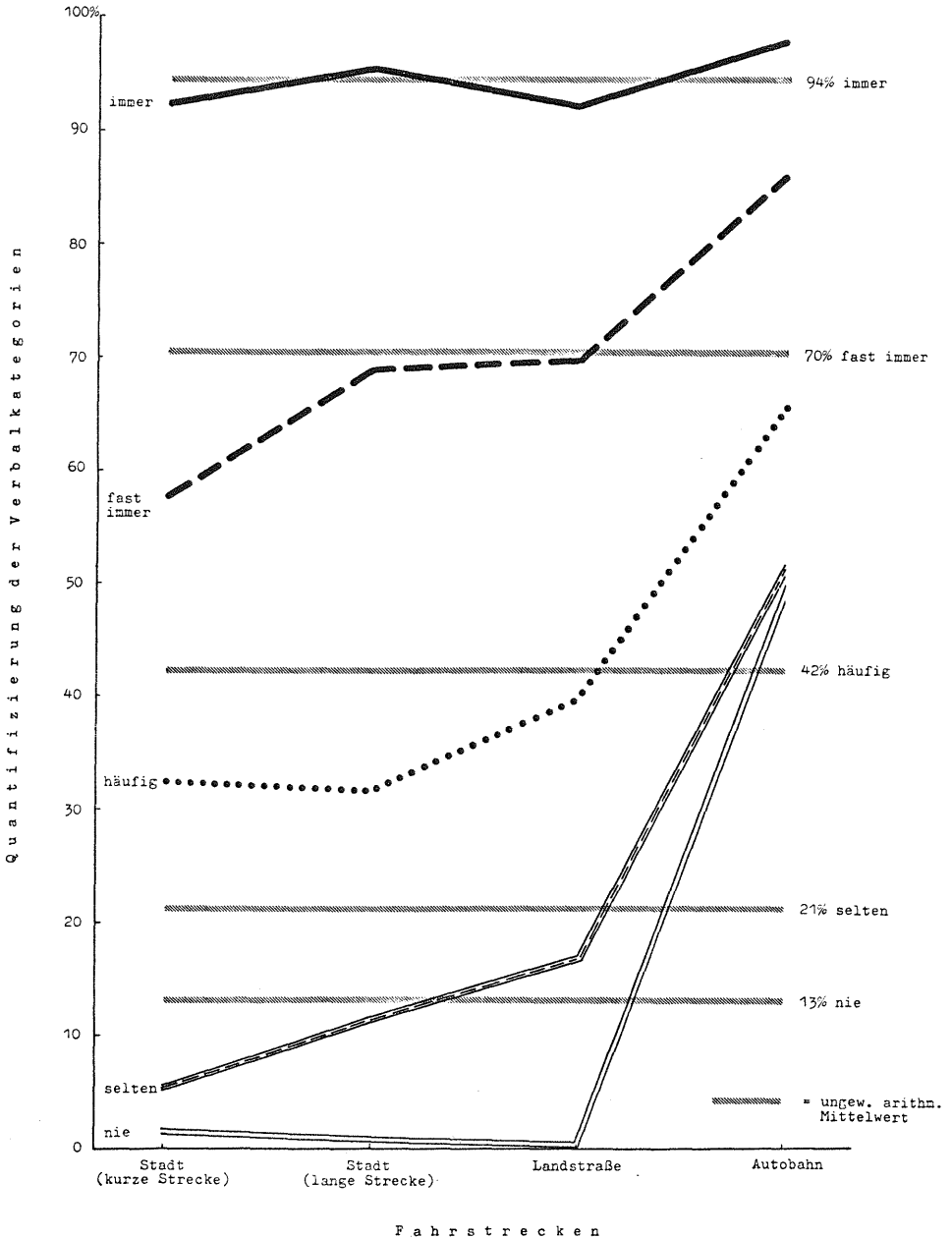
- (1) Es sind keine generellen Aussagen über die prozentuale Bedeutung der einzelnen Verbalkategorien möglich, da die Werte je nach der Fahrstrecke zum Teil erheblich differieren.

1) Vergl. Berger, H.J., u.a., Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 209.

2) Die Frage wurde in folgender Form gestellt: "Bei welchen Gelegenheiten legen Sie den Sicherheitsgurt an bzw. würden Sie ihn anlegen, wenn Sie Auto fahren würden und ein Sicherheitsgurt wäre vorhanden?" Die vorgegebenen Antwortkategorien für die Fahrstrecken Innerorts/kurze Fahrten, Innerorts/längere Fahrten, Landstraße und Autobahn lauten: "Immer, fast immer, häufig, selten, nie."

Abb. 3: Quantifizierung der Verbalkategorien des Gurtanlegens für Pkw-Insassen nach Fahrstrecken in Dezember 1975

in v.H.



- (2) Erhebliche Abweichungen bestehen selbst bei den eindeutig definierten Verbalkategorien "immer" und "nie", die zwischen 92,2 % und 97,6 % bzw. 0,3 % und 49,9 % (!) schwanken ¹⁾.
- (3) Die Prozentangaben sind auf Autobahnen für alle Verbalkategorien am höchsten.

Damit wird deutlich, daß Quantifizierungen der Verbalkategorien immer nur für solche Kategorien der Erklärungsvariablen gelten, für die sie speziell berechnet wurden, es sei denn man benutzt die Verbalkategorien selbst ohne Wissen um deren quantitative Bedeutung.

Um nun einen Zeitvergleich für die Entwicklung der Gurtanlagequote durchführen zu können, müssen die Werte der Verbalkategorien des Gurtanlegens mit dem jeweiligen Faktor, der angibt, welche quantitative Bedeutung jeder einzelnen Verbalkategorie zukommt, multipliziert und danach zu einer Gesamtanlagequote aufaddiert werden ²⁾. Für den Zeitvergleich muß das

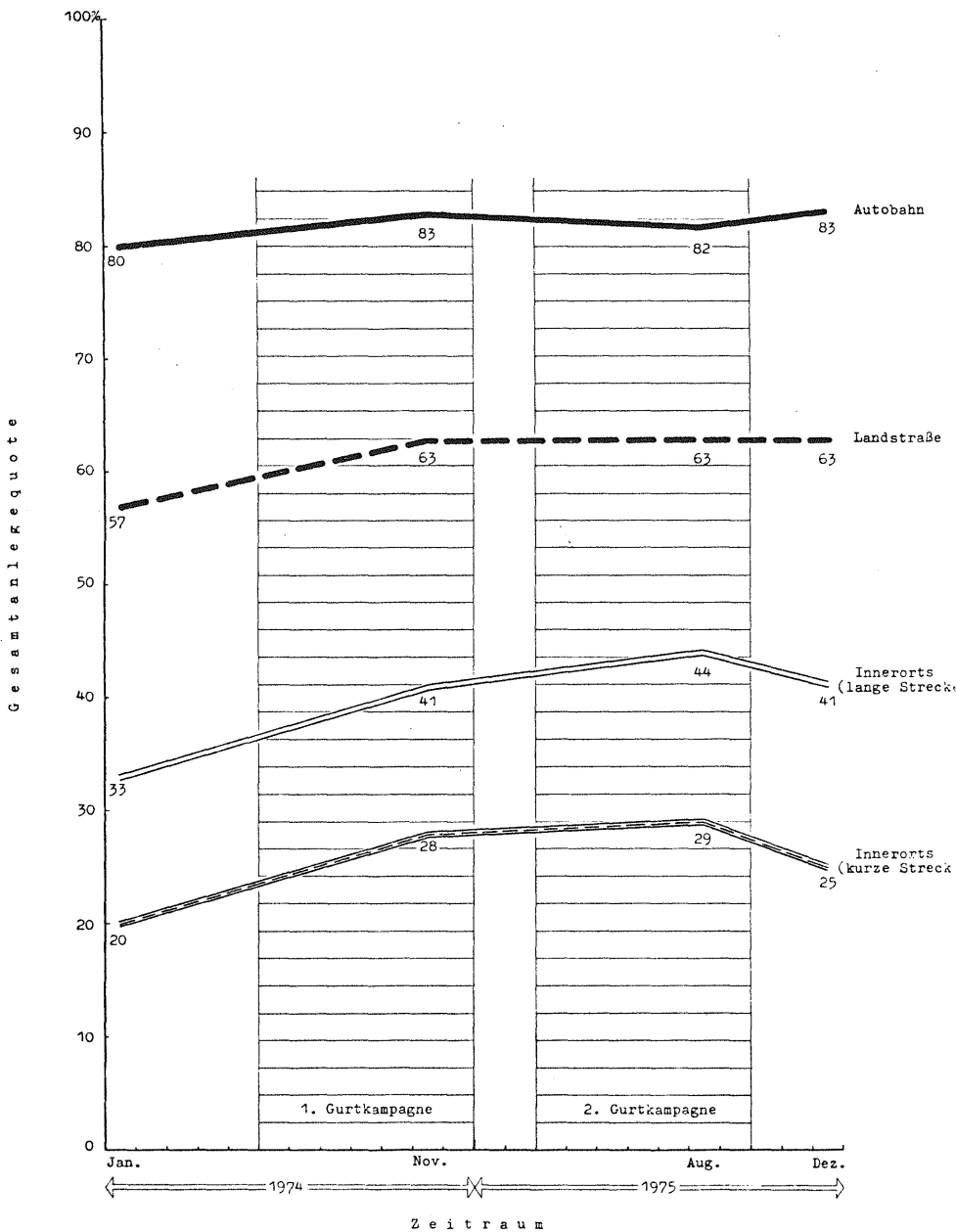
-
- 1) Werden diese Werte nach anderen Variablenkategorien (z.B. für Geschlecht, Alter, Kilometerleistung) weiter "aufgebrochen", so ergeben sich noch größere Schwankungen.
- 2) Angenommen, 15 % einer bestimmten Befragtengruppe geben an, sie würden den Gurt auf Landstraßen häufig anlegen und beim Vergleich mit den Angaben der anderen Anlagevariablen ("Zu wieviel Prozent legen Sie den Gurt an?") zeigt sich, daß dieses "häufig" bedeutet, daß diese Personen den Gurt in 38,4 % der Fahrten auf Landstraßen anlegen, so kann die quantitative Bedeutung des "häufig" dadurch bestimmt werden, daß die 15 % der Verbalkategorie mit dem Faktor $\frac{38,4}{100} = 0,384$ multipliziert werden. Das Ergebnis (5,8) besagt, daß Personen, die angeben, sie benutzen häufig den Gurt auf Landstraßen, tatsächlich in 5,8 % der Fälle angegurtet angetroffen werden. Addiert man die auf diese Weise gewonnenen Quantifizierungen aller Verbalkategorien auf, so erhält man die Gesamtanlagequote der Befragtengruppe auf Landstraßen.

für die Werte jedes Erhebungszeitpunktes gemacht werden. Da exakte Quantifizierungen aber nur für die Dezember - 1975 - Erhebung möglich sind, muß die Gültigkeit der Gewichtungsfaktoren (prozentuale Anlegequote: 100) a priori auch für die anderen Erhebungen unterstellt werden. Das Ergebnis der Berechnungen ist in Abb. 4 (Tab. 8 A) dargestellt und den beiden Aufklärungskampagnen zugeordnet. Danach wird deutlich, daß vom Zeitpunkt vor Beginn bis gegen Ende der ersten Kampagne (Januar bis November 1974) auf allen Fahrstrecken ein nicht unerheblicher Anstieg der Anlegequoten zu verzeichnen ist, der ceteris paribus auf die Einflüsse der Aufklärungsaktion zurückgeführt werden kann. Von November 1974 bis Dezember 1975 (Ende der zweiten Kampagne) ist hingegen eine Stagnation, Innerorts sogar ein Absinken zu beobachten. Die Tatsache, daß im Dezember 1975 vor Beginn der Einführung der Anlegepflicht in Verbindung mit Diskussionen um eine Bußgeldbewehrung der Vorschrift trotz der Einflüsse der 2. Aufklärungskampagne die Quoten auf Innerortsstraßen (kurze und lange Strecken) wieder abgesunken sind, muß als weiterer Beleg für die Richtigkeit der Annahme angesehen werden, daß wegen den kurz bevorstehenden, möglicherweise fühlbaren Konsequenzen für eigenes Fehlverhalten im besonders bedeutenden Innerortsverkehr eine Annäherung von verbal geäußerten Aussagen an das tatsächliche Verhalten stattfindet ¹⁾.

1) Vergl. dazu die in Abschnitt 2.2 angestellten Überlegungen zu den Aussagen der Befragten über die Einführung von Anlegepflicht und Sanktionierung von Verstößen gegen diese Vorschrift.

Abb. 4: Gesamtanlegequote nach Gewichtung der Verbalkategorien für Pkw-Insassen mit Führerschein in Abhängigkeit von der Fahrstrecke im Zeitvergleich Januar 1974 bis Dezember 1975

in v.H.



2.3.2 Multivariate Zusammenhänge

Zum Abschluß der Untersuchungen, die sich ausschließlich auf Befragungsergebnisse stützen, wird das verbal geäußerte Anlegeverhalten auf seine Abhängigkeit von den beiden wichtigen Variablen der jährlichen Fahrleistung und der Häufigkeit von Informationen zum Sicherheitsgurt hin geprüft. Sollten von den Sicherheitsgurtkampagnen Einflüsse auf das Verhalten ausgehen, so müßte sich das in der Form zeigen, daß mit größerer Informationshäufigkeit und größerer Fahrleistung auch das sicherheitsbewußte Fahrverhalten (Gurtanlegen) ansteigt. Zur Prüfung des postulierten Zusammenhangs wurden in Tab. 10 die Angaben der Befragten über das Gurtanlegeverhalten je nach Art der Fahrstrecke für die extremen Verbalkategorien "immer/fast immer" und "nie" nach den Kategorien der unabhängigen Variablen "Fahrleistung" und "Häufigkeit von Sicherheitsgurtinformationen" aufgebrochen. Die Ergebnisse können folgendermaßen zusammengefaßt werden:

- (1) Insgesamt und für alle Untergruppen steigt der Anteil derer, die angeben, sich immer/fast immer angurten mit der Länge der gefahrenen Strecke stark an; umgekehrt fällt der Anteil derer, die sich nie angurten. Die Ursache dafür ist sicherlich vor allem darin zu sehen, daß mit der Länge der Fahrstrecke die Unbequemlichkeit des Gurtanlegevorgangs seltener wird und gleichzeitig die mit dem Gurt häufig verbundenen latenten Ängste und Gefahrenassoziationen ¹⁾ weniger oft aktualisiert werden.

1) Vergl. hierzu die von den Befragten genannten Gründe gegen das Gurtanlegen (Tab. 9 A). Hierbei muß aber angemerkt werden, daß, sicherlich aufgrund der umfangreichen Aufklärungsaktionen, negative Gründe kaum noch genannt werden, da die positiven Wirkungen mit rationalen Argumenten nur schwer zu widerlegen sind.

Tab. 10: Personen, die angeben ihren Sicherheitsgurt "immer/fast immer" und "nie" anzulegen nach Fahrstrecke, Fahrleistung im letzten Jahr und Häufigkeit der Informationen über Sicherheitsgurte im August 1975.

in v.H.

Fahrstrecke	Fahrleistung im letzten Jahr				Informationshäufigkeit				Insge- samt
	bis 4.999 km	5.000 - 14.999 km	15.000 - 24.999 km	25.000 u. mehr km	beinahe täglich	1-2 mal pro Woche	weniger als 1-2 mal pro Woche	nie	
<u>Innerortsver- kehr (kurze Strecke)</u>									
immer/fast	17	26	49	35	39	34	29	25	31
immer									
nie	56	47	31	35	36	38	42	49	41
<u>Innerortsver- kehr (lange Strecke)</u>									
immer/fast	32	33	57	49	47	48	37	31	41
immer									
nie	36	28	12	18	25	19	24	32	24
<u>Landstraße</u>									
immer/fast	60	58	79	75	64	75	64	51	66
immer									
nie	20	16	8	14	16	13	13	24	15
<u>Autobahn</u>									
immer/fast	78	75	89	80	76	82	78	64	77
immer									
nie	19	14	5	14	13	11	12	24	14
(n = 100 %)	(80)	(221)	(121)	(65)	(125)	(321)	(413)	(144)	(1.005)

- (2) Die Häufigkeit des Gurtanlegens nimmt mit höherer Kilometerleistung zu, sinkt aber bei der Gruppe der Vielfahrer wieder etwas ab¹⁾. Als Erklärung hierfür bietet sich die Vermutung an, daß Vielfahrer eher der "Auslebefahrwelt" zuzurechnen sind und daher den Sicherheitsgurt stärker als Beeinträchtigung des Fahrgenusses sehen könnten, ihn also nicht so oft benutzen.
- (3) Auf allen Fahrstrecken steigt die Gurtbenutzung mit höherem Informationsgrad an, bei Personen, die beinahe täglich Gurtinformationen erhalten haben, ist sie jedoch nur auf den kurzen Innerortsstrecken höher, auf Autobahnen und Landstraßen hingegen etwas niedriger. Möglicherweise haben Informationen über Wichtigkeit und optimale Wirkungsweise des Gurtes besonders im Innerortsverkehr dazu geführt, daß Gutinformierte den Gurt auf den Innerortsstraßen verhältnismäßig häufig, auf längeren Strecken jedoch etwas weniger oft benutzen als andere Personen.
- (4) Die Unterschiede im verbal geäußerten Verhalten zwischen den einzelnen Befragtengruppen sind auf den langen Fahrstrecken (Autobahn) etwas geringer als auf den kurzen. Diese Tendenz zur Nivellierung der Verhaltensunterschiede gerade auf den längeren Fahrstrecken könnte bei den Wenigfahrern und weniger gut Informierten auf einen gewissen Kompensationseffekt hinweisen. Da nämlich die weniger aktiv am Verkehr beteiligten bzw. schlechter informierten Personen mit einiger Wahrscheinlichkeit zumindest einen Teil der positiven Gurtin-

1) Der gleiche Zusammenhang wurde auch in einer finnischen Untersuchung dargestellt. Vergl. Berger, H.J. u.a., Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 165.

formationen aufgenommen haben, kompensieren sie möglicherweise den Widerspruch zwischen dem Wissen um die positiven Eigenschaften des Gurtes und dem eigenen Verhalten (häufiges Nichtanlegen) dadurch, daß sie den Gurt wenigstens auf den (seltenen) Autobahnfahrten anlegen.

Insgesamt gesehen weisen auch diese Ergebnisse auf einen tendenziellen Einfluß der Gurtinformationen auf die Steigerung des Gurtanlegens hin. Aufgrund der Einschränkungen, die für die Gültigkeit der aus Umfragedaten zum Sicherheitsgurt gewonnenen Aussagen gemacht werden müssen, können sie aber nur als empirischer Hinweis über die Wirksamkeit von Aufklärungsmaßnahmen verstanden werden. Quantitative Aussagen über Wirkungsumfang und Wirkungsoptimum können jedoch mit dem Instrument der Meinungsbefragung allein nicht gemacht werden. Insbesondere die empirische Verbindung zwischen Ursachenvariablen (Aufklärung) und Zielvariablen (Verhalten) ist deswegen nicht zu ziehen, da keine Verhaltens-, sondern nur "vorgelagerte" Einstellungsvariablen zu messen sind und die Einstellungs-Verhaltensimplikation in manchen Fällen nicht aufrechterhalten werden kann.

3. Das tatsächliche (manifeste) Sicherheitsgurtverhalten ¹⁾
3.1 Die Validität der Erhebungsinstrumente

Das generelle Ziel bei der Untersuchung sozialer

1) In der sozialwissenschaftlichen Literatur wird immer dann, wenn Verhalten nicht über Einstellungskonstrukta "erschlossen" wird, von tatsächlichem, beobachtetem oder manifestem Verhalten (overt behavior) gesprochen.

und psychischer Phänomene wie dem Verhalten zum Sicherheitsgurt besteht erstens in der realitätsnahen (validen) Beschreibung (Deskription) der tatsächlichen Gegebenheiten und zweitens in der Analyse der Wirkungszusammenhänge zwischen den beobachteten Phänomenen (Explananda) und den dahinterstehenden, sie bedingenden Ursachenvariablen (Kausalanalyse). Aufgrund der Komplexität der zu untersuchenden Probleme ist es in der Regel äußerst schwierig, Ursachengrößen zu identifizieren, zu isolieren und zu quantifizieren, sowie deren Folgen (abhängige Variablen) mit dem Anspruch empirischer Gültigkeit adäquat zu beschreiben; denn viele der zu untersuchenden Größen und der dahinterstehenden sozialen und psychischen Faktoren sind deshalb oft quantitativ und qualitativ nur sehr schwer faßbar, da sie nicht ohne weiteres zugänglich sind, d.h. dem Forscher bewußt oder unbewußt verborgen werden oder nicht "öffentlichen" Bereichen angehören bzw. der sozialen, ökonomischen oder psychischen Persönlichkeitsschichte zuzurechnen sind, die ex post mühsam und umständlich rekonstruiert werden muß. Zur Gewinnung empirischer Daten über die verschiedenen genannten Variablenklassen werden überwiegend zwei Erhebungsinstrumente¹⁾ eingesetzt, die häufig auch komplementär genutzt werden: Die Meinungsbefragung (Interview), die sowohl mündlich als auch schriftlich (postalisch) durchgeführt werden kann und die direkte (Verhaltens-) Beobachtung.

1) Eine umfassende Darstellung aller üblichen Datenerhebungsverfahren ist z.B. zu finden in: König, R. (Hrsg.), Handbuch der empirischen Sozialforschung, Band 1, Stuttgart 1967.

Die Beobachtungsmethode ist für alle solche Fälle optimal, in denen die zu untersuchenden Phänomene generell leicht zugänglich sind, nicht (bewußt) vor dem Beobachter verborgen werden und die so erhobenen Daten primär für deskriptive Aussagen nutzbar gemacht werden sollen. Der Vorteil liegt vor allem in der hohen Validität der Daten. Der Nachteil der Methode ist darin zu sehen, daß bei der Erfassung von Beobachtungsmerkmalen über viele Objekte im allgemeinen die Kosten verhältnismäßig hoch sind. Außerdem ist die Zahl der Merkmale, die überhaupt beobachtet werden können kleiner als bei anderen Erhebungsmethoden.

Aufgrund dieser Schwierigkeiten und der Notwendigkeit, insbesondere bei der Untersuchung kausaler Zusammenhänge mehr als nur die der Beobachtung direkt zugänglichen "Oberflächenvariablen" zu erfassen, wird im allgemeinen die Meinungsbefragung der Beobachtung vorgezogen. Dieses Erhebungsinstrument ist leicht einzusetzen, da es die Erhebung von Daten über viele Einzelvariablen zu einem vergleichsweise geringen Preis ermöglicht. Die Vorstellung (Hypothese), die hinter diesem Verfahren steht, ist die Vermutung, daß zur Erforschung von Verhaltensursachen und insbesondere zur Deskription manifester Verhaltensweisen das Wissen um Qualität und Quantität anderer, dem tatsächlichen Verhalten vorgelagerter Variablen ausreicht, da aus den letzten Art und Größe der ersten abgeleitet werden können. Solche dem Verhalten vorgelagerten, als "Verhaltensersatz" dienenden hypothetischen Konstrukta werden "Einstellungen" genannt und als verbale Manifestationen des verhaltenssteuernden Handlungspotentials

einer jeden Persönlichkeit angesehen. In der Interview-situation wird nun durch den Fragestimulus das Handlungspotential aktualisiert, und als Einstellung verbal geäußert. Da sowohl die Einstellungen als auch das Verhalten Manifestationen eines gemeinsamen Handlungsrahmens (persönlichkeitsstrukturelles Handlungspotential) sind, wird postuliert, daß von Einstellungen zu spezifischen Problemen auf gleiche oder ähnliche Verhaltensweisen in spezifischen Situationen geschlossen werden kann ¹⁾. Aus der Kenntnis von Einstellungen könnte somit Verhalten prognostiziert werden. In vielen empirischen Studien hat sich nun gezeigt, daß der Schluß von den Einstellungen auf das tatsächliche Verhalten zutreffend ist. In anderen Studien hingegen wurde beobachtet, daß diese Abhängigkeit nicht immer gegeben ist und von intervenierenden Einflüssen gestört werden kann ²⁾. Bei der Untersuchung von stark affektiv und emotional geladenen Problembereichen zeigte sich z.B., daß in den gemessenen Einstellungen vor allem durch Aufklärung propagierte, sozial erwünschte Verhaltensweisen wiedergegeben werden. Ist dabei das tatsächliche Verhalten stark unterschiedlich (z.B. aufgrund verfestigter Ängste oder sozialer Zwänge), so übernehmen die Einstellungen eine Art "Kompensationsfunktion" durch die der Widerspruch zwischen tatsächlichem und sozial geforderten Verhalten (häufig unbewußt) "gelöst" wird. In diesen Fällen indizieren die gemessenen Einstellungen eher das Gegenteil als gleiche oder ähnliche Ausprägungen der Variablen im Verhaltensbereich.

1) Vergl. z.B. Shaw, M.E., Wright, J.M., Scales for the Measurement of Attitudes, New York 1967.

2) z.B. bei Frey, H.-P., Die Brauchbarkeit von Einstellungen als Prädiktor für Verhalten, in: Soziale Welt, Band 23, S. 257-268.

Da für das Problemfeld des Sicherheitsgurtes in tiefenpsychologischen Studien ebenfalls hohe Affektivitäts- und Emotionalitätsladungen nachgewiesen werden konnten und außerdem die bisherigen, auf Meinungsbefragungen basierenden Ergebnisse sowie (bis jetzt noch nicht dargestellte) Ergebnisse aus gleichzeitig neben den Befragungen durchgeführten Verkehrsbeobachtungen auf mangelhafte Validität der Umfragedaten zum Sicherheitsgurt hinweisen, soll das Problem der Gültigkeit nun näher untersucht werden.

Im November 1975 wurden im Bewußtsein um das dargestellte Problem Daten zum Sicherheitsgurtverhalten in einer Mehrmethodenerhebung gleichzeitig durch Befragung und Verhaltensbeobachtung an den gleichen Untersuchungsobjekten (Pkw-Fahrer) erhoben, um Aussagen über die Validität von Umfragedaten, gemessen an den potentiellen Abweichungen zu den validen Beobachtungsdaten machen zu können. Im Zeitraum einer durch die BAST innerhalb und im Bereich von sechs Städten durchgeführten Verkehrsbeobachtung auf Autobahnen, Land- und Stadtstraßen (vergl. Kap.III 3.3.2) wurden Anfang November 1975 an Pkw-Fahrer an Tankstellen¹⁾ Postkartenfragebögen verteilt, die ausgefüllt und an die BAST zurückgeschickt werden sollten. In diesen Fragebögen

1) Neben der Verteilung an Tankstellen auf Autobahnen, Land- und Stadtstraßen wurden die Fragebögen auch unter die Scheibenwischer der vor den Autobahnraststätten parkenden Pkw geklemmt.

sollten neben Angaben über Sozial- und Verkehrsdaten ¹⁾ insbesondere Angaben über den Gurteinbau und das Gurtanlegeverhalten gemacht werden. Vor dem Absatz der Postkarten wurde vom Verteiler notiert, ob in dem Pkw ein Gurt eingebaut war und ob der Fahrer den Gurt angelegt hatte, wobei durch Beobachtung der Fahrzeuge schon vor dem Einfahren in die Tankstelle sichergestellt war, daß ein angelegter Gurt nicht etwa schon vorher abgelegt wurde ²⁾. Der Absatz der Postkarten erfolgte in der Form, daß die Verteilung gleichmäßig über den Tag vorgenommen wurde und dabei, je nach dem Tankaufkommen, alle oder jeder x-te Pkw-Fahrer einen Fragebogen erhielt. Insgesamt wurden an Innerortstankstellen an drei Tagen 1.439 (Soll: 1.440) Fragebögen, an Autobahntankstellen (2 Tage) 1.690 (Soll: 1.800), an Autobahnraststätten (2 Tage) 1.132 (Soll: 1.200) und an Landstraßentankstellen (2 Tage) 1.188 (Soll: 1.200) Fragebögen abgesetzt (vergl. Tab. 10 A).

-
- 1) Erfragt wurden Angaben zu folgenden Variablen: Dauer des Führerscheinbesitzes; Kilometerleistung der letzten 12 Monate; größte Kilometerleistung auf Autobahnen, Stadt- oder Landstraßen; PS-Leistung des Pkw; Einstellung zur Bußgeldbewehrung der Anlegevorschrift; gefahrene durchschnittliche Geschwindigkeit auf Autobahnen; Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen; bei Zustimmung: In welcher Höhe; Verunsicherung durch die Fahrweise anderer Autofahrer; Geschlecht; Alter; Beruf; Schulbildung; Berufsausbildung; persönliches Nettoeinkommen; Einwohnerzahl des Wohnortes. Außerdem wurden notiert: Pkw-Kennzeichen; Uhrzeit der Kartenverteilung; Nähe zum Verteilungsstandort (nach Kennzeichen); nach Rücklauf der Postkarten weiterhin: Rücklauftag; Angabe des Namens.
- 2) Nach Angaben der zur Verteilung eingesetzten Studenten wurde ein angelegter Gurt in fast allen Fällen erste wenige Meter vor der Zapfsäule oder nach dem Stillstand des Pkw abgelegt.

Von den insgesamt 5.449 verteilten Postkartenquestionnaires wurden 2.719 (49,9 %) an die BAST zurückgeschickt; der Rücklauf Innerorts betrug 52,1 %, von den Landstraßen 43,2 %, von den Autobahntankstellen 52,4 % und von den Autobahnraststätten 50,4 %. Nach Berücksichtigung aller Faktoren, die den Rücklauf von schriftlichen Fragebögen beeinflussen, kann von einer zufriedenstellenden Ausschöpfung der Stichprobe gesprochen werden ¹⁾.

Da trotz der recht hohen Ausschöpfung immerhin 50 % Ausfälle zu verzeichnen sind, sollen noch einige Bemerkungen zur Repräsentativität der aus diesen Daten abzuleitenden Aussagen gemacht werden:

- (1) Repräsentativitätstests sind aus zwei Gründen nicht durchführbar. Zum ersten fehlen die für einen Repräsentativitätstest unbedingt erforderlichen Angaben über die Verteilung der für Aussagen strategisch bedeutsamen Merkmale (welche das auch immer seien) über die Gesamtpopulation der Pkw-Fahrer aus der die Stichprobe gezogen wurde. Zum zweiten kann bei rigider Auslegung der statistischen Regeln bei größeren Stichprobenausfällen selbst dann nicht von Repräsentativität des Samples geredet werden, wenn festgestellt wird, daß die wenigen überprüften (und/oder überprüfbaren) Merkmale die gleiche Verteilung wie in der Grundgesamtheit aufweisen, da keine statistischen Ableitungsregeln existieren, die Schlüsse von den untersuchten Variablen auf andere erlauben.

1) Vergl. z.B. Richter, H.J., Die Strategie schriftlicher Massenbefragungen, Bad Harzburg 1970.

(2) Zur Formulierung von Aussagen aus den Sampledaten ist die Repräsentativität der Auswahl nicht erforderlich, da hier keine quantitativen Schlüsse von Merkmalsverteilungen der Auswahl auf Merkmalsverteilungen der Gesamtpopulation gezogen werden sollen. Für das Ziel der Untersuchung von (Kausal-) Zusammenhängen zwischen den Untersuchungsvariablen, d.h. primär der Formulierung von qualitativen Aussagen, sind repräsentative Auswahlen nicht notwendig. Außerdem muß angemerkt werden, daß die meisten der aus spezifischen Bevölkerungsgrundgesamtheiten gezogenen Stichproben bei strenger Auslegung der statistischen Regeln den Repräsentativitätsanforderungen nicht genügen.

3.2 Der Aussagewert von Befragungs- und Beobachtungsdaten für Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten

3.2.1 Das Gurteinbauverhalten

Unter Berücksichtigung der gerade dargestellten Probleme kann man generell annehmen, daß bei Erhebungen zum Sicherheitsgurtverhalten erhebliche Unterschiede zwischen verbal geäußertem (Einstellungen) und tatsächlich beobachtetem Verhalten zu beobachten sein müssen. Im Hinblick auf das Gurteinbauverhalten sollte sich dieser Mechanismus zwar auch auswirken, aber die Unterschiede dürften nur minimal sein, da die eigentlichen Verzerrungsursachen nicht vordergründig in der reinen Existenz des Gurtes zu sehen sind, wobei noch zu bedenken ist, daß der Gurteinbau aufgrund von Einbau- und Nachrüstpflcht in den meisten Fällen nahezu automatisch, d.h. "unbemerkt" und fast ohne Auslösung der psychischen Abwehrreaktionen vonstatten

geht. Die eigentlichen Abwehrmechanismen gegen den Gurt werden nämlich erst dann ausgelöst, wenn die Frage des tatsächlichen Gebrauchs mit Aktualisierung aller latenten Ängste und negativen Assoziationen auftaucht. Daher ist zu vermuten, daß der Gurteinbau eher distanzierter und neutral angesehen wird und keine Notwendigkeit dazu besteht, auf der Einstellungsebene das verbal geäußerte Verhalten an die Anforderungen einer weithin propagierten und akzeptierten Norm anzupassen, die man realiter oft nicht erfüllt.

Die Hypothese der nur geringen Unterschiede zwischen den Daten der beiden Erhebungsinstrumente kann durch die Ergebnisse der Tab. 11 als voll bestätigt angesehen werden. Es sind für die Gesamtpopulationen aller Straßentypen tatsächlich nur minimale Unterschiede (absolute Differenzen) zu beobachten, die von den Fahrern von Pkw auf Autobahnen über die Landstraßen zu den Innerortsstraßen hin leicht ansteigen (+ 1,6; + 2,6; + 3,0). Die jeweiligen relativen Differenzen sind dementsprechend etwas höher. Weiterhin kann festgestellt werden, daß der Anteil an Automatikgurten von auf Autobahnen erfaßten Pkw wesentlich höher ist als auf Innerorts- und Landstraßen, wo nur knapp die Hälfte der Pkw mit Automatikgurten ausgerüstet ist.

Nach weiterer Auswertung der Differenzen für die vier Populationen nach je 18 Variablen mit 63 Kategorien (gleich 252 Tabellenspalten) (vergl. Tab. 11 A), ergaben sich als maximale (Prozentpunkt-) Differenzen der positive Wert von 8,3 und der negative von 4,3.

Tab. 11: Sicherheitsgurteinbau nach Beobachtungs- und Befragungsdaten der gleichen Erhebung in Abhängigkeit vom Straßentyp im November 1975 ¹⁾.

in v.H.

	Befragung	Beobachtung	absolute Differenz ²⁾	relative Differenz ³⁾
<u>Innerorts</u>				
Normalgurt	41,0	-		
Automatikgurt	39,4	-		
Insgesamt (n = 100%)	80,4 (739)	77,4 (748)	+ 3,0	+ 3,9
<u>Landstraße</u>				
Normalgurt	39,3	-		
Automatikgurt	37,5	-		
Insgesamt (n = 100%)	76,8 (512)	74,2 (515)	+ 2,6	+ 3,5
<u>Autobahn / Tankstelle</u>				
Normalgurt	39,5	-		
Automatikgurt	49,2	-		
Insgesamt (n = 100%)	88,7 (883)	87,1 (889)	+ 1,6	+ 1,8
<u>Autobahn/Reststette</u>				
Normalgurt	33,8	-		
Automatikgurt	52,6	-		
Insgesamt (n = 100%)	86,4 (565)	84,6 (571)	+ 1,6	+ 1,9

1) Die Prozentzahlen geben die jeweilige Höhe der Gurteinbauquote an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

2) Absolute Differenz = Befragungswert - Beobachtungswert.

3) Relative Differenz = $\frac{\text{absolute Differenz}}{\text{Beobachtungswert}} \cdot 100$

Bei insgesamt 12% der kategoriablen Aufbrüche wurde sogar eine negative Differenz festgestellt, d.h., die verbalen Angaben über den Gurteinbau waren niedriger als nach den Beobachtungen tatsächlich Gurte eingebaut waren; diese negative Differenz bewegte sich aber meist zwischen den Werten ± 0 und 1,5.

Ein geringer Teil der positiven Differenzen ("Übertreibungen") könnte zusätzlich dadurch erklärt werden, daß zwischen dem Beobachtungstermin und dem Ende des Postkarteneingangs ca. 7 Wochen lagen und in der Zwischenzeit weitere Gurte hätten eingebaut werden können. Überdies könnte es möglich sein, daß in manchen Fällen die Angaben über den angeblichen Gurteinbau als Absichtserklärung über einen in naher Zukunft einzubauenden Sicherheitsgurt anzusehen sind und daher die jetzt schon recht geringen (positiven) Abweichungen nach kleiner werden.

Zur exemplarischen Darstellung einiger Zusammenhänge soll für die im Innerortsverkehr beobachteten/befragten Pkw-Fahrer der Einfluß einiger als ursächlich für die Differenzen erkannter Variablen aufgezeigt werden (Tab. 12):

- (1) Bis auf die Variable "Geschlecht" (weiblich) sind alle Differenzen positiv.
- (2) Mit zunehmendem Alter und höher werdendem Einkommen steigen die positiven Differenzen kontinuierlich an. Die höchsten Differenzen können bei den Pkw-Fahrern bis 24 Jahren (+ 3,8) und mit

Tab. 12: Sicherheitsgurteinbau auf Innerortsstraßen nach Beobachtungs- und Befragungsdaten der gleichen Erhebung in Abhängigkeit von Geschlecht, Alter und persönlichem Nettoeinkommen im November 1975 ¹⁾

in v.H.

	Befragung	Beobachtung	absolute Differenz	relative Differenz
<u>Geschlecht</u>				
männlich	82,2 (639)	78,6 (646)	+ 3,6	+ 4,6
weiblich	69,1 (97)	69,4 (98)	- 0,3	- 0,4
<u>Alter</u>				
bis 24 Jahre	77,6 (147)	73,8 (149)	+ 3,8	+ 5,1
25-34 Jahre	82,1 (224)	78,6 (224)	+ 3,5	+ 4,4
35-44 Jahre	80,6 (190)	77,7 (193)	+ 2,9	+ 3,7
45-54 Jahre	79,2 (106)	76,6 (107)	+ 2,6	+ 3,4
55 Jahre u. älter	81,9 (72)	81,3 (75)	+ 0,6	+ 0,7
<u>Persönliches Nettoeinkommen pro Monat</u>				
bis 1,200 DM	76,0 (200)	70,6 (201)	+ 5,4	+ 7,6
1.201-1.600 DM	77,7 (197)	73,1 (197)	+ 4,6	+ 6,3
1.601 DM u. mehr	87,7 (287)	86,7 (287)	+ 1,0	+ 1,2

1) Vergl. Fußnoten zu Tab. 11.

einem monatlichen Nettoeinkommen bis zu 1.200 DM (+ 5,4) beobachtet werden. Die Abweichung bei den Männern ist + 3,6, bei den Frauen ist sie nahezu gleich null (- 0,3).

Daneben zeigt sich, daß die Gurteinbauquote mit zunehmendem Einkommen stark ansteigt, sie bei den ältesten Fahrern am höchsten, bei den jüngsten Fahrern am niedrigsten und bei den Männern wesentlich höher als bei den Frauen ist.

Nach Analyse aller durchgeführten Auswertungen ¹⁾ zum Gurteinbauverhalten läßt sich generell feststellen, daß nur bei einigen der auf ihren Einfluß für die Differenzen hin untersuchten 18 Variablen für alle Populationen ein immer vorhandener, konsistenter Zusammenhang zwischen abhängigen und unabhängigen Variablen bestand. Die hier beobachteten Differenzen zwischen verbal geäußertem und beobachtetem Verhalten waren jedoch im allgemeinen nicht sehr groß (z.B. Tab. 12). Im einzelnen führte der Faktor "männlich" immer zu größeren Differenzen als der Faktor "weiblich". Bei Lebens- und Führerscheinalter zeigte sich fast immer, daß die Differenzen mit zunehmendem Alter abnahmen. Tendenziell ließ sich beobachten, daß geringe Schul- und Berufsbildung und Zugehörigkeit zu einer tieferen sozialen Schicht größere Unterschiede verursachten. Keine konsistenten Ergebnisse ließen sich aus der Untersuchung der Variablen "Größe des Wohnortes", "Kilometerleistung im letzten Jahr", "am häufigsten befahrener Straßentyp", "PS-Leistung des Pkw" und "durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen" ableiten.

1) Anstatt des sonst darzustellenden umfangreichen Tabellenmaterials sollen hier nur die wichtigsten Ergebnisse zusammengefaßt werden.

3.2.2 Das Gurtanlegeverhalten

Die für den Gurteinbau postulierte Differenz der Ergebnisse zwischen beiden Erhebungsinstrumenten konnte zwar überwiegend belegt werden, war bis auf einige Ausnahmen aber verhältnismäßig niedrig. Gänzlich anders müßten die Ergebnisse jedoch beim Problem des Gurtanlegens ausfallen, da hier alle latenten Gurtängste permanent aktualisiert und Abwehrliehungen, die häufig zum Nichtgebrauch führen, mobilisiert werden. Als Konsequenz dieser Prozesse müßte bei den Verhaltensbeobachtungen eine verhältnismäßig niedrige tatsächliche Gurtanlegequote festzustellen sein, während sich aus den Befragungsdaten aufgrund der verbalen Anpassung an weithin akzeptierte positive Verhaltensnormen große Abweichungen in Form von stark übertriebenen Angaben über das eigene Anlegeverhalten ergeben müßten.

Mit den Daten aus der Tab. 13 läßt sich die Hypothese voll bestätigen. Bei allen drei Fahrerpopulationen der verschiedenen Straßentypen besteht eine hohe positive Differenz von den Befragungs- zu den (validen) Beobachtungswerten. Dabei ist als besonders auffallend zu vermerken, daß die Übertreibungen (relative Differenz) der Pkw-Fahrer auf Landstraßen insgesamt mehr als 100%(!) der tatsächlichen Werte ausmachen, obwohl das Ausgangsniveau (Beobachtungswert) auf der Landstraße höher als Innerorts liegt. Die maximalen Differenzen (vgl. Tab. 12A) betragen absolut (relativ) für Innerortsstraßen 33,9 (515,6), für Landstraßen 56,0 (287,2) und für Autobahnen 30,3 (67,4), die minimalen Differenzen immerhin noch 0,9 (2,2) für Innerortsstraßen, 21,1 (38,4) für Landstraßen und 10,4 (13,0) für Autobahnen.

Tab. 13: Sicherheitsgurtanlegen nach Beobachtungs- und Befragungsdaten der gleichen Erhebung in Abhängigkeit vom Straßentyp im November 1975 ¹⁾.

in v. H.

	Befragung ²⁾	Beobachtung ³⁾	absolute Differenz	relative Differenz
Innenorts	50,7 (594)	27,6 (576)	+ 23,1	+ 83,7
Landstraße	69,9 (395)	34,1 (381)	+ 35,8	+ 105,0
Autobahn/ Tankstelle	84,6 (782)	65,2 (772)	+ 19,4	+ 29,8

- 1) Basis: Fahrer von Pkw mit eingebauten Sicherheitsgurten
- 2) Die Frage lautete: "In wieviel Prozent ihrer Fahrten auf den genannten Straßen legen Sie den Sicherheitsgurt an?" Die ausgewiesenen Werte sind die Mittelwerte der Prozentangaben der jeweiligen Populationen oder Subpopulationen. Sie geben die Wahrscheinlichkeit an mit der solche Fahrergruppen gemäß ihren eigenen Angaben im Durchschnitt mit angelegten Gurten anzutreffen sind (für Innerorts z.B. ist diese Wahrscheinlichkeit $p = 0,507$). Demnach kann man z.B. für Innerorts die Aussage formulieren: "Nach eigenen Angaben gurten sich 50,7% aller Pkw-Fahrer an". Die ausgewiesenen Mittelwerte lassen also gleiche Aussagen zu wie die Prozentwerte der Beobachtungen. Mithin sind beide Werte direkt vergleichbar.
Zahlen in Klammern sind die Gesamtzahlen der Pkw-Fahrer für die die Mittelwerte gelten.
- 3) Die ausgewiesenen Werte geben den Prozentsatz der Fahrer an, die bei der Erhebung mit angelegtem Gurt beobachtet wurden. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung ($n = 100\%$).

Bricht man die Grunddaten weiter auf, so zeigt sich am Beispiel der Pkw-Fahrer auf Innerortsstraßen (Tab. 14), daß Männer stärker übertreiben als Frauen und Personen, die eine Strafbewehrung der Anlegepflicht befürworten stärker als Personen, die sich dagegen aussprechen ¹⁾. Weiterhin ist zu beobachten, daß die Unterschiede mit steigendem (sinkendem) Lebensalter und mit sinkendem (steigendem) Einkommen größer (kleiner) werden und daß sie bei höchster jährlicher Kilometerleistung auf Landstraßen größer sind als bei höchster jährlicher Kilometerleistung auf Innerortsstraßen sowie bei höchster Kilometerleistung auf Autobahnen größer als bei höchster Kilometerleistung auf Landstraßen.

Bei weiteren multivariaten Auswertungen zeigte sich auf allen Straßentypen ²⁾

- (1) fast immer, daß die Differenzen zwischen den Daten der beiden Erhebungsinstrumente für männliche Fahrer, niedriges Lebens- und Führerscheinalter, geringes Einkommen, Fahrer mit der höchsten Kilometerleistung auf Autobahnen, Befürworter der Strafbewehrung der Anlegepflicht und Fahrer, die sich durch die Fahrweise anderer Autofahrer manchmal verunsichert fühlen, am größten waren;

-
- 1) Obwohl Personen, die die Bußgeldbewehrung befürworten den Gurt tatsächlich wesentlich häufiger anlegen als solche, die sie ablehnen, erfüllen sie bei weitem nicht die durch die selbst stark akzeptierte Anlegenorm geforderten Ansprüche. Daher ergibt sich für diese Personengruppe die Notwendigkeit, das zur Erfüllung der Norm weiterhin bestehende hohe Verhaltensdefizit durch tendenzielle Anpassung des verbalen "Verhaltens" intrapersonal und nach außen hin zu kompensieren. Hierzu könnte man die Hypothese aufstellen (vergl. Kap. III 2.3.1), daß sich im Falle einer bevorstehenden Einführung der Sanktionierung sowohl die verbalen Äußerungen an das tatsächliche Verhalten, als auch das Verhalten (da sie Vorschrift und Sanktion positiv gegenüberstehen) an die verbalen Äußerungen annähert. Mit den vorliegenden Daten ist diese Hypothese jedoch leider nicht zu überprüfen.
- 2) Diese umfangreichen Tabellenauswertungen sollen hier nur zusammengefaßt dargestellt werden.

Table 14: Sicherheitsgurtnutzen auf Innerortsstraßen nach Beobachtungs- und Befragungsdaten der gleichen Erhebung in Abhängigkeit von Geschlecht, Alter, persönlichem Einkommen, größter Kilometerleistung nach Straßentyp und Einstellung zur Bußgeldbewehrung der Anlagepflicht im November 1975 ¹⁾.

	Befragung	Beobachtung	absolute Differenz	relative Differenz
<u>Geschlecht</u>				
männlich	50,1 (523)	27,0 (507)	+ 23,1	+ 85,6
weiblich	53,9 (69)	33,3 (66)	+ 20,6	+ 61,9
<u>Alter</u>				
bis 24 Jahre	55,4 (115)	23,6 (110)	+ 31,8	+ 134,7
25 - 34 Jahre	56,8 (184)	31,8 (173)	+ 25,0	+ 78,6
35 - 44 Jahre	51,1 (154)	27,3 (150)	+ 23,8	+ 87,2
45 - 54 Jahre	41,7 (85)	24,4 (82)	+ 17,3	+ 70,9
55 Jahre und älter	33,9 (56)	27,9 (61)	+ 6,0	+ 21,5
<u>Persönliches Nettoeinkommen pro Monat</u>				
bis 1.200 DM	52,1 (153)	23,2 (142)	+ 28,9	+ 124,6
1.201 - 1.600 DM	48,5 (149)	25,7 (144)	+ 22,8	+ 88,7
1.601 DM und mehr	50,6 (254)	31,1 (252)	+ 19,5	+ 62,7
<u>größte Km-Leistung auf:</u>				
Autobahn	50,2 (120)	22,8 (114)	+ 27,4	+ 120,2
Landstraßen	53,0 (215)	27,4 (215)	+ 25,6	+ 93,4
Innerorts	46,4 (134)	25,2 (127)	+ 21,2	+ 84,1
<u>Einstellung zur Bußgeldbewehrung</u>				
dafür	72,7 (168)	39,5 (164)	+ 33,1	+ 83,6
dagegen	41,6 (416)	22,9 (402)	+ 18,7	+ 81,7

1) Vergl. Fußnoten zu Tab. 13.

- (2) tendenziell, daß Zustimmung zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, Kriterien sozialer Schichtung wie niedrige Schulbildung und niedrige Berufsausbildung sowie hohe Kilometerleistung im letzten Jahr die größten Differenzen verursachten;
- (3) kein oder kein konsistenter Zusammenhang zwischen den Abweichungen der Erhebungsinstrumente und den Kategorien der Variablen "Größe des Wohnortes" und "PS-Leistung des Pkw".

Das primäre Ziel dieses und des vorhergehenden Abschnittes war bis jetzt gewesen, die beiden eingesetzten Erhebungsinstrumente einer Prüfung im Hinblick auf die Validität der Daten zu unterziehen. Mit Hilfe der validen Beobachtungsdaten ist es aber außerdem möglich, Aussagen über einige Zusammenhänge zwischen tatsächlichem (manifestem) Anlegeverhalten und als ursächlich angesehenen Einflußfaktoren zu formulieren. Aufgrund einiger empirischer Befunde, sowie auf Kenntnissen über die psychischen Hintergründe des Problemfeldes "Sicherheitsgurt" basierenden Überlegungen (Hypothesen), müßte die Art des eingebauten Gurtes (normaler Dreipunktgurt oder Automatikgurt) einen wesentlichen Einfluß auf das Gurtanlegeverhalten ausüben. So zeigte sich z.B. bei Motivstudien über die Hintergründe des Sicherheitsgurtverhaltens, daß besitzer von Automatikgurten diese häufiger anlegen als Besitzer von Normalgurten, oder, vorsichtiger formuliert, da dieser Zusammenhang an Befragungsdaten beobachtet wurde, daß aus den verbalen Äußerungen der Interviewten über hypothetische Verhaltensweisen in spezifischen Situationen (Autofahren) die genannten Schlüsse gezogen wurden ¹⁾.

1) Berger, H.J., Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 129 f.

Die Ursache dafür ist nach Meinung des Verfassers die Tatsache, daß alle mit dem Gurt verbundenen negativen Assoziationen, die das Anlegen des Gurtes häufig verhindern, beim Automatikgurt nur ein einziges Mal während des Anlegevorgangs aktualisiert werden und während des Fahrvorganges kaum noch eine Rolle spielen, da aufgrund der (fast) uneingeschränkten Bewegungsfreiheit potentielle Fesselungs- und Einschnürungsängste fast völlig in den Hintergrund treten. Auf der anderen Seite wirken sich beim Normalgurt die negativen Ursachensynndrome nicht nur beim Anlegevorgang selbst, sondern permanent auch beim Fahren aus, so daß ein wesentlich niedrigeres Anlegeniveau bei Besitzern von Normalgurten vermutet werden kann.

Tab. 15: Der Einfluß der Gurtart auf das Gurtanlegeverhalten nach Beobachtungsdaten in Abhängigkeit vom Straßentyp im November 1975 ¹⁾

in v.H.

	Innerorts	Landstraße	Autobahn
Normalgurt	23,5 (302)	25,0 (200)	55,9 (349)
Automatikgurt	29,8 (289)	40,3 (191)	69,2 (432)

1) Die Prozentwerte geben die jeweilige Gurtanlegequote an, Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

Wie aus Tabelle 15 ersichtlich, bestehen die postulierten Abhängigkeiten des Anlegeverhaltens von der Gurtart für die Gesamtpopulationen der Pkw-Fahrer auf allen Straßentypen in starkem Maße. Automatikgurtbesitzer gurteten sich auf Innerortsstraßen um 6,3 auf Landstraßen um 15,3 und auf Autobahnen um 13,3 Prozentpunkte häufiger an als Besitzer von normalen Dreipunktgurten, die relativen Differenzen sind jeweils + 26,8, + 61,2 und + 29,8. Bei allen untersuchten Korrelationsfeldern (288) zeigte sich, daß Automatikgurtbesitzer nur in 10 Fällen (gleich 3,4 % aller Korrelationsfelder) weniger oft angegurtet waren als Normalgurtbesitzer. Besonders starke Abweichungen ergaben sich für die Gurtart beim Faktor "Geschlecht" (Tab. 13 A). Die Prozentpunktdifferenz (Quote des Automatikgurtes minus Quote des Normalgurtes) betrug auf Innerortsstraßen bei männlichen Pkw-Fahrern nur + 3,6 (27,8 - 24,2), bei weiblichen hingegen + 26,7 (45,5 - 18,8)¹⁾. Sollte dieser Zusammenhang für alle weiblichen Pkw-Fahrer gültig sein, so könnte allein durch den Einbau von Automatikgurten eine erhebliche Steigerung der Gurtanlagequote erreicht werden.

Neben dem Einfluß des Faktors "Gurtart" auf das Anlegeverhalten wurden für alle Straßentypen noch weitere 18 Variablen auf ihre Wirkung hin untersucht. Dabei konnte beobachtet werden ²⁾, daß auf allen Straßentypen:

-
- 1) Das bedeutet, daß sich weibliche Pkw-Fahrer auf Innerortsstraßen bei eingebautem Automatikgurt 1,4 mal häufiger angurten als bei eingebautem Normalgurt (!).
 - 2) Aufgrund des großen Gesamtumfangs der tabellarischen Auswertungen zu diesem Problem, sollen die Ergebnisse hier nur in Stichworten dargestellt werden.

- (1) Die Faktoren weiblich, hohe Schul- und Berufsausbildung (Schichtindikatoren), hohes Einkommen, Zustimmung zur Bußgeldbewehrung der Anlegepflicht und Verunsicherung durch andere Pkw-Fahrer ("Absicherungsfahrwelt", vergl. Kap. II 4.) fast immer eine höhere Anlegequote bedingten,
- (2) sich Personen mit niedrigerem (hohem) Lebens- und Führerscheinalter und niedriger (hoher) Kilometerleistung pro Jahr tendenziell häufiger (seltener) angurten,
- (3) kein oder kein konsistenter Zusammenhang zwischen der Größe des Wohnortes und der PS-Leistung des Pkw und dem tatsächlichen Anlegeverhalten bestand.

3.2.3 Erkenntnisse aus dem Methodenvergleich für Wirksamkeitskontrollen

Abschließend sollen die wesentlichen Ergebnisse des Methodenvergleichs, die man natürlich auf ähnliche Problembereiche übertragen kann, noch einmal kurz zusammengefaßt werden. Ausgangspunkt für die Prüfung der Befragungs- und Beobachtungsinstrumente waren sowohl theoretisch als auch empirisch begründete Zweifel an der Validität der durch Befragungen gewonnenen Daten über das Sicherheitsgurtverhalten in dem Sinne, daß durch eine Befragung von Personen über deren Beziehungen zum Sicherheitsgurt nicht das gemessen wird, was gemessen werden soll - nämlich das tatsächliche, manifeste Verhalten -, sondern Kategorien sozialer Einstellungen zum Sicherheitsgurt, aus denen keine gültigen Schlüsse für das Verhalten ableitbar sind. Validitätskriterium war die empirische Qualität von Aussagen über das Sicherheitsgurteinbau- und Sicherheitsgurtanlegeverhalten.

Im Hinblick auf das Gurteinbauverhalten konnte gezeigt werden, daß Befragungsdaten nur in geringem Maße von den als gültig bewiesenen Beobachtungsdaten abweichen. Unter Berücksichtigung von Faktoren wie der zeitlichen Differenz zwischen Erfassung der Beobachtungs- und Befragungsdaten sowie Absichtserklärungen über intendierten kurzfristigen Einbau von Sicherheitsgurten in die Pkw kann man davon ausgehen, daß mit dem Befragungsinstrument in der Regel Ergebnisse von fast gleicher Qualität wie mit dem Beobachtungsinstrument zu erzielen sind.

Gänzlich andere Resultate ergab der Methodenvergleich jedoch beim Gurtanlegeverhalten. Hier konnte selbst durch umfangreiche multivariate Auswertungen nur in seltenen Fällen eine gewisse Annäherung der Befragungsdaten an die durch Beobachtung eindeutig beschriebene empirische Realität konstatiert werden. Die Abweichungen der Befragungsdaten bewegten sich durchweg in Größenordnungen, die empirisch gültige Aussagen über das Anlegeverhalten der Untersuchungsobjekte unmöglich machten. Daraus kann unter den dargestellten Bedingungen nur der Schluß gezogen werden, daß zur Formulierung gültiger Aussagen von beiden untersuchten Erhebungsinstrumenten allein die Methode der direkten Verhaltensbeobachtung anwendbar ist.

Beim Vergleich der Daten beider Erhebungsinstrumente zum Anlegeverhalten konnte aber auch beobachtet werden, daß sich, abgesehen von den Abweichungen bei der Erfassung der Höhe der tatsächlichen Anlegequote, in den meisten Fällen der multivariaten Auswertungen quali-

tativ gleiche Ergebnisse im Hinblick auf die Abhängigkeit der Gurtanlegehäufigkeit von Variablen wie Geschlecht, Alter, Fahrleistung etc. ergaben. Aus diesem Faktum kann man daher den Schluß ziehen, daß die Befragungsmethode zumindest für die Formulierung qualitativer (Tendenz-)Aussagen, also für eine Kausalanalyse geeignet ist. Jedoch sind auch hier Fälle denkbar, wo intervenierende Einflüsse wirksam werden können, die zur Verfälschung der Ursache-Wirkungs-Relation führen und somit selbst qualitative Aussagen nicht mehr zulassen. Das könnte z.B. (wie oben postuliert) dann geschehen, wenn sich durch Ankündigungseffekte einer Maßnahme (Einführung von Anlegepflicht oder Anlegepflicht und Strafbewehrung) die verbal geäußerten Einstellungen zu konkreten Verhaltensweisen und die tatsächlichen Verhaltensweisen annähern, so daß bestehende Tendenzen von Einflüssen anderer, modellexterner Variablen überlagert werden. Die Lösung dieses zusätzlichen Problems der a-priori-Identifizierung potentieller Störvariablen trägt dann zusätzlich zur Erschwerung der Analyse bei und der Einsatz des Befragungsinstrumentes muß zur Untersuchung der diskutierten Fragestellungen noch vorsichtiger gehandhabt werden.

Auf der Basis der vorgelegten Ergebnisse kann abschließend festgestellt werden, daß für die valide Erfassung des Gurtverhaltens allein die Methode der direkten Verhaltensbeobachtung im Verkehr optimal ist. Sollten zusätzliche Fragestellungen untersucht und Merkmale erfaßt werden, die nicht der Beobachtung zugänglich sind, so bietet sich als Kombination beider untersuchter Datenerhebungsmethoden die gleichzeitige Beobachtung und Befragung derselben Population an.

Das kann entweder in Form von Beobachtung und anschließender schriftlicher Befragung (wie für diese Arbeit durchgeführt) geschehen oder in Form von Beobachtung und direkt anschließender mündlicher Befragung der Untersuchungsobjekte ¹⁾. Die letzte der beiden Möglichkeiten ist immer dann vorzuziehen, wenn die ausgewählte Stichprobe im Interesse der Generalisierbarkeit der Untersuchungsergebnisse (Rückschlüsse von den Sampledaten auf die Gesamtpopulation) möglichst vollständig ausgeschöpft werden soll.

3.3 Die Ergebnisse der reinen Verkehrsverhaltensbeobachtungen

In diesem letzten Abschnitt der empirischen Analyse soll anhand der durch Verhaltensbeobachtungen im Verkehr gewonnenen validen Daten untersucht werden:

- (1) Wie die Zielvariablen (Gurteinbau, besonders aber Gurtanlegen) sich im Untersuchungszeitraum von Januar 1974 bis September 1977 verändert haben und ob die Veränderungen den durchgeführten Maßnahmen direkt zuzuordnen sind,

1) Die Frage, warum eine solche Vorgehensweise nicht schon zu Anfang des gesamten Untersuchungskomplexes für die Wirksamkeitsuntersuchungen eingeplant war, kann dahingehend beantwortet werden, daß damals das Validitätsproblem mit allen Implikationen aufgrund fehlender empirischer Ergebnisse nicht im erforderlichen Umfang übersehen werden konnte.

- (2) wie hoch der Einfluß des verstärkten Einbaus von Automatikgurten auf Veränderungen der Anlegequote gewesen sein könnte (Falsifikationsversuch der Wirkungshypothese),
- (3) wie groß der Einfluß von anderen beobachtbaren Variablen auf die Ausprägung der Gurtvariablen ist.

Zuerst soll aber ein kurzer Überblick über die Datenerhebungsmethode gegeben werden.

3.3.1 Die Erhebungsmethode

Primäres Ziel bei der Konzeption der Datenerhebungsmethode war es gewesen, solche Untersuchungseinheiten aus dem gesamten Verkehrsgeschehen für das Beobachtungsverfahren auszuwählen, die es erlauben, Aussagen über Größe und zeitliche Entwicklung von Ausprägungen der Gurtvariablen unter Berücksichtigung der sie bedingenden (Ursachen-) Variablen zu machen. Zur Lösung dieses Problems wurde im Rahmen eines Forschungsauftrages der BAST zur Ermittlung repräsentativer Gebietsauswahlen für Verkehrs- und Unfalluntersuchungen durch die an der Fakultät für Soziologie der Universität Bielefeld eingerichtete Projektgruppe "Repräsentative

Bezirke" ein Gutachten erstellt ¹⁾. Darin wurde nach Untersuchung einer Vielzahl strategisch bedeutender Einflußfaktoren ²⁾ empfohlen, die Erhebungen in nach verschiedenen Kriterien zu bestimmenden Auswahlbezirken (Städten) durchzuführen. Aus Gründen der unumgänglichen Testung der Auswahl- und Erhebungsmethoden fanden die umfangreichen Erhebungen zuerst in zehn Bezirken statt. Später wurde diese Zahl auf sechs und in einem weiteren Schritt auf vier Erhebungsbezirke reduziert, da sich herausstellte, daß durch eine Reduzierung die Qualität der Daten nicht beeinträchtigt wurde ³⁾. Die beiden ersten

-
- 1) Vergl. Büschges, G., Schulte, W., Wittenberg, R., Regionale Auswahlseinheiten in der Straßenverkehrssicherheitsforschung. Voraussetzungen, Möglichkeiten und Grenzen der Verwendung regionaler Auswahl- und Erhebungseinheiten im Rahmen einer Grundauswahl für Zwecke der Straßenverkehrssicherheitsforschung, Bielefeld 1974 und: Projektgruppe "Repräsentative Bezirke", Empfehlung für die Gestaltung der Auswahl im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Sicherheitsgurtkampagne, unveröffentlichter Bericht, Bielefeld 1973.
 - 2) Das waren vor allem sozio-demographische, verkehrliche und Pkw-bezogene Faktoren.
 - 3) Vergl. Zelinka, F.F., Hippchen, L., Reker, K., Sicherheitsgurteinbau- und -anlegequoten: Repräsentativerhebung im Januar 1974, unveröffentlichter Forschungsbericht, Köln 1974 und Volks, H., Durchführung von Verkehrserhebungen auf Autobahnen, Land- und Innerortsstraßen in vier Stadtbezirken zur Messung des Sicherheitsgurteinbau- und Anlageverhaltens von Pkw-Fahrern, unveröffentlichtes Arbeitspapier, Köln 1976.

Erhebungen von Januar und November 1974 wurden jedoch nur auf Innerortsstraßen durchgeführt, da man damals von der (ex post als falsch bewiesenen) Vermutung ausging, daß Beobachtungen auf Außerortsstraßen kaum möglich seien und dort fehlende Daten überdies durch Ergebnisse aus Meinungsbefragungen kompensiert werden könnten ¹⁾. Daher existieren Daten aus Verkehrsbeobachtungen über alle Straßentypen erst für den Zeitraum ab August 1975. Solche Datenerhebungen auf Innerortsstraßen und auf Landstraßen und Autobahnen im Umkreis von mindestens 20 und maximal 70 Kilometern um die Stadtbezirke finden seit August 1975 und in standardisierter Form in vier Bezirken regelmäßig seit März 1976 statt ²⁾.

Beobachtet wird an insgesamt sieben Tagen jeweils von 7⁰⁰ bis 18⁰⁰Uhr; davon Montag, Dienstag und Mittwoch Innerorts, Donnerstag und Sonntag auf Autobahnen, Freitag und Samstag auf Landstraßen. Die Auswahl der Untersuchungsobjekte (Pkw mit deutschem Kennzeichen) erfolgt nach Zufallskriterien nach vorgegebenen Zeit- oder Mengenintervallen. Innerorts und auf Autobahnen werden pro Stunde 70, auf Landstraßen pro Stunde 60 Objekte erfaßt, wobei Standorts-, Richtungs- und Fahrspurwechsel vorgesehen sind und explizit erfaßt werden. Insgesamt werden Daten zu folgenden Variablen erhoben ³⁾:

- 1) Zelinka, F.F. u.a., a.a.O., S. 13.
- 2) Sie werden in Halbjahresabständen jeweils in den Bezirken von Amberg, Duisburg, Göppingen und Münster durchgeführt.
- 3) Bei den ersten Erhebungen wurden Daten noch zu anderen Variablen, z.T. auch auf allen Straßentypen erhoben. Seit März 1976 wird nach dem dargestellten Variablenplan beobachtet, wobei nicht aussagefähige, für das Gurtproblem irrelevante oder nicht zuverlässig beobachtbare Merkmale aus dem Erhebungsplan ausgeschlossen wurden.

(1) alle Straßentypen:

- Stadtbereich
- Wochentag
- Verkehrsart, Fahrtrichtung, Fahrspur
- Uhrzeit
- Gurtanlegen/Fahrer
- Geschlecht/Fahrer
- Gurteinbau
- Gurtanlegen/Beifahrer
- Geschlecht/Beifahrer

(2) nur Innerorts:

- Fahreralter (in Fünfergruppen geschätzt)
- Insassenzahl des Pkw
- Sitzposition mitfahrender Kinder
- Pkw-Klasse

Aufgrund durchgeführter Reliabilitäts- und Validitätskontrollen kann davon ausgegangen werden, daß die solchermaßen erhobenen Daten den gestellten Anforderungen (valide Aussagen) gerecht werden und unter den gegebenen Umständen für die Erfassung des Gurtverhaltens als optimal anzusehen sind.

3.3.2 Zeitliche Veränderungen im Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten

Im bisherigen Teil der empirischen Analyse konnten aus dem Datenmaterial viele Belege dafür gefunden werden, daß die durch die Gurtkampagnen propagierten Kommunikationsinhalte über die Medien verbreitet, bei den Zielgruppen überwiegend angekommen und dort zur Veränderung des Wissens- und Informationsstandes (Problemsensibilisierung) geführt haben, wenn auch im

Hinblick auf die Validität der Daten manche Einschränkungen zu machen waren. Weiterhin konnte festgestellt werden, daß auch für die normativen Regelungen insbesondere zum Anlegen des Sicherheitsgurtes ein geschärftes Problembewußtsein bestand. Damit konnten Aussagen zu den Maßnahmen und dem Bereich der Sekundärziele gemacht werden, sowohl was die Beziehungen innerhalb der Variablenklassen als auch zwischen ihnen angeht. Noch nicht untersucht wurden Indikatoren aus der Klasse der Variablen zum tatsächlichen Gurtverhalten (bis auf die in Abschnitt 3.2 durchgeführte Analyse mit primär anderer Zielsetzung) sowie die hypothetisch postulierte Verbindung von Maßnahmen und diesen Verhaltensvariablen.

Im folgenden sollen nun anhand der validen Beobachtungsdaten (1) das manifeste Gurtverhalten und seine Veränderungen in der Zeit quantifiziert und (2) die Beziehung der durchgeführten Maßnahmen zu den stattgefundenen Veränderungen des Gurtverhaltens untersucht werden. Aufgrund der unzureichenden Datenbasis kann die Untersuchung zu (2) jedoch nur in Form eines Vergleichs zwischen beiden Variablengruppen unter Zuhilfenahme plausibler Zusatzannahmen (Hypothesen) durchgeführt werden, denn empirisch gültige Aussagen sind nur dann zu formulieren, wenn beide Variablengruppen in einer identischen Objektmenge enthalten sind. Außerdem muß für den Vergleich die a-priori-Gültigkeit der ceteris-paribus-Bedingung unterstellt werden, d.h. es wird angenommen, daß potentielle Veränderungen der Gurtvariablen nur von den Einflüssen der untersuchten Maßnahmen abhängig sind.

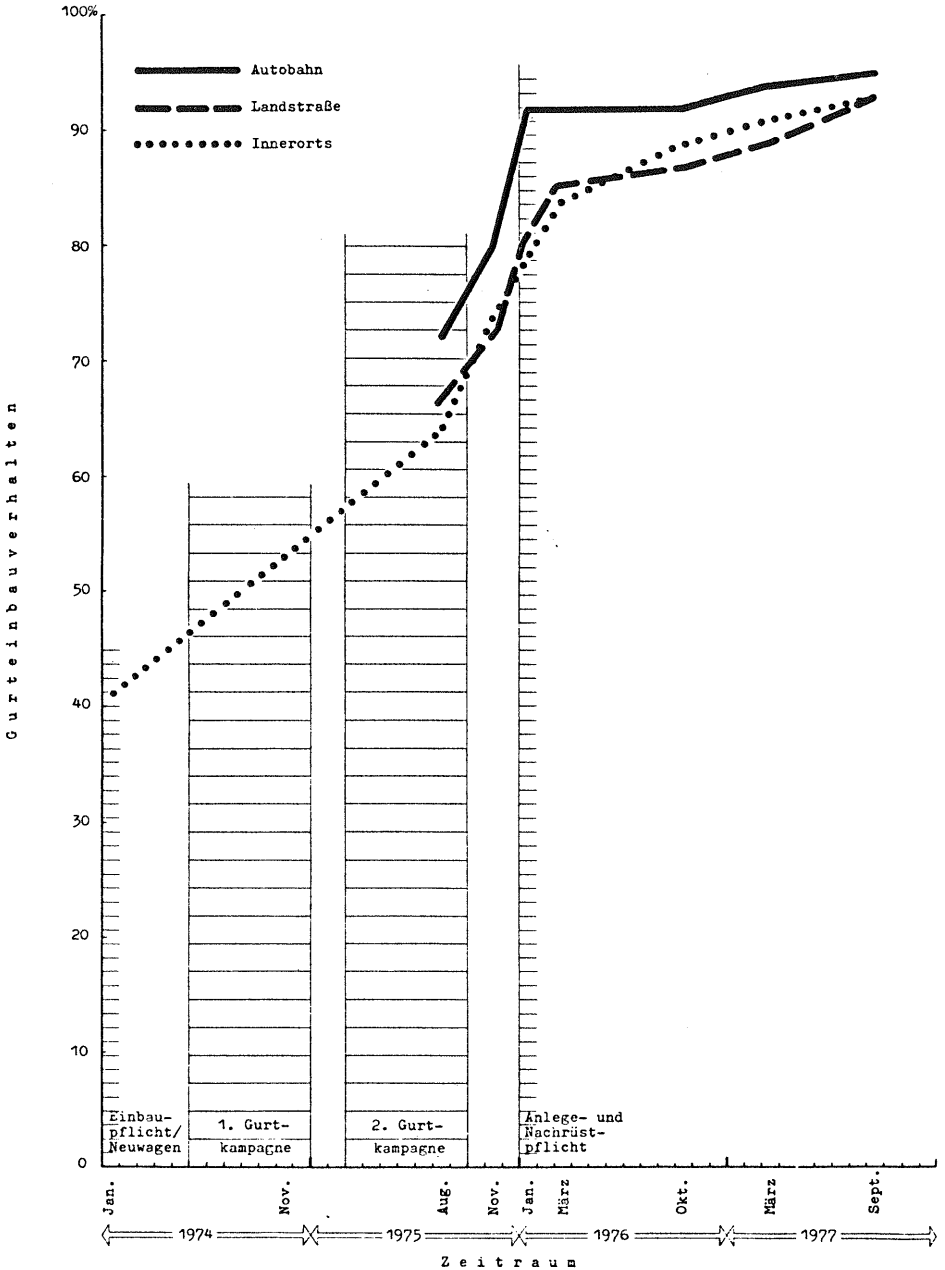
Aus dem Vergleich zwischen Einführung der Einbau- und Nachrüstpflichten sowie der ersten und zweiten Aufklärungskampagne auf der einen und dem Ansteigen der Einbauquote auf der anderen Seite können folgende Schlüsse gezogen werden (Abb. 5, Tab. 14 A):

- (1) Von Januar 1974 bis August 1975 stieg die Einbauquote auf Innerortsstraßen ¹⁾ kontinuierlich um insgesamt 23 % auf 64 % an. Da diese Erhöhung der Gurteinbauquote mit Sicherheit nicht allein auf das Ausscheiden älterer, nicht mit Gurten ausgerüsteter Pkw aus dem Verkehr zurückzuführen ist ²⁾ (die dann durch Neuwagen mit Gurteinbau gemäß der ab 1. 1. 1974 geltenden Vorschrift ersetzt werden), muß ein Teil des Anstiegs dem Einfluß der Aufklärungsaktionen zugerechnet werden.

-
- 1) Da im Januar und November 1974 Verhaltensbeobachtungen nur auf Innerortsstraßen durchgeführt wurden, können über die Entwicklung der Einbauquoten auf Autobahnen und Landstraßen keine Aussagen gemacht werden.
 - 2) Nach Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes betrug die durchschnittliche Lebensdauer ("gelöschte Pkw") von Pkw in den letzten Jahren zwischen 9,9 und 10 Jahren. Im Beobachtungszeitraum von 19 Monaten können aus dem Bestand also keinesfalls 23 % der Pkw ausgeschieden und durch Neuzulassungen ersetzt worden sein. Auch wenn die Beobachtungsdaten Verkehrs- und nicht Bestandsquerschnitten entstammen (Folge: Geringere Lebensdauer der Pkw im Verkehrsquerschnitt), wird dieser Effekt auf Innerortsstraßen sicherlich dadurch kompensiert, daß dort die Fahrleistungen geringer als auf den Außerortsstraßen sind (die durchschnittliche Pkw-Lebensdauer daher höher ist) und die Globaldaten des KBA für alle Straßentypen um diese Größe in die andere Richtung zu korrigieren sind.

Abb. 5: Gurteinbauverhalten nach Verkehrsbeobachtungen in Abhängigkeit vom Straßentyp im Zeitvergleich Januar 1974 bis September 1977

in v.H.



- (2) Im darauffolgenden Zeitraum von nur fünf Monaten (August 1975 - März 1976) ist für alle drei Straßentypen ein erheblicher Anstieg der Quoten zu verzeichnen (Autobahn und Innerorts 20, Landstraße 19 Prozentpunkte). Neben den unter (1) genannten Faktoren ist hier vor allem der Einfluß der ab 1. 1. 1976 geltenden Nachrüstpflicht als Hauptursache anzusehen. Es kann vermutet werden, daß - nicht zuletzt als Folge der durch Aufklärung gut vorbereiteten Einführung der Nachrüstpflicht - viele der Pkw-Besitzer die erst zum nächsten TÜV-Termin fällige Nachrüstung vorgezogen haben. Dafür spricht auch die Tatsache, daß
- (3) von März 1976 bis September 1977 nur noch geringfügige Steigerungen zu verzeichnen sind (Autobahn 3, Landstraße 8, Innerorts 9 Prozentpunkte).
- (4) Die Einbauquote auf Autobahnen ist zu allen Erhebungszeitpunkten höher als auf den anderen Straßentypen. Als Ursache dafür ist erstens das geringere durchschnittliche Lebensalter der im Verkehrsquerschnitt erfaßten Pkw auf Autobahnen anzusehen (früherer Ersatz durch Neuwagen mit Gurteinbau) und zweitens die Tatsache, daß auf Autobahnen mehr Pkw der oberen Preisklassen gefahren werden, die teilweise schon vor der Einführung der Einbau-pflicht in Neuwagen ab Werk auf freiwilliger Basis mit Gurten ausgerüstet waren.
- (5) Mit dem Ausscheiden der älteren, vor dem 1. 4. 1970 zugelassenen und nicht freiwillig nachgerüsteten Pkw aus dem Verkehr ist der Zeitpunkt absehbar, zu dem (fast) alle Pkw mit Gurten ausgerüstet sein werden.

Als Fazit bleibt festzuhalten, daß sowohl die Rechtsvorschriften als auch die Propagierung des vorzeitigen, freiwilligen Einbaus zum heute erreichten hohen Ausrüstungsstand beigetragen haben. Damit vergrößerte sich, bezogen auf die gesamte Pkw-Fahrerpopulation die Möglichkeit zur Steigerung der Anlegequote und damit zur weiteren Reduzierung der Unfallfolgen.

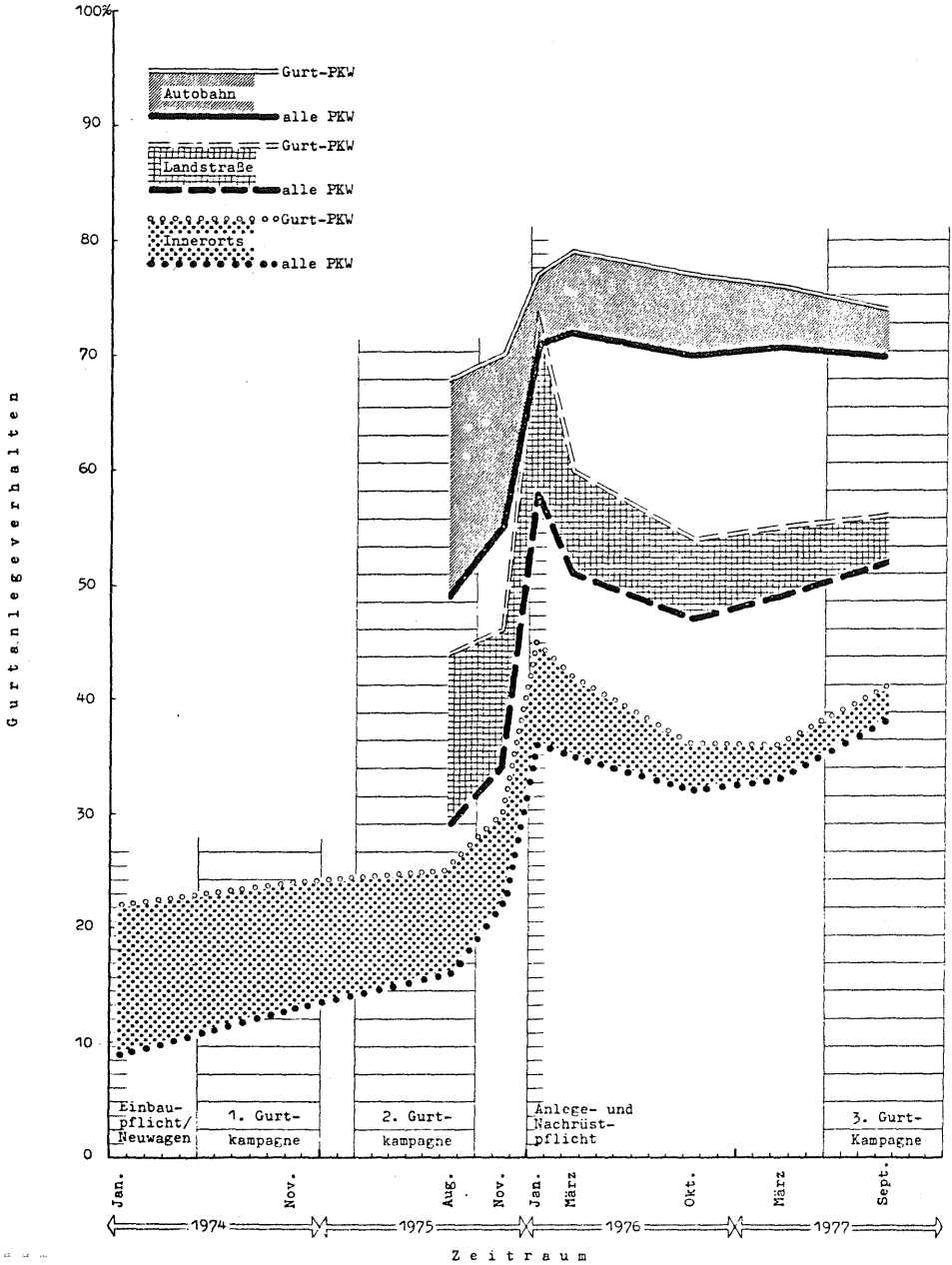
Ist der Erfolg der Maßnahmen beim Gurteinbau zwar als optimal zu bezeichnen, so ist aber gleichzeitig nicht zu vergessen, daß der Gurteinbau selbst nur eine notwendige, bei weitem aber nicht hinreichende Bedingung für das eigentliche Ziel ist, das Gurtanlegeverhalten positiv zu beeinflussen. Obgleich hier ebenfalls Erfolge erzielt wurden, ist die Entwicklung weit weniger positiv verlaufen als zu wünschen wäre, insbesondere wenn man als Zielgröße eine Anlegequote von ca. 90% vorgibt, deren Erreichbarkeit in einigen Ländern ¹⁾ als durchaus realistisch bewiesen wurde.

Nach Abb. 6/Tab. 14A zeigt sich für Innerortsstraßen²⁾, daß die Anlegequote in mehr als eineinhalb Jahren (Januar 1974 bis August 1975) trotz der beiden Aufklärungskampagnen nur minimal gestiegen ist; bezogen auf alle Pkw mit eingebauten Gurten ist sie im August 1975 nur um 3% höher. Es scheint so, als haben die Kampagnen in diesem Zeitraum fast keinen Einfluß auf das Anlegeverhalten gehabt.

-
- 1) So z.B. in der Schweiz, in Australien, Schweden oder Frankreich. Vergl. auch Kap. II 4.
 - 2) Im Januar und November 1974 wurde das Anlegeverhalten nur auf Innerortsstraßen beobachtet.

Abb. 6: Gurtanlegeverhalten nach Verkehrsbeobachtungen in Abhängigkeit vom Straßentyp im Zeitvergleich Januar 1974 bis September 1977

in v.H.



Von August 1975 jedoch stieg die Anlegequote kurz vor der Einführung der Anlegepflicht (November 1975) bis kurz danach (Januar 1976) auf allen Straßentypen stark auf einen danach nicht wieder erreichten hohen Stand an. Ab März 1976 bis zum Erhebungszeitpunkt von Oktober 1976 fiel sie in erheblichem Maße auf einen vorläufigen Tiefstand und stabilisierte sich dort bis zum März 1977.

Es scheint so, als habe sich bis zum März 1977 ein Trend ¹⁾ durchgesetzt, der allein durch die ab 1.1.1976 eingeführte Pflicht und alle damit verbundenen Wirkungsfaktoren empfindlich beeinflusst worden ist. Diese Hypothese stützt sich auf die empirisch belegbare Tatsache, daß durch die Einführung einer Anlegepflicht allein weder die verfestigten Persönlichkeitsstrukturen noch die aus ihnen resultierenden, als Handlungsregulative wirkenden Fahrwelten merklich verändert werden können ²⁾. Daraus kann als Prognose abgeleitet werden, daß die Einführung der Pflicht, vorausgesetzt sie wird als einigermaßen verbindlich angesehen, allenfalls kurzfristig wirken kann ³⁾. Längerfristig gesehen wird sie dann, wenn keine negativen Folgen (wie etwa durch staatliche Strafmaßnahmen oder Unfallerlebnisse) bei Verstößen gegen sie eintreten, nicht mehr als verbindlich erlebt, so daß die weiter bestehenden und unverändert gebliebenen psychischen Verhaltensursachen ungestört wirken können, d.h. nicht mehr von anderen

-
- 1) Ob ein solcher Trend überwiegend auf die durchgeführten Aufklärungsmaßnahmen zurückgeführt werden kann, muß bezweifelt werden. Ein wichtiger Faktor, der für die Entwicklungsrichtung mitbestimmend sein kann, ist der Gurttyp, dessen Einfluß auf Veränderungen des Anlegeverhaltens in der Zeit im nächsten Abschnitt untersucht werden soll.
 - 2) Vergl. Berger, H.-J. u.a., Verhalten von Gegnern, a.a.O., S. 35, 132 f
 - 3) Ebenda und dieselben, Probleme der Anlegepflicht, a.a.O., S. 14 ff.

Faktoren überlagert werden. Als Folge davon wird die Anlegequote auf den alten Stand absinken und/oder sich weiter im Rahmen eines Entwicklungstrends bewegen.

Als Einzeleffekte, die die zwar nur kurzfristig wirksame, aber doch sehr starke Erhöhung der Anlegequote bewirkt haben, können genannt werden:

- (1) Der Ankündigungseffekt der Maßnahme (Ansteigen der Quote schon im November 1975),
- (2) der Einführungseffekt der Maßnahme selbst,
- (3) die parallel zur Einführung der Pflicht stark diskutierte mögliche Einführung eines Bußgeldes bei Verstößen gegen die Anlegepflicht.

Sicherlich haben diese Effekte in ihrer gemeinsamen Wirkung die zeitweilige Verbindlichkeit der Maßnahme für das Verhalten der Pkw-Fahrer hervorgerufen bis zu dem Zeitpunkt, in dem aufgrund fehlender Verstärkungen zur dauerhaften Etablierung der positiven Verhaltensweisen diese positiven Anlegegewohnheiten wieder "abzubröckeln" begannen.

Geht man davon aus, daß im März 1977 ein gewisser Stabilisationspunkt erreicht wurde und danach die "normale" Entwicklung des Anlegeverhaltens mit Veränderungen in gemäßigtem Umfang zu erwarten war, so ergibt sich nach dem unerwarteten, verhältnismäßig hohen Anstieg der Anlegequoten auf den Innerortsstraßen im September 1977 ein weiterer Einschnitt in der vermuteten Trendentwicklung. Als Ursache dieser "gestörten" Entwicklung sind vor allem zwei Faktoren zu nennen. Als erstes wird die vor September 1977 häufig diskutierte Frage der Einführung

eines Bußgeldes bei Verstößen gegen die Anlegepflicht zu einer stärker erlebten Verbindlichkeit der Vorschrift in Teilgruppen der Fahrerpopulation geführt und so zu einer Erhöhung beigetragen haben, vor allem auch deswegen weil in den Medien wiederholt explizit darauf hingewiesen wurde, daß die Strafbewehrung von der weiteren (positiven) Entwicklung der Anlegequoten auf Innerorts- und Landstraßen ungefähr in Richtung auf den hohen Stand der Autobahnquoten abhängig gemacht werden sollte. Zweitens ist die Erhöhung sicherlich zum Teil auch auf eine weitere Aufklärungskampagne des BMV, die im Juni 1977 begann ¹⁾, zurückzuführen. Das im Rahmen dieser Kampagne als besonders wichtig und wirksam hervorgehobene Angurten auf Innerortsstraßen könnte dabei die Entwicklungsrichtung der Anlegequoten bestimmt, mithin auch das leichte Absinken der Quoten auf der Autobahn verursacht haben ²⁾.

-
- 1) Die Untersuchung der Effekte der von Juni bis Dezember 1977 laufenden Gurtkampagne (Kosten: 2,7 Mio. DM) ist nicht expliziter Bestandteil der Analyse. Zur Erklärung der von März bis September 1977 stattgefundenen Veränderungen beim Gurtanlegeverhalten muß sie aber trotzdem herangezogen werden.
 - 2) Für Fahrer von Pkw mit eingebauten Gurten betragen die Veränderungen (Prozentpunktdifferenzen) von März bis September 1977 auf Innerortsstraßen + 5, auf Landstraßen + 1, auf Autobahnen - 2 (vergl. Tab. 14 A).

Mittels der Daten aus Tab. 14 A, die im Hinblick auf die zeitliche Entwicklung der Anlegequoten bisher nur für die Pkw-Fahrer dargestellt worden ist, kann außerdem noch gezeigt werden, daß die Anlegequoten für die Beifahrer durchweg einige Prozentpunkte höher liegen als für die Fahrer. Dabei ist die Tatsache, daß sich zum Zeitpunkt der ersten Erhebungen die Beifahrer etwas weniger oft angurten, vermutlich darauf zurückzuführen, daß damals das Gurtanlegen eher als Problem der (aktiven) Pkw-Führer angesehen wurde, später aber aufgrund der Aufklärungsmaßnahmen mit Betonung der Wichtigkeit des Anlegens gerade auch für Beifahrer von allen Fahrergruppen als richtig akzeptiert wurde. Das trotzdem etwas positivere Verhalten der Beifahrer ist aller Wahrscheinlichkeit nach darauf zurückzuführen, daß die Beifahrer überwiegend Frauen mit größeren Neigungen zur (sozialen) Absicherung sind ¹⁾.

Obwohl das Ziel der Analyse in diesem Abschnitt primär die Untersuchung des Zusammenhangs zwischen Maßnahmen und stattgefundenen Änderungen im Anlegeverhalten gewesen war, seien noch einige Überlegungen über die Ursachen der zu allen Erhebungszeitpunkten beobachteten, nach Straßentyp stark unterschiedlichen Höhe der Anlegequoten angeführt und zwar exemplarisch für die Autobahnen, die sich durch besonders hohe, von den anderen Straßentypen stark abweichende Anlegequoten auszeichnen. Die Ursachen für die hohen Anlegequoten auf den Autobahnen sind vor allem in folgenden Faktoren zu sehen, die durch die oben dargestellten empirischen Befunde erhärtet werden und zusätzlich hohe Plausibilität in Anspruch nehmen können:

1) Auf die Beziehungen zwischen dem Anlegeverhalten von Fahrern und Beifahrern sowie auf den Einfluß des Faktors "Geschlecht" wird später noch im Rahmen der multivariaten Analyse (Abschnitt 3.3.4) näher eingegangen werden.

- (1) Da Autobahnfahrten in der Regel wesentlich länger dauern als Fahrten auf Landstraßen und besonders Innerortsstraßen werden alle mit dem Gurt verbundenen Ängste durch den Anlegevorgang nur einmal in einem längeren Zeitraum aktualisiert. Der problembeladene Anlegevorgang tritt dabei in seiner Bedeutung vor der eigentlichen, länger-dauernden Fahrphase zurück.
- (2) Auf Autobahnen ist der mit Abstand stärkste Anteil an Pkw mit eingebauten Automatikgurten zu beobachten. Der Besitz von Automatikgurten führt aber (wie in Abschnitt 3.2.2 gezeigt werden konnte) wesentlich häufiger zur tatsächlichen Benutzung als der Normalgurt.
- (3) Die Bewältigung der weithin akzeptierten Forderungen der sozialen Gurtnorm kann - neben dem realiter immer noch nicht sehr häufigen tatsächlichen Anlegen des Gurtes - auf zwei Wegen geschehen. Erstens als Scheinerfüllung (Gewissensberuhigung) durch Anpassung der vor sich selbst und nach außen hin vertretenen Einstellungen an die Normanforderungen ohne Veränderungen des Gurtverhaltens. Zweitens - und das würde für die Autobahnen zutreffen - als tatsächliche Erfüllung der Norm in Ausnahmesituationen wie z.B. bei längeren Fahrten auf Autobahnen wo das Gurtanlegen als eine Art Ersatzhandlung zu verstehen ist, die die im täglichen Verkehr doch nicht ganz zu verdrängenden Gewissensbisse wenn der Gurt nicht angelegt wird, durch Teilerfüllung der Norm in Ausnahmesituationen kompensiert. Dieser Faktor wird noch durch den in Punkt (1) genannten Mechanismus unterstützt.

Als Schlußfolgerung aus den Daten zur Wirksamkeitsuntersuchung kann gesagt werden, daß die Aufklärungsmaßnahmen vermutlich einen Einfluß auf die Erhöhung der Anlegequoten gehabt haben, der aber sicherlich nur für einen Teil des beobachteten Anstiegs der Anlegequoten als ursächlich anzunehmen ist. Mit Sicherheit hat aber die Einführung der Anlegepflicht, wenn teilweise auch nur temporär, die größeren Verhaltensänderungen verursacht. Daraus ist abzuleiten, daß normative Veränderungen, insbesondere wenn sie durch Strafmaßnahmen verstärkt werden (oder durch Diskussionen um solche Strafmaßnahmen von den Zielgruppen als verbindlich erlebt werden) für das Ziel der merklichen Steigerung der Anlegequoten optimal, d.h. beim Vergleich mit den Aufklärungsmaßnahmen erheblich wirksamer sind.

Die Aussage über die langfristige Wirkung der Aufklärungsmaßnahmen (Trend) gilt jedoch nur unter der Prämisse der postulierten Nichtwirkung anderer Faktoren (abgesehen von dem Einfluß der untersuchten normativen Veränderungen). Ob diese Prämisse in der empirischen Realität aber aufrechterhalten werden kann, soll im nächsten Abschnitt am Beispiel des Einflusses des Gurttyps (Normal- oder Automatikturt) geprüft werden.

3.3.3 Der Einfluß von Veränderungen beim Einbau von Automatikgurten auf zeitliche Veränderungen im Anlegeverhalten

Jede Prüfung der hypothetisch postulierten Beziehungen zwischen Ursachen- und Wirkungsvariablen muß die Untersuchung des Einflusses anderer als der als wirkend

postulierten Faktoren einschließen, denn diese Vorgehensweise ist nicht nur notwendiges und legitimes Mittel wissenschaftlicher Analysemethoden, sondern vor allem auch im Interesse der Aufstellung empirisch gültiger Aussagen über die Realität unbedingt erforderlich. Das Analyseziel jeder Hypothesentestung mit dem Anspruch auf Gültigkeit besteht nämlich nicht darin, Indikatoren zu finden, die die Hypothesen bestätigen (implizite: Intervenierende oder Störfaktoren demnach auszuschließen), sondern gerade darin, die aufgestellten Hypothesen zu widerlegen (Falsifikationsversuch). Nur wenn der unternommene Falsifikationsversuch nicht gelingt, gilt die Hypothese als (vorläufig) gültig akzeptiert bis sie bei erneuter Testung entweder widerlegt oder - erneut bestätigt - weiter als richtig angesehen werden kann ¹⁾.

Daher muß auch bei der Wirksamkeitsüberprüfung zum Sicherheitsgurt der Einfluß anderer als der als wirksam postulierten Faktoren untersucht werden. Obwohl für die Wirksamkeit von Aufklärungsmaßnahmen auf die Veränderung des Gurtverhaltens keine allzu hohen Effekte unterstellt werden können, wäre hier z.B. an alle anderen Aufklärungsaktionen zu denken, die nicht

1) In diesem Sinne besteht die Prüfung von Theorien oder aus ihnen abgeleiteten Aussagen (Hypothesen) aus einer nie endenden Folge von Falsifikationsversuchen. Theorien und Hypothesen können also nie als endgültig richtig bewiesen, sondern nur als vorläufig nicht widerlegt akzeptiert werden. Vergl. hierzu z.B. Albert, H. (Hrsg.), *Ausgewählte Aufsätze zur Wissenschaftstheorie der Sozialwissenschaften*, Tübingen 1964.

Bestandteil der beiden oben dargestellten Kampagnen gewesen sind ¹⁾. Eine weitere wesentliche Ursache der Veränderungen ist auch in dem verstärkten Einbau von Automatikgurten und dem dadurch angestiegenen Anteil dieser Gurte in der gesamten Pkw-Population zu sehen. Diese Annahme stützt sich vor allem auf die Ergebnisse des Abschnitts 3.2.2, in dem nachgewiesen werden konnte, daß die Automatikgurte aufgrund der motivationspsychologisch belegbaren Produktvorteile regelmäßig zu einer höheren Gurtbenutzung führen. In welchem Umfang die Bestandsverlagerung von den Normal- zu Automatikgurten zu der Steigerung der Gurtanlegequoten beigetragen haben könnte, soll im folgenden untersucht werden.

Dazu wird mittels einer Modellrechnung, die auf Informationen über die Anteile der Gurtarten am Gesamtbestand Ende 1975 und Anfang 1977 basiert, zu prüfen sein, wie sich die Anlegequoten entwickelt hätten, wenn die Gurtanteile zwischen den Erhebungsterminen November 1975 und März 1977 gleichgeblieben wären. Die Differenzen zwischen den so errechneten hypothetischen Anlegequoten für März 1977 und den tatsächlich beobachteten Quoten geben dann für den Zeitraum von November 1975 bis März 1977 die Höhe der Veränderungen an, die unter den gemachten Modellannahmen allein auf die Bestandsveränderungen der Gurtart zurückzuführen sind. Durch den Vergleich dieser Veränderungen mit den tatsächlich beobachteten kann daraufhin der Effekt des Gurfaktors quantifiziert werden.

1) Da hierüber keine ausreichenden Informationen vorliegen, ist eine solche Untersuchung nicht möglich. Trotzdem muß diesen anderen Aktionen neben den untersuchten eine Wirkung auf die Veränderungen der Zielvariablen zugemessen werden, so daß die beobachteten Effekte, soweit sie den Aufklärungskampagnen zuzurechnen sind, noch geringer eingeschätzt werden müssen.

Als Rechenelemente werden definiert ¹⁾:

A_{t75} = Gesamtanlegequote der Gurtbesitzer im November 1975

A_{t77} = Gesamtanlegequote der Gurtbesitzer im März 1977

A_{n77} = Anlegequote der Normalgurtbesitzer im März 1977

A_{a77} = Anlegequote der Automatikgurtbesitzer im März 1977

A_{th77} = hypothetische Gesamtanlegequote der Gurtbesitzer im März 1977 auf der Basis der Verteilung von Automatik- und Normalgurten im November 1975

E_{n75} = Anteil der Normalgurte an allen Gurten im November 1975 ²⁾

E_{a75} = Anteil der Automatikgurte an allen Gurten im November 1975

E_{n77} = Anteil der Normalgurte an allen Gurten im März 1977

E_{a77} = Anteil der Automatikgurte an allen Gurten im März 1977

f_{75} = Faktor, um den die Anlegequote der Automatikgurtbesitzer höher als die der Normalgurtbesitzer ist ³⁾

D_h = $A_{t77} - A_{th77}$ = hypothetische Differenz der Veränderung der Gurtanlegequoten von November 1975 bis März 1977, die allein auf den höheren Anteil von Automatikgurten am Bestand von März 1977 zurückzuführen ist

D_r = $A_{t77} - A_{t75}$ = reale Differenz der tatsächlichen Veränderungen der Gurtanlegequoten von November 1975 bis März 1977

1) Die Werte der definierten Rechenelemente sind in Tab. 15 A aufgeführt.

2) Die Verteilung der Anteile an Normal- und Automatikgurten im Bestand basieren auf Daten aus Umfragen, die - wie anhand der Postkartenbefragung vom November 1975 gezeigt werden konnte - nur geringfügige und damit zu vernachlässigende Abweichungen zu den validen Beobachtungsdaten aufweisen.

3) Datenbasis: Postkartenbefragung vom November 1975.

Der Rechengang ist der folgende:

$$(1) A_{t77} = (A_{n77} \cdot E_{n77} + A_{a77} \cdot E_{a77}) : 100$$

Unter der Prämisse, daß die Anlegequoten für Automatikgurtbesitzer im März 1977 um die gleichen Faktoren höher sind als im November 1975 gilt:

$$A_{a77} = A_{n77} \cdot f_{75}$$

Mithin ist:

$$(2) A_{n77} = \frac{A_{t77}}{E_{n77} + E_{a77} \cdot f_{75}} \cdot 100$$

Die hypothetische Gesamtanlegequote im März 1977 ist:

$$(3) A_{th77} = (A_{n77} \cdot E_{n75} + A_{a77} \cdot E_{a75}) : 100$$

Da

$$(4) D_n = A_{t77} - A_{th77} \quad \text{und}$$

$$(5) D_r = A_{t77} - A_{t75}$$

sind, kann der relative Anteil der allein auf die höhere Ausrüstung der Pkw im März 1977 mit Automatikgurten zurückzuführenden Veränderungen der Anlegequoten an den tatsächlichen Veränderungen leicht aus (4) und (5) berechnet werden.

Für den Zeitraum von November 1975 bis März 1977 ergeben sich nach Einsetzen der Werte aus Tab. 15 A in die entsprechenden Gleichungen die in Tab. 16 (Abb. 7) dargestellten Resultate. Danach kann die Hypothese über den vermuteten hohen Einfluß des Faktors "Gurtart" auf das Ansteigen der Anlegequoten für keinen der drei Straßentypen widerlegt werden. Die hypothetische Beziehung muß also (vorläufig) als gültig akzeptiert werden ¹⁾.

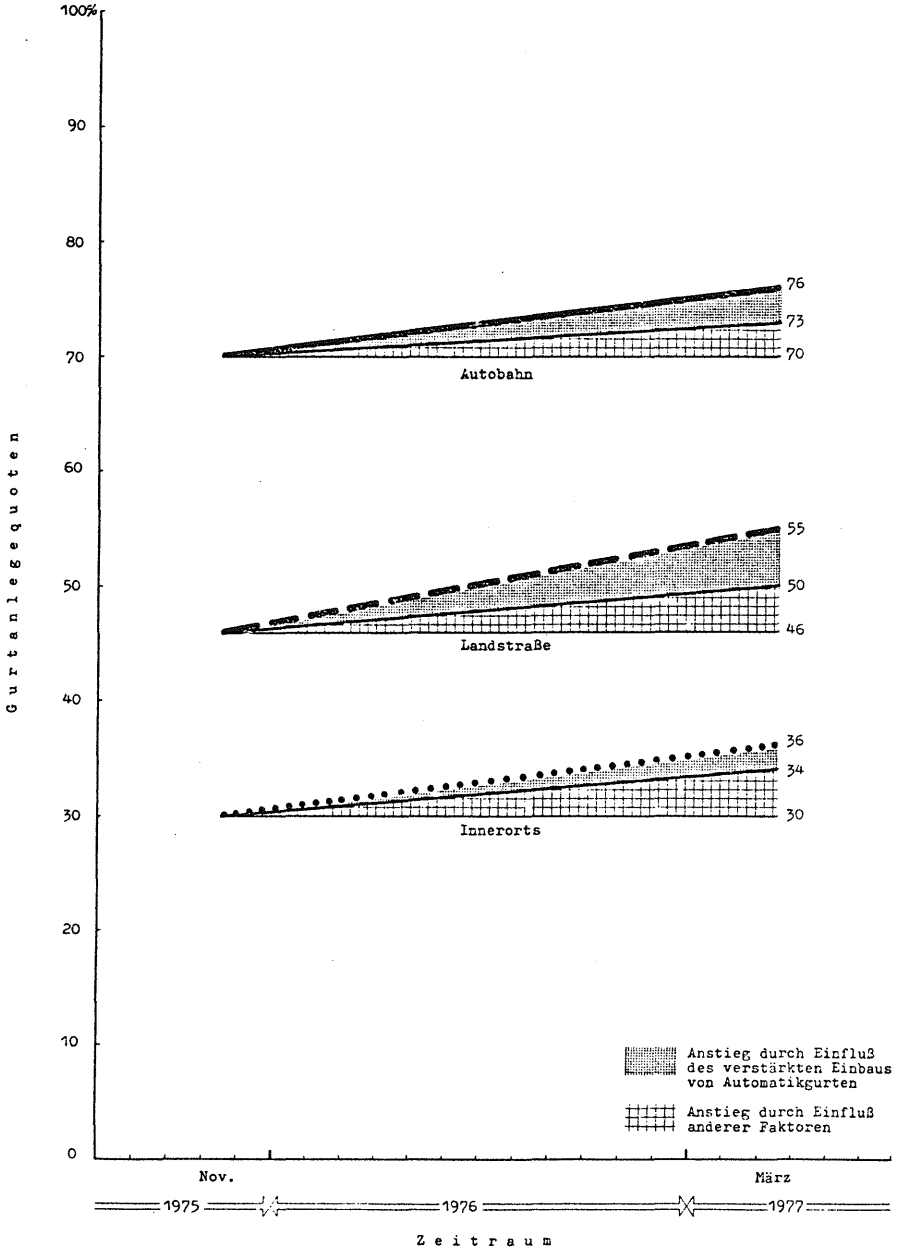
Die aus der Modellrechnung abzuleitenden wesentlichen Aussagen sind:

- (1) Die Veränderungen der Gurtart im Bestand (Erhöhung des Einbaus von Automatikgurten um gut zwei Fünftel) können einen erheblichen Teil der Erhöhungen der Gurtanlagequote von November 1975 bis März 1977 erklären.
- (2) Das gilt uneingeschränkt für Autobahnen, Land- und Innerortsstraßen.
- (3) Die Wirkung des Automatikgurtes ist, bezogen auf die Gesamtveränderung der Anlegequoten je nach Straßentyp unterschiedlich groß. Sie beträgt auf Innerortsstraßen ca. 29 % ²⁾, auf Landstraßen 58 %, auf Autobahnen 53 %. Damit ist im Gesamtverkehr fast die Hälfte der beobachteten Steigerung der Anlegequoten zu erklären.

- 1) Im Interesse einer erneuten Überprüfung der Hypothese, wäre es angebracht, zu diesem wichtigen Problem in absehbarer Zeit eine neue Erhebung durchzuführen.
- 2) Damit kann die Vermutung von Berger u.a. als widerlegt gelten, die aufgrund von Befragungsdaten glauben, annehmen zu können, daß der Produktvorteil des Automatikgurtes sich für kurze Fahrten nicht feststellen lasse, auch wenn diese Annahme nach den vorgelegten Daten tendenziell richtig ist. Vergl. Berger, H.J. u.a., Verhalten von Gegnern ..., z.a.O., S. 111.

Abb. 7: Der Einfluß des verstärkten Einbaus von Automatikgurten und anderer Faktoren auf die Entwicklung der Anlegequoten von November 1975 bis März 1977

in v.H.



Tab. 16: Quantifizierung der Zielvariablen des Rechenmodells nach Straßentyp ¹⁾

	A_{n77}	A_{a77}	A_{th77}	D_h	D_r	relative Veränderung von D_h an D_r
Autobahn	64,9	80,4	72,7	3,3	6,2	0,532
Landstraße	38,3	61,7	50,0	5,0	8,6	0,581
Innerorts	30,3	38,4	34,3	1,8	6,3	0,286

1) Zur besseren Darstellung wurden die Werte, abgesehen von der letzten Spalte, auf eine Stelle hinter dem Komma aufgerundet.

(4) Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß bis März 1977 erst knapp drei Viertel der Pkw mit eingebauten Sicherheitsgurten mit Automatikgurten und im Gesamtverkehrsquerschnitt aller Straßentypen noch 10 % der Pkw nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet waren, kann ceteris paribus bei Ausrüstung aller Pkw mit Automatikgurten eine weitere Steigerung der Anlegequoten prognostiziert werden. Da de facto zumindest in fast allen Neuwagen gegenwärtig Automatikgurte eingebaut werden, kann auch in naher Zukunft mit einer zwar leichten aber doch kontinuierlichen Steigerung der Anlegequoten gerechnet werden. Zur Ausschöpfung dieses Reservoirs potentieller Gurtbenutzer könnte z.B. durch Propagierung des freiwilligen Einbaus oder der Nachrüstung und/oder durch eine entsprechende Vorschrift die Anlegequote weiter erhöht werden.

Auf der Basis dieser Ergebnisse ist in einer Art "negativer Wirkungsanalyse" zu folgern, daß an der vermuteten Wirksamkeit insbesondere der untersuchten Aufklärungsmaßnahmen weitere Abstriche gemacht werden müssen. Davon unbeschadet bleibt möglicherweise die Notwendigkeit zu weiteren Einschränkungen, da andere potentielle Ursachen für das Ansteigen der Anlegequoten entweder nicht quantifizierbar (konkurrierende Aufklärungsmaßnahmen) oder nicht qualifizierbar, d.h. nicht zu identifizieren sind.

3.3.4 Der Einfluß ausgewählter Faktoren auf das Sicherheitsgurtverhalten (multivariate Analyse).

Zum Abschluß der Auswertung der Beobachtungsdaten soll anhand einiger ausgewählter Indikatoren untersucht werden, welche Faktoren u.a. das Gurtanlegeverhalten der Pkw-Insassen beeinflussen und welche Möglichkeiten sich daraus für den Versuch ergeben, die Anlegequoten z.B. durch gezielte Aufklärungsmaßnahmen weiter zu erhöhen.

Am Beispiel der letzten Erhebungen vom September 1977 wird zuerst der Einfluß des Faktors "Geschlecht" für alle Straßentypen, der Einfluß der Faktoren "Insassenzahl", "Kinderbesetzung", "Kinderposition" und "Pkw-Klasse" nur für Innerortsstraßen ¹⁾ dargestellt. Beim Faktor "Geschlecht" zeigt sich (Tab. 17), daß

1) Diese Variablen wurden nur im Innerortsverkehr erhoben.

Tab. 17: Gurtanlegeverhalten von Fahrern und Beifahrern insgesamt und in Abhängigkeit von Geschlecht der Fahrer und Beifahrer nach Straßentyp im September 1977 ¹⁾

in v.H.

		Gesamt	Geschlecht des Fahrers		Geschlecht des Beifahrers		
			männl.	weibl.	männl.	weibl.	Kind
<u>Autobahn</u>	Fahrer	74 (5.326)	73 (4.678)	79 (648)	75 (1.071)	78 (2.239)	46 (31)
	Beifahrer	77 (3.343)	76 (2.952)	81 (391)	74 (1.071)	78 (2.239)	-
<u>Landstraße</u>	Fahrer	56 (4.442)	56 (3.606)	57 (830)	61 (597)	62 (1.521)	40 (50)
	Beifahrer	58 (2.171)	59 (1.786)	56 (380)	57 (595)	60 (1.521)	-
<u>Innerorts</u>	Fahrer	41 (7.833)	41 (5.932)	42 (1.901)	44 (766)	46 (1.607)	29 (45)
	Beifahrer	42 (2.412)	43 (1.850)	40 (562)	37 (766)	45 (1.606)	-

- 1) Basis: Pkw mit eingebauten Sicherheitsgurten.
Die Prozentzahlen geben die jeweiligen Anteile der angegurteten Fahrer und Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

- (1) weibliche Fahrer nur geringfügig höhere Anlegequoten auf Innerorts- und Landstraßen aufweisen als männliche. Hier ist zu vermuten, daß Frauen in der eher aktiven (männlichen) Fahrerrolle auch ein eher männliches Fahrverhalten zeigen. Der bei den Frauen im allgemeinen stärker vorhandene Hang zur Absicherung ist nur auf den Autobahnen zu beobachten (+ 6 % Prozentpunktdifferenz);
- (2) die Anlegequote der Fahrer auf allen Straßentypen - wenn auch nur geringfügig - höher ist wenn der Beifahrer eine Frau ist. Besonders bemerkenswert ist hier die Tatsache, daß sich Fahrer immer wesentlich seltener angurten wenn der Beifahrer ein Kind ist. Das geringere Sicherheitsbewußtsein solcher Fahrer zeigt sich also sowohl darin, daß sie sich seltener angurten, als auch darin, daß sie häufiger Kinder auf dem Vordersitz mitfahren lassen;
- (3) sich weibliche Beifahrer immer häufiger angurten als männliche Beifahrer (Autobahn:+ 4 %, Landstraße:+ 3 %, Innerorts:+ 8 %). Ist der Fahrer ein Mann, so gurten sich die Beifahrer auf Autobahnen um 5 % seltener, auf Land- und Innerortsstraßen um 3 % häufiger an.

Bei der Untersuchung des Einflusses der anderen Variablen ist auf den Innerortsstraßen folgendes zu beobachten (Tab. 21):

- (1) Fahrer gurten sich häufiger an, wenn der Pkw mit mehreren Personen besetzt ist; bei den Beifahrern ist ein genau entgegengesetztes Verhalten feststellbar.

Tab. 18 : Gurtanlegeverhalten von Fahrern und Beifahrern auf Innerortsstraßen nach Insassenzahl, Kinderbesetzung der Pkw, Sitzposition der Kinder und Pkw-Klasse ¹⁾

in v.H.

	Insassenzahl			Pkw mit Kind(ern) besetzt		Kindersitzposition		Pkw-Klasse			
	1 Ins.	2 Ins.	3 und mehr Ins.	ja	nein	auf Vordersitz	auf Rücksitz	Unterklasse	Untere Mittelklasse	Obere Mittelklasse	Oberklasse
Fahrer	40 (5.223)	44 (1.994)	44 (615)	37 (330)	41 (7.503)	29 (45)	38 (285)	41 (625)	42 (4.406)	41 (2.015)	36 (782)
Beifahrer	-	43 (1.827)	40 (560)	36 (212)	43 (2.200)	2 (2)	37 (172)	49 (143)	43 (1.393)	42 (646)	38 (229)

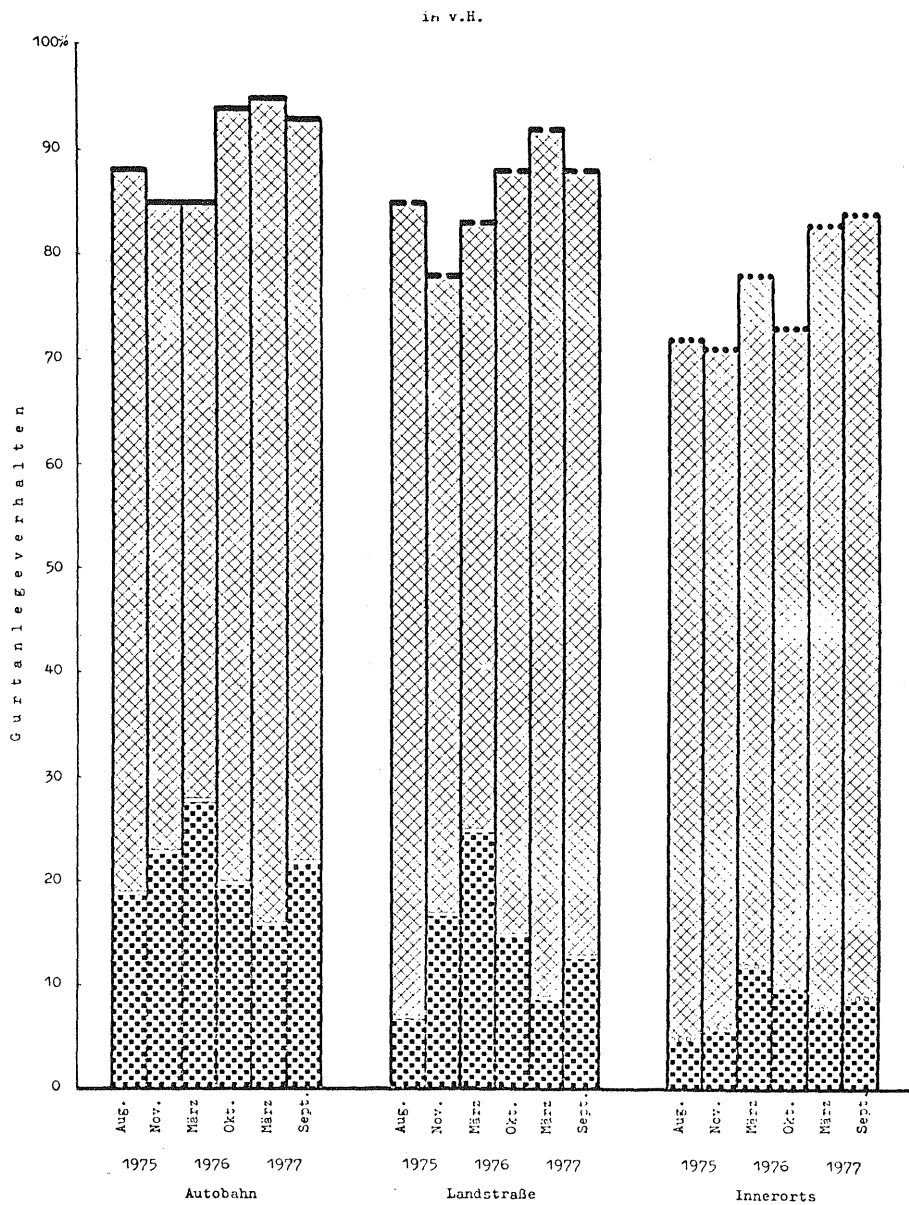
1) Basis: Pkw mit eingebauten Sicherheitsgurten. Die Prozentzahlen geben die jeweiligen Anteile der auf Innerortsstraßen angegurten Fahrer und Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

2) In diesen Fällen sitzt das Kind meist allein, seltener auch auf dem Schoß von Erwachsenen.

- (2) Erstaunlicherweise ist die Anlegequote für Fahrer und Beifahrer niedriger wenn im Pkw Kinder mitfahren. Außerdem zeigt sich, daß, wenn Kinder mitfahren, in den Fällen, in denen sich ein Kind auf dem Rücksitz befindet, der Fahrer wesentlich häufiger angegurtet ist, als wenn ein Kind auf dem Vordersitz befördert wird (38 % gegenüber 29 %).
- (3) Ein Zusammenhang besteht auch zwischen der Pkw-Klasse und dem Anlegeverhalten. Fahrer und besonders Beifahrer von großen und teuren Pkw gurteten sich wesentlich seltener an als Fahrer und Beifahrer von mittleren und kleinen Pkw. Möglicherweise wird hier die Schutzwirkung der größeren und schwereren Pkw überschätzt und daher die Notwendigkeit zum Angurten seltener gesehen.

In Abb. 8 (Tab. 16A) sind die Verhaltensunterschiede zwischen Fahrern und Beifahrern dargestellt. Hier zeigt sich generell, daß zwar zum Teil erhebliche Abweichungen bestehen, im Verlauf der letzten beiden Jahre aber ein Prozeß der Verhaltensangleichung stattgefunden hat. Der Einfluß des positiven Fahrerhaltens (Gurtanlegen) ist auf Autobahnen und Landstraßen am höchsten, auf Innerortsstraßen am geringsten, d.h. trotz Verhaltensangleichung auf Innerortsstraßen im Verlauf des letzten Jahres gurteten sich immer noch 16% der Beifahrer nicht an, obwohl die Fahrer selbst angegurtet sind. Geben die Pkw-Fahrer ein negatives Beispiel (Gurt nicht angelegt), so gurtet sich ein nicht geringer Anteil der Beifahrer trotzdem an; auf Autobahnen sind es 22%, auf Landstraßen 13% und auf Innerortsstraßen immerhin noch 9%.

Abb. 8: Gurtanlegeverhalten der Beifahrer in Abhängigkeit vom Gurtanlegeverhalten der Fahrer auf der Basis der PKW mit eingebauten Gurten nach Straßentyp von August 1975 bis September 1977



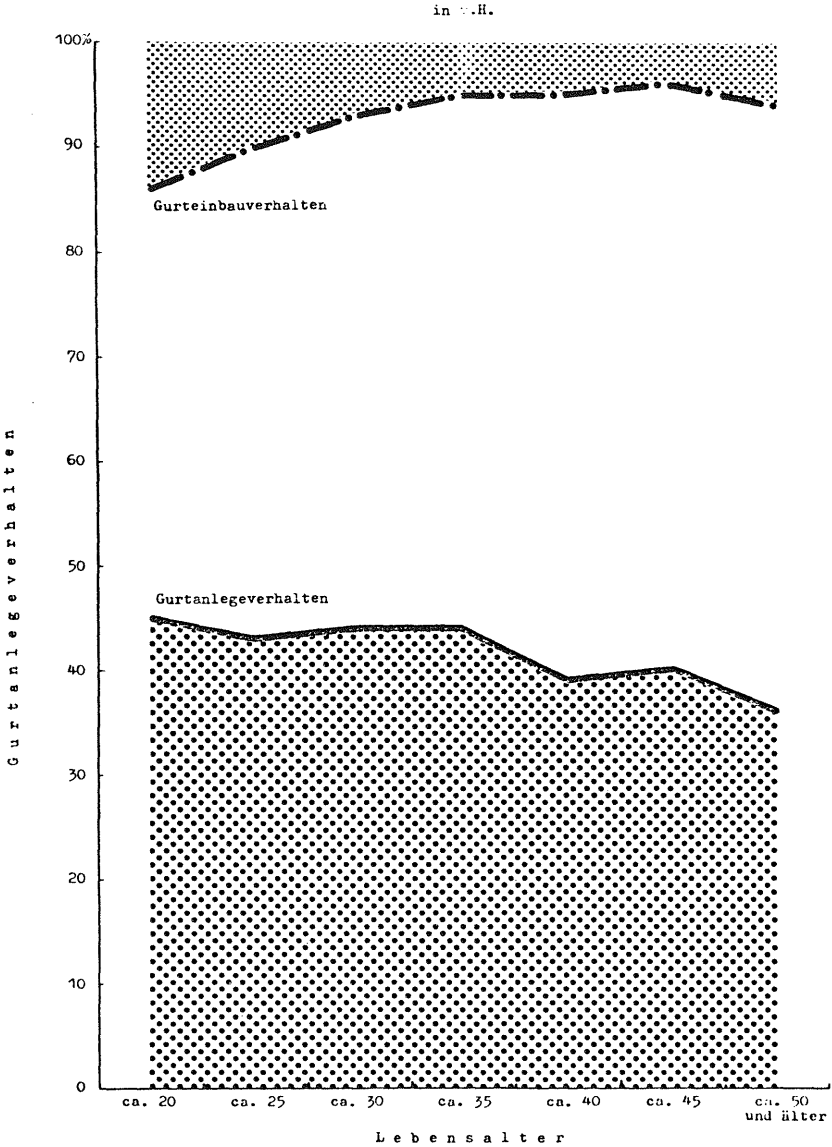
PKW-Fahrer ist:

angegurtet	88	85	85	94	95	93		85	78	83	88	92	88		72	71	78	73	83	84
nicht angegurtet	10	23	28	20	16	22		17	17	25	15	9	13		5	6	12	10	8	9

Ein weiterer wesentlicher Einfluß auf das Sicherheitsgurtverhalten übt auch das Lebensalter der Pkw-Fahrer aus. Wie Abb. 9 zeigt, bestehen dabei jedoch für das Gurteinbau- und das Gurtanlegeverhalten jeweils andere Zusammenhänge: Mit steigendem Lebensalter nimmt zwar der Besitz von Sicherheitsgurten zu, die tatsächliche Benutzung der Gurte aber ab ¹⁾. Daraus kann geschlossen werden, daß jüngere Fahrer im Hinblick auf die Gurtbenutzung ein größeres Sicherheitsbewußtsein aufweisen als die älteren und daß Verhaltensdefizite vor allem bei den älteren Fahrergruppen auszuräumen sind.

1) Der Zusammenhang zwischen Lebensalter und Gurteinbau konnte auch in verschiedenen anderen Studien nachgewiesen werden. Für den Einfluß des Alters auf das Gurtanlegen wurden jedoch vor allem im anglo-amerikanischen Raum auch andere Beobachtungen gemacht (vergl. Berger, H.J. u.a., Psychologische Grundlagen ..., a.a.O., S. 160 f.). Da sich aber bei allen BASt-Erhebungen zum Sicherheitsgurt ein immer gleicher Einfluß des Alters auf das Anlegeverhalten beobachten ließ, muß das dargestellte Ergebnis zumindest für den Bereich der Bundesrepublik als - vorläufig - gültig akzeptiert werden (vergl. z.B. Volks, H., Das Sicherheitsgurteinbau- und Sicherheitsgurtanlegeverhalten der Pkw-Fahrerpopulation und das Verhalten der motorisierten Zweiradfahrer im Hinblick auf den Schutzhelm nach Verkehrsbeobachtungen im März 1977, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977).

Abb. 9: Gurtanlegeverhalten der Fahrer von Pkw mit eingebauten Gurten und Gurteinbauverhalten auf Innerortsstraßen in Abhängigkeit vom Lebensalter im September 1977



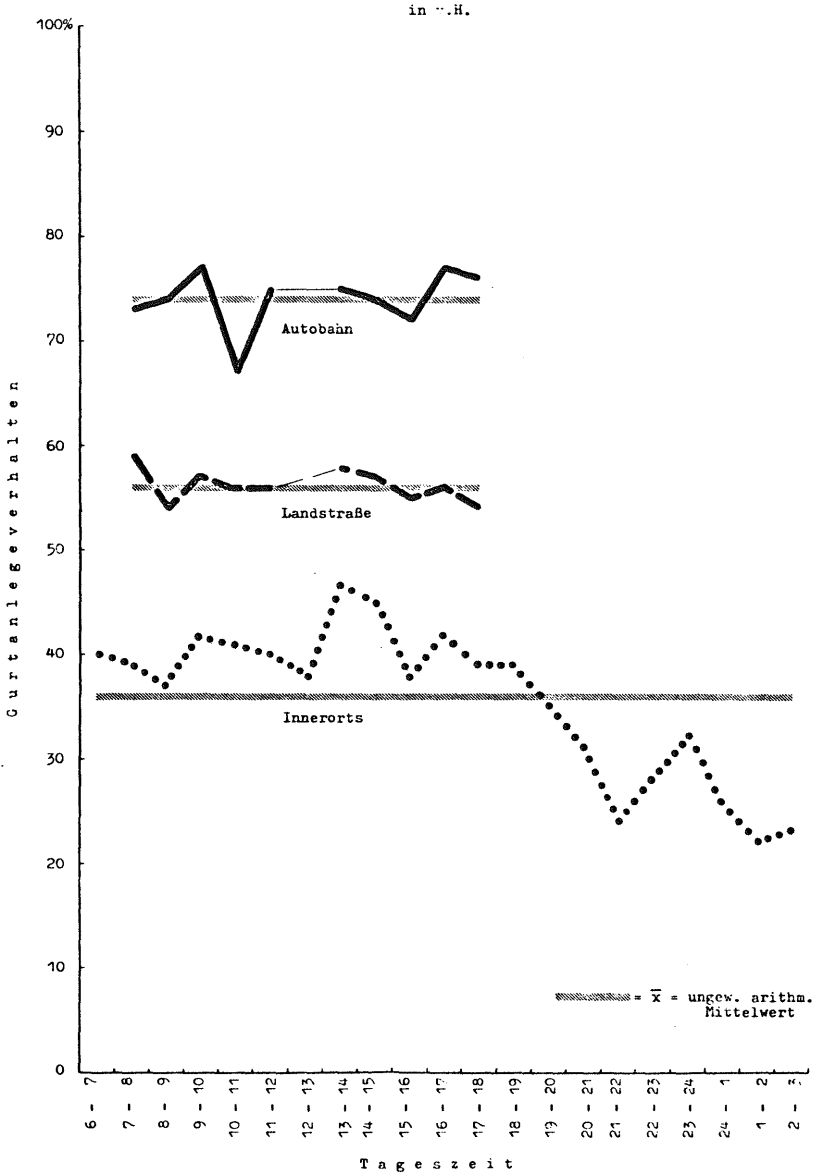
Gurt:

Einbau	86	90	93	95	95	96	94
Anlegen	45	43	44	44	39	40	36

Als letztes soll der Einfluß des wichtigen Faktors der Tageszeit auf das Anlegeverhalten untersucht werden. Die Feststellung eventueller Schwankungen der Anlegequoten während unterschiedlicher Tageszeiten ist nämlich nicht nur für die Formulierung deskriptiver Aussagen über das Gurtanlegen von Bedeutung, sondern kann überdies möglicherweise zur Korrektur der am Tage beobachteten Anlegequoten führen, wenn sich herausstellen sollte, daß z.B. nachts sehr starke Abweichungen der Anlegegewohnheiten von den tagsüber festgestellten bestehen ¹⁾. Wie Abb.10 zeigt, sind zu den üblichen Zeiten der Erhebungen (7⁰⁰ - 18⁰⁰ Uhr) die Schwankungen der Quoten auf Innerortsstraßen am höchsten, auf Autobahnen und besonders Landstraßen am niedrigsten. Für Innerortsstraßen ²⁾ ist zusätzlich festzustellen, daß die Quoten ab 19⁰⁰ Uhr stark absinken und bis zum Ende der Beobachtungszeit um 3⁰⁰ Uhr

-
- 1) Obwohl in den Nachtstunden ein relativ geringeres Verkehrsaufkommen als tagsüber herrscht, ist der Anteil der nachts an Unfällen beteiligten Fahrzeuge mit 30 % verhältnismäßig hoch. Überdies entfallen ca. 46 % aller getöteten Pkw-Insassen auf die Nachtstunden (Innerorts 54 %, Landstraße 43 %, Autobahn 48 %). Vergl. hierzu Brühning, E., Hippchen, L., Accidents at Night. Accident Data of the Federal Republic of Germany, unveröffentlichter Beitrag für die OECD-Research Group TS 3, Köln 1977.
 - 2) Da nach Kenntnis des Verfassers in der Bundesrepublik Daten zum Gurtanlegeverhalten während der Nachtstunden noch nicht erhoben worden waren, wurden im Oktober 1976 in Köln an jeweils zwei Wochen- und Wochenden Tagen solche Erhebungen in der Zeit von 6⁰⁰ - 3⁰⁰ Uhr durchgeführt. Um zumindest Anhaltspunkte über die Anlegegewohnheiten während der Nachtstunden auch für Außerortsstraßen zu bekommen, fanden die Beobachtungen außer im Stadtzentrum selbst auch an einer Ausfallstraße zur Autobahn in beiden Richtungen statt, da sich zeigte, daß nachts auf Autobahnen und Landstraßen aufgrund der schlechten Lichtverhältnisse eine zuverlässige Beobachtung nicht möglich war.

Abb. 10: Gurtanlegeverhalten der Fahrer von Pkw mit eingebauten Gurten in Abhängigkeit von der Tageszeit im September 1977 (Autobahn, Landstraße) und Oktober 1976 (Innerorts)



Autobahn	-	73	74	77	67	75	-	75	74	72	77	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74
Landstraße	-	59	54	57	56	56	-	58	57	55	56	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56
Innerorts	40	39	37	40	41	40	38	42	45	38	40	39	39	39	35	31	24	28	32	26	22	24	24	31

zum Teil erheblich unter dem Mittelwert und den tagsüber beobachteten Quoten liegen. Aus den Werten der (hier nicht dargestellten) gleichzeitig durchgeführten Beobachtung an der Ausfallstraße zur Autobahn läßt sich ableiten, daß auf den Außerortsstraßen die Quoten in den Nachtstunden im allgemeinen zwar auch unter den Tageswerten liegen, diese Unterschiede jedoch bei weitem nicht so hoch sind. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Ergebnisse dieser bisher erst einmal durchgeführten Erhebung nur Tendenzaussagen zulassen und darüber hinaus über die Verhältnisse auf Außerortsstraßen nur als Anhaltspunkte dienen können, ist der vorsichtige Schluß erlaubt, daß die tagsüber beobachteten Anlegequoten (besonders auf den Innerortsstraßen) im allgemeinen nach unten hin zu korrigieren sind, wenn durchschnittliche Anlegequoten für die gesamte Tageszeit angegeben und Verbindungen vom Anlegeverhalten zum Unfallgeschehen hergestellt werden sollen.¹⁾

Als Fazit dieses Abschnitts ergeben sich für den möglichen Versuch, durch weitere gezielte Aufklärungsarbeit im Rahmen der dadurch überhaupt noch zu erzielenden Effekte die Anlegequote zu erhöhen folgende Ansatzpunkte:

- (1) Da bei Fahrern und Beifahrern zum Teil erhebliche Unterschiede im Gurtanlegeverhalten zu beobachten waren, sollte besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, Fahrer und Beifahrer zu den gleichen positiven Verhaltensweisen zu veranlassen (gegenseitige Beeinflussung). Dabei kommt den besonders auf Absicherung bedachten Frauen eine wichtige Rolle zu.

1) Demnach wäre der bisher erreichte Gurtnutzen kleiner, der noch erreichbare größer als in Abschnitt III 3.3.4 dargestellt.

- (2) Fahrer und Beifahrer von Pkw der Oberklasse sowie - entgegen verbreiteten Ansichten - ältere Pkw-Fahrer müssen Zielgruppen weiterer intensiver Aufklärungsarbeit sein.
- (3) Es muß explizit darauf hingewiesen werden, daß es aufgrund des hohen Unfall- und Verletzungsrisikos besonders wichtig ist, den Gurt auch während der Nachtstunden vor allem im Innerortsbereich anzulegen.

Im allgemeinen sollte versucht werden, über die gezielte Ansprache von Subgruppen mit nachweisbaren Verhaltensdefiziten die gewünschten Verhaltensweisen in Teilgruppen zu evozieren, da hier eine zwar kleine, aber doch realistische Chance für Veränderungen zu sehen ist.

Bei Subgruppen mit höherer Anlegequote scheint das durch Aufklärungsaktionen ansprechbare Potential bereits stärker ausgeschöpft zu sein. Veränderungen sind daher nicht in gleichem Maße zu erwarten.

IV. Zusammenfassende Darstellung der Untersuchungsergebnisse

Das Hauptziel der vorliegenden Arbeit war gewesen, die Einflüsse der Sicherheitsgurtkampagnen aus den Jahren 1974 und 1975 und der Rechtsvorschriften zum Einbau und Anlegen von Sicherheitsgurten auf das Sicherheitsgurtverhalten zu untersuchen.

Ausgehend von dem weithin akzeptierten Ziel jeder Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Minde- rung der Unfälle und Reduzierung der Unfallfolgen), wurde für den Sicherheitsgurt festgelegt, daß jede Maßnahme auf das Ziel der möglichst großen Steige- rung der Gurtanlagequote (effektive Gurtbenutzung) ausgerichtet sein muß, damit der Sicherheitsgurt sei- ne empirisch nachgewiesene hohe unfallfolgenmindern- de Wirkung möglichst vollständig erzielen kann. Auf dem Wege zur Erreichung dieses Zieles können aber auch Zwischen- oder Sekundärziele gesetzt werden, wenn empirisch zu belegen ist, daß diese als Vorstu- fen tatsächlich der Erreichung des Primärzieles die- nen. Als solche Zwischenziele sind z.B. der Sicher- heitsgurteinbau (notwendige Bedingung für das Anlegen) denkbar und bei den Aufklärungskampagnen die adäquate Wiedergabe der Kampagneninhalte in den Medien, die Informationsaufnahme durch die Zielgruppen und die dadurch bedingte Erhöhung des Wissens- und Informa- tionsstandes ("Problemsensibilisierung" der Zielgruppen).

Für die empirische Analyse der Wirkungen der Maßnahmen ergibt sich nun die Notwendigkeit, erstens zu untersuchen, ob die Variablen des Sekundär- und Primärzielbereichs sich in die gewünschte Richtung hin verändert haben und ob zweitens die eingesetzten Maßnahmen zu Veränderungen der Variablen im Sekundärzielbereich, Veränderungen der Variablen des Sekundärzielbereichs zu Veränderungen der Variablen im Primärbereich geführt haben.

Auf der Basis der durchgeführten Medienanalyse sowie mehrerer Befragungen zum Einfluß der Aufklärungsaktion auf Informationsstand, Wissen und Einstellungen der Zielgruppen zeigte sich folgendes:

- (1) Die Berichterstattung der Medien (Zeitungen, Radio, Fernsehen) über Sicherheitsgurte zu den Kampagnenzeitpunkten war zwar höher als normal, aufgrund der absolut geringen Häufigkeit können mögliche Effekte aber nur minimal gewesen sein.
- (2) Da die eigene Berichterstattung der Medien aber nur ein Teil des Gesamtangebotes an Gurtinformationen dieser Medien ausmachte, kann daraus nicht allgemein auf eine geringe Informationsfrequenz geschlossen werden. Es zeigte sich vielmehr, daß Gurtinformationen verhältnismäßig oft von den Zielgruppen aufgenommen und als wichtigste Medien dabei Zeitungen und Fernsehen genannt wurden. Die Häufigkeit der Informationsaufnahme stieg mit größerer Nähe zum aktiven Fahren an (z.B. Pkw-Führer, Vielfahrer).
- (3) Das Wissen über die Kampagneninhalte kann, gemessen an der Kenntnis der Kampagnenslogans als gut bezeichnet werden. Diese Aussage muß aber sofort relati-

viert werden, da gleichzeitig beobachtet wurde, daß als Placebostimuli gesetzte, nichtexistente Slogans gleich oft, z. Teil sogar noch öfter "bekannt" waren als die echten Slogans. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß der Bekanntheitsgrad der echten und falschen Slogans jeweils mit größerer Autozentriertheit und höherem Informationsniveau zunimmt.

- (4) Ein großer Teil der Befragten ist der Meinung, durch die Gurtslogans positiv beeinflusst worden zu sein und das Verhalten geändert zu haben. Anlegepflicht und Strafbewehrung der Vorschrift werden von großen Teilen der Befragten befürwortet; bei größerer Nähe zum aktiven Fahren (Realitätsdruck) nimmt die Zustimmung jedoch ab.
- (5) Aus den Angaben der Befragten zum eigenen Anlegeverhalten ist zu schließen, daß die Aufklärungsaktionen eine Steigerung der Anlegequoten bewirkt haben. Ein hoher Informationsstand scheint tendenziell auf verstärkte Gurtbenutzung im Innerortsbereich hinzuweisen. Beim Vergleich der Befragungsdaten mit den validen Beobachtungsdaten zeigt sich aber, daß die verbalen Angaben z.T. stark übertrieben sind. Diese Unterschiede werden dadurch erklärt, daß die verbal geäußerten, vom tatsächlichen Verhalten abweichenden Angaben (Einstellungen) eine Kompensationsfunktion übernehmen, indem sie die Anforderungen der erfolgreich propagierten, weithin akzeptierten (sozialen) Anlegenorm, die realiter (Verhalten) nicht erfüllt wird (Gurtängste), zumindest auf der verbalen Ebene erfüllen.

Zur Prüfung der Validität von Befragungsdaten zum Sicherheitsgurt wurde anhand einer Mehrmethodenumfrage vom November 1975 untersucht, in welchem Umfang verbale Äußerungen von Befragten über ihr Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten von dem tatsächlichen Verhalten abweichen. Es zeigte sich, daß die Abweichungen beim eher neutralen Problem des Gurteinbaus nur minimal waren, beim stark affektiv und emotional geladenen Problem des Gurtanlegens ergaben sich hingegen erhebliche Differenzen (relativ je nach Straßentyp von +30% bis +105%). Für die Wirksamkeitsanalyse folgen daraus zwei Konsequenzen: Erstens können Aussagen über die tatsächlichen Gurtanlegequoten nur mit Daten von validen Verhaltensbeobachtungen gemacht werden und zweitens ist eine direkte Zuordnung von Maßnahmen zu Veränderungen im Zielbereich des Anlegeverhaltens nicht möglich, da hierfür gleiche Objektmengen erforderlich sind (bei den Befragungsdaten wäre diese Voraussetzung erfüllt). Es wurde daher versucht, eine indirekte Zuordnung der Veränderungen der Gurtvariablen zu den durchgeführten Maßnahmen in einem Zeitvergleich vorzunehmen unter der Prämisse, daß potentielle Veränderungen allein auf die Maßnahmen zurückzuführen sind. Dabei zeigte sich für den Gurteinbau, daß sowohl die Aufklärungsmaßnahmen als auch die Einbauvorschriften als Ursache für den großen Anstieg der Einbauquoten angesehen werden müssen, wobei die gesetzlichen Regelungen den größten Steigerungsanteil erklären und die Aufklärungsmaßnahmen für die vorzeitige Erfüllung der Norm verantwortlich sind (Vorziehen der Nachrüstung vor den gesetzlich verlangten Termin). Im Hinblick auf das Gurtanlegen wurde ein genereller leichter Trend zur Erhöhung der Quote beobachtet, der unter vorläufigem Ausschluß anderer möglicher Wirkungsfaktoren auf die Wirkung der Aufklärungs-

maßnahmen zurückgeführt wurde. Dieser Trend wurde jedoch zweimal durch Einflüsse aus der Einführung der Anlegepflicht und dem Ankündigungseffekt dieser Maßnahme sowie gleichzeitigen Diskussionen um eine mögliche Strafbewehrung der Vorschrift unterbrochen (Anstieg der Quoten). Nach Einführung der Pflicht und folgender Fühlbarkeit der relativen Unverbindlichkeit der Norm (keine Sanktionierung) fielen die Quoten jedoch wieder ab und pendelten sich auf den unterstellten Trend ein.

Als nächstes wurde der Einfluß des verstärkten Einbaus von Automatikgurten in die Pkw auf die Steigerung der Anlegequoten untersucht, da sich bei der Mehrmethodenerhebung gezeigt hatte, daß Automatikgurtbesitzer den Gurt wesentlich häufiger anlegten als Normalgurtbesitzer. In einer Modellrechnung, in der die Anteile von Normal- und Automatikgurt in der Zeit von November 1975 bis März 1977 als konstant angenommen wurden (der tatsächliche Anstieg des Automatikgurtanteils betrug ca. 2/5), konnte nachgewiesen werden, daß allein durch die Veränderungen im Einbau der Gurtart fast die Hälfte des Anstiegs der Anlegequoten in diesem Zeitraum zu erklären sind (Autobahn: 53%, Landstraße: 58%, Innerorts: 29%). Damit muß allein diesem Faktor ein größerer Einfluß als den untersuchten Maßnahmen zugerechnet werden. Bei Untersuchung anderer Faktoren (z.B. Aufklärungsmaßnahmen anderer Institutionen/Organisationen) ist zu vermuten, daß die angenommene Wirkung besonders der untersuchten Aufklärungskampagnen weiter eingeschränkt werden muß. Da bis März 1977 erst etwa 70% der Pkw mit Automatikgurten ausgerüstet waren, ist in Zukunft mit einem weiteren leichten Anstieg der Quoten zu rechnen wenn der Trend zum fast ausschließlichen Einbau von Automatikgurten in Neuwagen weiter anhält. Eine erhebliche Steigerung der Quoten wäre allerdings nur durch Strafbewehrung der Anlegepflicht zu erreichen wie Erfahrungen aus verschiedenen

Ländern zeigen und was sich außerdem schon allein durch die hohen, in Deutschland nachgewiesenen Ankündigungs- und Einführungseffekte der Anlegepflicht in Verbindung mit der Diskussion über Verstärkung durch Sanktionen belegen läßt.

Aufgrund der hohen Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes und dem daraus folgenden großen volkswirtschaftlichen Nutzen, ist festzustellen, daß selbst minimale, durch die Aufklärungsaktionen bewirkte Steigerungen der Anlegequoten den effizienten Einsatz der für die Kampagnen verwendeten Mittel belegen: Die Erhöhung der Gurtanlegequote auf allen Straßentypen um nur einen Prozent-Punkt würde einen Nutzenzuwachs von rund 40 Mio.DM/Jahr erbringen. ¹⁾

Bei der abschließenden multivariaten Analyse konnte beobachtet werden, daß Gurte häufiger angelegt werden von Frauen (besonders als Beifahrer), jüngeren Pkw-Fahrern, Fahrern von Pkw der Unter- und Mittelklasse und Fahrern, deren mitfahrende Kinder auf dem Rücksitz sitzen. Innerorts war in den Nachtstunden (mit besonders hohem Unfall- und Verletzungsrisiko) die Anlegequote erheblich niedriger als während der Tagesstunden. Größere Verhaltensunterschiede wiesen auch Fahrer und Beifahrer auf; so gurteten sich z.B. auf Autobahnen im September 1977 22 % der Beifahrer an, obwohl der Fahrer keinen Gurt trug, auf Innerortsstraßen wurden 16 % der Beifahrer nicht angegurtet angetroffen, obwohl der Fahrer einen Gurt trug.

1) vgl. Friedel, B., Krupp, R., Lenz, K.H.,
Löffelholz, H., Sicherheitsgurte in Personen-
kraftwagen, a.a.O., S. 29

Auch wenn nach den bisherigen Erfahrungen und den hier dargestellten Ergebnissen an die Wirksamkeit weiterer Aufklärungskampagnen zum Sicherheitsgurt keine allzu großen Hoffnungen geknüpft werden sollten, daß hierdurch eine entscheidende Erhöhung der Anlegequote bewirkt werden könnte, müßten sich solche eventuellen Aktionen in Zukunft gezielt an Gruppen mit nachweisbaren Verhaltensdefiziten wenden. Effekte sind vor allem auch dort zu erwarten, wo im Rahmen sozialer Kontakte gegenseitige Beeinflussungen der Zielpersonen möglich sind (z.B. zwischen Fahrern und Beifahrern). Aufgrund allgemeiner Überlegungen läßt sich vermuten, daß Aufklärungsaktionen, die die Erreichung verhältnismäßig konturenloser Ziele anstreben und zu diesem Zweck mit undifferenzierten Appellen arbeiten oder eher allgemein gehaltene Botschaften (Kommunikationsinhalte) zu vermitteln suchen, nicht oder nur unwesentlich zur wünschenswerten Erhöhung der Gurthanlegequoten beitragen. Nur bei solchen Aktionen, die konkrete Aussagen zum Gurt machen und sich außerdem an spezifische Gruppen wenden, sind Erhöhungen der Anlegequoten zu erwarten, die den Aufwand für die Aktionen rechtfertigen. Optimal erscheint darüber hinaus der Einsatz von Aufklärungsaktionen als Ergänzung zu oder im Verbund mit anderen Maßnahmen zur Erreichung eines gemeinsamen Ziels.

V. Anhang

1. Tabellenanhang
2. Literaturverzeichnis

1. Tabellenanhang

Tab. 1 A: Anzahl der Sicherheitsgurtartikel im Zeitablauf
von November 1973 bis September 1975

Monat / Jahr		Anzahl der Artikel ¹⁾	Prozent- anteil	Durchschnittliche Zahl der monatli- chen Artikel pro Phase
Vorphase	Nov. 1973	47	5,5	28,3
	Dez. 1973	14	1,6	
	Jan. 1974	46	5,3	
	Febr. 1974	16	1,9	
	März 1974	23	2,7	
	April 1974	24	2,8	
1. Kampagne	Juni 1974	35	4,1	35,6
	Juli 1974	37	4,3	
	Aug. 1974	38	4,4	
	Sept. 1974	50	5,8	
	Okt. 1974	45	5,2	
	Nov. 1974	26	3,0	
	Dez. 1974	18	2,1	
Zwi- schen- phase	Jan. 1975	22	2,6	27,5
	Febr. 1975	33	3,8	
2. Kampagne	März 1975	80	9,3	55,4
	April 1975	54	6,3	
	Mai 1975	58	6,7	
	Juni 1975	59	6,8	
	Juli 1975	34	3,9	
	Aug. 1975	65	7,5	
	Sept. 1975	38	4,4	
Nov. 1973 Sept. 1975	862	100,0	39,2 ²⁾	

1) In 23 (= 3 %) der Artikel wurden außer dem Thema Sicherheitsgurt noch andere Themen angesprochen.

2) Durchschnittliche Zahl der Artikel pro Monat im Untersuchungszeitraum.

Tab. 2 A: Anzahl der für die Medienanalyse ausgewählten Kund-
funk- und Fernsehbeiträge

Zeitraum	Erfasste Beiträge im	
	Radio	Fernsehen
Juni - Dez. 1974	15	8
Jan. - Juni 1975	20	23
Juli - Sept. 1975	10	8
Σ	45	39

Tab. 3 A: Pkw-Nutzung nach Führerscheinbesitz und insgesamt
im August 1975

in v.H.

Pkw-Nutzung	Führerscheinbesitz		Insgesamt
	ja	nein	
Überwiegend oder ausschließlich als Fahrer	68	-	36
Als Fahrer oder Mitfahrer	23	-	14
Überwiegend oder ausschließlich als Mitfahrer	6	57	28
Weder als Fahrer noch als Mitfahrer, weniger als 1 - 2 mal pro Monat	3	43	22
(n = 100 %)	(521)	(469)	(1.005)

Tab. 4 A: Am häufigsten genannte Informationsquelle über
Eintau und Gebrauch von Sicherheitsgurten nach
Fahrleistung im letzten Jahr im November 1974

in v.H.

	Fahrleistung im letzten Jahr			
	bis 4.999	5.000 - 14.999 km	15.000 - 24.999 km	25.000 u. mehr km
Tageszeitung	16	14	20	18
Motorzeitschriften	12	15	18	17
Zeitschriften der Automobilclubs	16	17	21	28
Illustrierte	3	4	1	-
Fernsehen	26	27	22	21
Radio	2	2	2	2
Plakate	3	3	2	1
Druckschriften	1	2	3	2
Gespräche mit Freun- den und Kollegen	5	5	3	2
andere Quellen	-	1	-	-
keine Informations- quelle	16	10	8	9
(n = 100 %)	(261)	(321)	(211)	(103)

Tab. 5 A: Der Bekanntheitsgrad von Slogans und Merksätzen
der Sicherheitsgurtkampagnen nach der Pkw-Nutzung
im Dezember 1975

in v.H.

	Pkw-Nutzung			
	Fahrer	Fahrer oder Mitfahrer	Mitfahrer	Kein Fahrer oder Mit- fahrer
Klick, erst gurten - dann starten	89	88	73	55
Tu's für uns, tu's für mich	36	37	28	21
Erfahrene tragen Gurt	54	54	45	19
Das zweite Glas kann schon zuviel sein	56	54	52	26
Das Auge hat bereits den Tunnelblick	16	7	10	5
Der Mann der auch mal nein sagt	31	32	29	19
Hallo Partner, Dankeschön	86	89	76	57
Könner meiden das Risiko	63	56	48	27
Kinder immer hinten	70	66	69	41
Kein Slogan genannt	1	1	7	24
(n = 100 %)	(299)	(116)	(305)	(256)

Tab. 6.4: Sanktionsverlängerungen zur Durchsetzung der Anleihenpflicht nach PKW-Nutzung, Fahrleistung im letzten Jahr und Präferenz beim Autokauf im August 1975

in v.H.

	Fahrer		PKW-Nutzung		Kein Fahrer oder NIF-Fahrer		Fahrtleistung in letztem Jahr		Sicherheitsstaats		Autopräferenz	
	Fahrer oder NIF-Fahrer	Fahrer oder NIF-Fahrer	Fahrer oder NIF-Fahrer	NIF-Fahrer	Kein Fahrer oder NIF-Fahrer	NIF-Fahrer	Bis 4.599 km	5.000 - 14.999 km	15.000 - 24.999 km	25.000 und mehr km	Sicherheitsstaats	Konfortstaats
gar nichts	46	46	36	33	33	39	49	46	52	37	50	56
geringe Geldstrafe (10,- bis 20,- DM)	38	39	47	42	42	42	39	36	35	44	36	29
hohe Geldstrafe (über 20,- bis 50,- DM)	12	10	11	12	12	13	10	15	5	13	12	10
zeitweiliger Entzug der Fahrerlaubnis	3	3	6	8	8	5	2	2	3	5	2	5
keine Angabe	1	2	-	5	5	1	-	1	5	1	-	-
(n = 100 f)	(36%)	(130)	(237)	(217)	(217)	(86)	(221)	(123)	(65)	(645)	(112)	(52)

Tab. 7 A: Die Quantifizierung der Verbalkategorien des Gurtanlegens für Pkw-Insassen nach Fahrstrecken im Dezember 1975 ¹⁾.

	Fahrstrecke				ungew. arithmetisches Mittel
	Innerorts (kurze Strecke)	Innerorts (lange Strecke)	Landstraße	Autobahn	
immer	92,3 (83)	95,4 (131)	92,2 (242)	97,6 (580)	94,4
fast immer	57,6 (33)	68,8 (60)	69,6 (93)	85,8 (123)	70,4
häufig	32,5 (40)	31,6 (87)	39,7 (86)	65,6 (64)	42,3
selten	5,4 (127)	11,3 (114)	16,8 (26)	51,1 (20)	21,2
nie	1,4 (223)	0,7 (115)	0,3 (64)	49,9 (94)	13,1

1) Die Werte der Tabelle sind die Mittelwerte der prozentualen Angaben der Befragten über ihr Gurtnlegeverhalten auf den verschiedenen Fahrstrecken aufgebrochen nach den Angaben der gleichen Personen über ihr Gurtverhalten nach den vorgegebenen Verbalkategorien. Zahlen in Klammern sind die Gesamtzahlen der Gruppen für die die Mittelwerte jeweils gelten. Pkw-Insassen sind alle Befragten, die regelmäßig als Fahrer oder Mitfahrer in Pkw fahren.

Tabelle B.1: Benutzung von Sicherheitsgruppen bei PKW-Innassen mit Führerscheinbesitz nach Stadttyp im Zeitvergleich Januar 1974 - November 1974 - August 1975 - Dezember 1975.

In v. H.

	Januar 1974					November 1974					August 1975					Dezember 1975				
	I - K	I - L	L	A		I - K	I - L	L	A		I - K	I - L	L	A		I - K	I - L	L	A	
	(887)	(893)	(896)	(905)	(893)	(885)	(888)	(921)	(921)	(921)	(571)	(571)	(571)	(571)	(571)	(695)	(695)	(695)	(695)	(695)
immer ungew.	13	20	36	59	21	29	50	67	16	28	40	66	15	24	65	15	24	65	64	
gew.	10,4	19,4	35,3	56,3	20,0	28,1	46,4	63,9	15,3	27,1	44,5	63,0	14,4	23,3	61,1	14,4	23,3	61,1	61,1	
fast immer ungew.	7	11	21	14	7	10	15	11	17	15	18	14	9	21	16	9	14	21	16	
gew.	4,1	7,6	14,7	10,4	4,1	6,9	10,4	8,2	10,0	10,4	12,6	10,4	5,3	9,2	11,9	5,3	9,2	14,7	11,9	
häufig ungew.	5	10	13	7	6	13	14	6	6	14	11	4	4	9	7	4	9	15	7	
gew.	1,7	2,9	5,0	4,4	2,1	3,8	5,4	3,8	2,1	4,1	4,2	2,5	3,1	4,9	5,4	3,1	4,9	5,8	4,4	
seltener ungew.	18	22	9	4	19	18	6	3	19	19	8	3	27	23	5	27	23	5	3	
gew.	1,1	2,3	1,9	2,0	1,1	1,9	1,2	1,5	1,1	2,0	1,7	1,5	1,6	2,4	1,0	1,6	2,4	1,0	1,5	
nur ungew.	57	37	19	16	47	30	15	13	42	24	14	12	40	22	16	40	22	16	10	
gew.	0,9	0,3	-	6,5	0,9	0,2	-	5,1	0,7	0,2	-	4,9	0,6	0,2	-	4,9	0,6	0,2	-	
Zusammen (n = 1037)	20,2	32,5	56,9	79,6	25,1	40,9	62,4	82,7	29,2	43,8	63,0	82,3	25,0	40,5	63,3	25,0	40,5	63,3	63,0	
	(887)	(893)	(896)	(905)	(893)	(885)	(888)	(921)	(921)	(921)	(571)	(571)	(571)	(571)	(695)	(695)	(695)	(695)	(695)	

Es bedeutet: I - K • Innerortsverkehr (kurze Strecke)
 I - L • Innerortsverkehr (lange Strecke)
 L • Landstraße
 A • Autobahn
 ungew. • ungeklärte Angaben der Befragten zu den vorherigen Kategorien
 gew. • (unserklärte) Angaben gemacht mit den prozentualen Angaben über die verbalen Antwortkategorien
 Prozent der einzelnen Fahrten nach den 0/6-Befragten angeben.

Tab. 9 A: Gründe für bzw. gegen das Anlegen von Sicherheitsgurten bei Befragten, die angeben mindestens hin und wieder bzw. nie den Gurt zu benutzen im Dezember 1975 (freie Nennungen).

in v.H.

Gründe für das Gurtanlegen	Gründe gegen das Gurtanlegen
Sicherheit allgemein 30	beengend, unbequem 38
eigene Sicherheit 6	Angst vor Behinderung beim Unfall 16
größere subjektive Sicherheit 6	Gurt ist nicht notwendig 11
genereller Schutz bei Unfällen 17	aus Gewohnheit 22
Unfallschutz bei hohen Geschwindigkeiten 3	
geringere Verletzungsgefahr 24	
zur rechtzeitigen Eingewöhnung 2	
Vorschrift, gesetzl. Zwang 3	
auf Verlangen von Verwandten/Bekanntem 4	
sonstige Gründe 2	sonstige Gründe 6
keine Angaben 3	keine Angabe 7
(n = 100 %) (459)	(64)

Tab. 10.1: Rücklauf des Postkartenquestionnaires von November 1915 nach Strelitz, Wollin und Stettinbereich¹⁾.

Strelitz Stettinbereich	Strelitz		Wollin		Stettin		Stettinbereich		Stettin		Stettin		Stettin		Stettin		Ges.
	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	Abs.	Rückl.	
Anfang	80	38	39	16,8	80	42,5	124	100	100	88	100	150	76	274	176	878	
	39	16,8	59	47,5	56	45,0	56	47	24	111	92	24	161	161	80	398	
	5	4,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	45,3
Ausgang	80	43	39	40,3	80	55,0	87	100	100	100	200	77	240	237	156	832	
	44	35,4	47	37,3	47	37,3	47	37	126	37	126	126	37	126	84	477	
	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	50,1
Dollberg	80	44	44	55,0	80	57,0	143	100	100	100	100	150	100	239	200	932	
	44	35,4	49	39,1	49	39,1	49	48	14	14	79	46	133	92	151	471	
	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	50,5
Göppeln	80	42	41	57,5	80	64,0	150	100	95	105	105	126	100	240	276	916	
	42	33,6	55	42,3	55	42,3	55	42	43	43	42	42	119	85	151	452	
	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	49,3
Görlitz	80	46	53	57,5	80	59,7	150	100	100	100	150	100	100	240	200	940	
	46	36,5	57	43,8	57	43,8	57	45	45	45	47	46	146	98	104	577	
	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	55,0
Künster	80	43	37	46,3	80	50,0	160	100	100	100	150	100	100	240	200	950	
	43	34,5	50	38,5	50	38,5	50	40	40	40	74	47	114	85	156	464	
	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	10	8,1	48,8
Gesamt	400	180	294	259,9	479	329,8	874	579	583	605	1.139	816	553	1.188	1.132	5.049	
	294	124,5	235	181,5	240	181,5	240	181,5	255	181,5	255	181,5	242	181,5	242	1.719	
	57,9	25,1	59,2	36,8	50,1	36,8	50,2	36,8	43,7	42,6	50,8	43,8	43,8	57,1	57,4	46,9	

1) Es bedeuten: l. = Inverlet
 l. = Landtele
 A. = Aufstamm
 T. = Teckelshalle
 R. = Raststätte
 Abs. = Postkartenzahl
 Rückl. = Postkartenrücklauf

Tab. 11 A: Maximale Differenzen zwischen Beobachtungs- und Befragungsdaten zum Sicherheitsgurteinbau beim Aufbruch der jeweiligen Populationen nach 18 Variablen ¹⁾ mit insgesamt 63 Einzelkategorien nach Straßentyp ²⁾.

	positive Differenzen		negative Differenzen	
	absolut	relativ	absolut	relativ
Innerorts	+ 6,5	+ 10,8	- 2,1	- 2,4
Landstraße	+ 8,3	+ 16,2	- 2,9	- 3,9
Autobahn/ Tankstelle	+ 6,7	+ 8,3	- 3,5	- 3,6
Autobahn/ Raststätte	+ 6,4	+ 9,1	- 4,3	- 5,0

1) Das waren z.B.: Führerscheinalter, Kilometerleistung im letzten Jahr, PS-Leistung des Pkw, Durchschnittsgeschwindigkeit auf Autobahnen, Geschlecht, Alter, Ausbildung.

2) Vergl. auch Kap. III 3.2.1.

Tab. 12 A: Maximale und minimale Differenzen zwischen Beobachtungs- und Befragungsdaten zum Sicherheitsgurtanlegen beim Aufbruch der jeweiligen Populationen nach 18 Variablen mit insgesamt 63 Einzelkategorien nach Straßentyp ¹⁾.

	maximale Differenzen		minimale Differenzen	
	absolut	relativ	absolut	relativ
Innerorts	+ 33,9	+ 515,6	+ 0,9	+ 2,2
Landstraße	+ 56,0	+ 287,2	+ 21,1	+ 38,4
Autobahn/ Tankstelle	+ 30,3	+ 67,4	+ 10,4	+ 13,0

1) Vergl. Fußnote 1 zu Tab. 11 A und Kap. III 3.2.2.

Tab. 13 A: Der Einfluß der Gurtart auf das Anlegeverhalten auf Innerortsstraßen nach Beobachtungsdaten in Abhängigkeit von der Kilometerleistung im letzten Jahr und vom Geschlecht im November 1975 ¹⁾.
in v.H.

	Automatikgurt (1)	Normalgurt (2)	Differenz (1)-(2)
<u>KM-Leistung im letzten Jahr</u>			
bis 15.000 km	35,1 (94)	18,9 (106)	+ 16,2
15.001-25.000 km	33,8 (77)	21,8 (78)	+ 12,0
25.001-50.000 km	23,7 (93)	28,4 (102)	- 4,7
50.000 u. mehr km	20,0 (25)	31,3 (16)	- 11,3
<u>Geschlecht</u>			
männlich	27,8 (255)	24,2 (269)	+ 3,6
weiblich	45,5 (33)	18,8 (32)	+ 26,7

1) Die Prozentwerte geben die jeweilige Gurtanlagequote an, Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

Tabelle 15A Gurteinbau- und Gurtanlageverhalten von Fahrern und Beifahrern nach Verkehrsverhaltensbeobachtungen in Abhängigkeit von Straßentyp in Zeitvergleich Januar 1974 - September 1977 ¹⁾

in v. H.

	Einbauquote	Anlagequote / Fahrer ²⁾		Anlagequote / Beifahrer ²⁾	
		alle Pkw	Gurt-Pkw	alle Pkw mit Beif.	Gurt-Pkw mit Beif.
Autobahn					
Aug. 75	72 (2,602)	49 (2,602)	68 (1,451)	48 (631)	67 (450)
Nov. 75 ³⁾	80 (6,057)	55 (7,252)	70 (4,866)	56 (4,135)	68 (2,742)
Jan. 76	52 (6,416)	71 (6,416)	77 (5,874)	n.e. ⁴⁾	n.e. ⁴⁾
März 76	92 (7,514)	72 (7,514)	79 (6,878)	67 (4,196)	74 (2,367)
Okt. 76	92 (5,597)	70 (5,597)	77 (5,147)	73 (3,356)	79 (2,102)
März 77	94 (5,600)	71 (5,600)	76 (5,262)	75 (3,327)	79 (3,119)
Sept. 77	95 (5,600)	70 (5,600)	74 (5,326)	73 (3,514)	77 (3,343)
Landstraße					
Aug. 75	66 (1,024)	29 (1,024)	44 (677)	28 (532)	42 (349)
Nov. 75	73 (5,762)	34 (5,762)	46 (4,199)	36 (2,787)	48 (2,094)
Jan. 76	80 (4,964)	58 (4,964)	73 (3,953)	n.e. ⁴⁾	n.e. ⁴⁾
März 76	95 (5,786)	51 (5,786)	60 (4,950)	53 (2,797)	61 (2,419)
Okt. 76	87 (4,300)	47 (4,300)	54 (4,186)	51 (2,395)	58 (2,721)
März 77	89 (4,300)	49 (4,300)	55 (4,270)	53 (2,422)	59 (2,732)
Sept. 77	93 (4,300)	52 (4,300)	56 (4,442)	54 (2,338)	58 (2,771)
Innerorts					
Jan. 74	41 (14,723)	9 (14,723)	22 (6,010)	n.e. ⁴⁾	n.e. ⁴⁾
Nov. 74	53 (3,597)	13 (3,597)	24 (4,575)	n.e. ⁴⁾	n.e. ⁴⁾
Aug. 75	64 (1,200)	16 (1,200)	25 (762)	14 (405)	22 (299)
Nov. 75	74 (7,143)	22 (7,143)	30 (5,704)	18 (2,121)	25 (1,552)
Jan. 76	79 (1,700)	36 (1,700)	45 (1,342)	n.e. ⁴⁾	n.e. ⁴⁾
März 76	84 (5,997)	35 (5,997)	42 (5,049)	36 (1,560)	43 (1,397)
Okt. 76	89 (8,397)	32 (8,397)	36 (7,471)	30 (2,482)	34 (2,201)
März 77	91 (8,400)	33 (8,400)	36 (7,642)	34 (2,529)	38 (2,312)
Sept. 77	93 (8,400)	38 (8,400)	41 (7,333)	39 (2,607)	42 (2,412)

1) Die Prozentzahlen geben den jeweiligen Anteil der Pkw mit eingebauten Gurt bzw. die Gurteinbauquoten für die Fahrer und Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozenturierung.

2) Die Prozenturierungsbasis bezieht sich einmal auf alle Beobachtungsobjekte (alle Pkw), zum anderen auf Beobachtungsobjekte mit eingebauten Sicherheitsgurten (Gurt-Pkw).

3) Da im November 1975 aufgrund des ungünstigen Beobachtungsstandortes an einer der sechs Autobahnabzweigungen die Gurteinbauquoten nicht erhoben werden konnten, vermindert sich die Zahl der Objekte dementsprechend.

4) Daten nicht erhoben.

Tab. 15A:

Quantifizierung der Rechenelemente zum Modell des Einflusses des Gurttyps auf Veränderungen der Anlegequoten nach Straßentyp

	A_{t75}	A_{t77}	E_{n75}	E_{a75}	E_{n77}	E_{a77}	f_{75}
Autobahn	69,8	76,0	} 50,0	} 50,0	} 28,5	} 71,5	1,238
Landstraße	46,4	55,0					1,612
Innerorts	29,8	36,1					1,268

Tab. 16 A: Gurtanlegeverhalten der Pkw-Beifahrer in Abhängigkeit vom Gurtanlegeverhalten der Pkw-Fahrer nach Straßentyp im Zeitvergleich August 1975 bis September 1977 ¹⁾

in v.H.

		Pkw-Fahrer ist	
		nicht angegurtet	angegurtet
<u>Autobahn</u>	August 1975	19 (140)	88 (310)
	November 1975	23 (807)	85 (2.362)
	März 1976	28 (646)	85 (3.233)
	Oktober 1976	20 (648)	94 (2.454)
	März 1977	16 (623)	95 (2.496)
	September 1977	22 (761)	93 (2.582)
<u>Landstraße</u>	August 1975	7 (190)	85 (159)
	November 1975	17 (1.044)	78 (1.042)
	März 1976	25 (847)	83 (1.572)
	Oktober 1976	15 (877)	88 (1.244)
	März 1977	9 (849)	92 (1.303)
	September 1977	13 (845)	88 (1.326)
<u>Innerorts</u>	August 1975	5 (194)	72 (65)
	November 1975	6 (1.092)	71 (461)
	März 1976	12 (757)	78 (640)
	Oktober 1976	10 (1.354)	73 (847)
	März 1977	8 (1.412)	83 (900)
	September 1977	9 (1.329)	84 (1.083)

1) Basis: Pkw mit eingebauten Sicherheitsgurten. Die Prozentzahlen geben den jeweiligen Anteil der angegurteten Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

2. Literaturverzeichnis

Albert, H. (Hrsg.), Ausgewählte Aufsätze zur Wissenschaftstheorie der Sozialwissenschaften, Tübingen 1964.

Benninghaus, H., Soziale Einstellungen und soziales Verhalten. Zur Kritik des Attitüdenkonzepts, in: Albrecht, G., Daheim, H.-J., Sack, F. (Hrsg.), Soziologie. Sprache, Bezug zur Praxis, Verhältnis zu anderen Wissenschaften. Festschrift für René König zum 65. Geburtstag, Opladen 1973, S. 671 - 707.

Bérard-Andersen, K., Use and Effects of Seat Belts in 21 Countries, Oslo 1978.

Berger, H.J., Bliersbach, G., Dellen R.G., Zur Psychologie des Sicherheitsgurtes, in: Forschungsgemeinschaft "Der Mensch im Verkehr" e.V., Köln (Hrsg.), Für und Wider Sicherheitsgurte, Heft 15/16, Frankfurt 1973, S. 52 - 156.

Dies., Psychologische Grundlagen für das Verhältnis von Pkw-Fahrern zum Sicherheitsgurt. Eine quantifizierte Motivstudie, in: Bundesanstalt für Straßenwesen - Bereich Unfallforschung (Hrsg.), Psychologische Grundlagen zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse, Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 2, Köln 1974, S. 33 - 213.

Dies., Probleme der Anlegepflicht, unveröffentlichter Sonderbericht für die Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975.

Dies., Feldexperiment Sicherheitsgurteinbau. Verhalten von Gegnern des Sicherheitsgurtes bei Einführung einer Anlegepflicht, unveröff. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975.

Brühning, E., Hippchen, L., Accidents at Night. Accident Data of the Federal Republic of Germany, unveröff. Beitrag für die OECD-Research Group TS 3, Köln 1977.

Büschges, G., Schulte W., Wittenberg, R., Regionale Auswahlseinheiten in der Straßenverkehrssicherheitsforschung. Voraussetzungen, Möglichkeiten und Grenzen der Verwendung regionaler Auswahl- und Erhebungseinheiten und Grenzen der Verwendung regionaler Auswahl- und Erhebungseinheiten im Rahmen einer Grundausswahl für Zwecke der Straßenverkehrssicherheitsforschung, Bielefeld 1974.

Bundesanstalt für Straßenwesen, Programmbudget 1977/78 für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, Köln 1977.

Frey, H.-P., Die Brauchbarkeit von Einstellungen als Prädiktor für Verhalten, in: Soziale Welt, Bd. 23, S. 257 - 268.

Friedel, B., Krupp, R., Lenz, K.H., Löffelholz, H., Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen. Neuere Erkenntnisse und Folgerungen, Heft 17 der Schriftenreihe "Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", BAST, Köln 1978

Grunow-Lutter, V., Grunow, D., Effizienzkontrolle von Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr. Vergleichende Analyse einer Mehrmethoden-Untersuchung, unveröffentlichter Forschungsbericht, Bielefeld 1976.

Hagen Counselling, Fahrlehrer-Telefonumfrage Mai/Juni 1975, Zweiter Zwischenbericht, Rodenkirchen 1975.

Harry Lorenz Werbeagentur GMBH, "Klick. Erst gurten - dann starten". Eine Aufklärungskampagne des Bundesministers für Verkehr für das Anlegen von Sicherheitsgurten, Düsseldorf o.J.

Henderson, J.M., Freedman, K., The Effect of the Mandatory Seat Belt Use in New South Wales, Australia, in: Proceedings of the 17 th Conference of the American Automotive Medicine, Oklahoma City 1973.

Insurance Institute for Highway Safety, Status Report Bd. 12, Nr. 15.

Knapper, C.K., Cropley, A.J., Moore, R.J., Attitudinal Factors in the Non-Use of Seat Belts, in: Accident Analysis and Prevention, Bd. 8, 1976, S. 241 - 246.

König, R. (Hrsg.), Handbuch der empirischen Sozialforschung, Bd. 1, Stuttgart 1967.

Krupp, R., Volks, H. Sicherheitsgurte: Einbau- und Anlageverhalten, gesamtwirtschaftliche Kosten und Nutzen, unveröffentlichtes Manuskript, Köln, 1977.

L'Hoste, J.L., Labadie, M.J., Conception et expérimentation d'une campagne d'incitation au port de la ceinture de sécurité. Organisme National de Sécurité Routière (ONSER), (Hrsg.), 1973.

Mallwitz-Schütte, M., Effizienzkontrolle Straßenverkehrssicherheit. Ergebnisse der Medienanalyse. Begleitende Untersuchung über die Auswirkungen einer Aufklärungsaktion des Bundesministers für Verkehr zum Sicherheitsgurt- und Alkoholproblem. Unveröffentlichter Forschungsbericht, Bielefeld 1975.

o. Verf., Folgen eines Urteils: Tragquote rapid abgesunken, in: Automobil Revue Nr. 45, 3.11.1977.

o. Verf., Zwang zum Selbstschutz? Das problematische Gurten-Tragobligatorium, in: Automobil/Revue Nr. 41, 3.11.1977.

Pfundt, K., Meewes, V., Untersuchungen über Sicherheitsgurte, Mitteilungen der Beratungsstelle für Schadensverhütung Nr. 13, HUK-Verband, Köln 1975.

Projektgruppe "Repräsentative Bezirke", Empfehlung für die Gestaltung der Auswahl im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Sicherheitsgurtkampagne, unveröffentlichter Bericht, Bielefeld 1973.

Richter, H.J., Die Strategie schriftlicher Massenbefragungen, Bad Harzburg 1970.

Schneider, W., Zielbestimmung und Zielerreichung. Methodologische Fragen und Lösungsvorschläge im Zusammenhang mit Verkehrserziehung und -aufklärung, unveröffentlichter Forschungsbericht, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975.

Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) (Hrsg.), Pressebulletin, Mai 1976.

Shaw, M.E., Wright, J.M., Scales for the Measurement of Attitudes, New York 1967.

Sheppard, D., Colborne, H., Acceptance of Safety Belts. The Effect of a Safety Belt Campaign. Road Research Laboratory, Crowthorne 1968.

Spoerer, E., Rehabilitation von alkoholauffälligen Kraftfahrern in Nordamerika, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1976.

Statistisches Bundesamt Wiesbaden (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 3.3, Straßenverkehrsunfälle 1976, Stuttgart und Mainz 1977.

Volks, H., Das Sicherheitsgurteinbau- und Sicherheitsgurtanlegeverhalten der Pkw-Fahrerpopulation und das Verhalten der motorisierten Zweiradfahrer im Hinblick auf den Schutzhelm nach Verkehrsbeobachtungen im März 1977, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977.

Ders., Durchführung von Verkehrserhebungen auf Autobahnen, Land- und Innerortsstraßen in vier Stadtbezirken zur Messung des Sicherheitsgurt-einbau- und Anlegeverhaltens von Pkw-Fahrern, unveröffentlichtes Arbeitspapier, Köln 1976.

Zelinka, F.F. u.a., Begleitende Untersuchung über die Auswirkung einer Aufklärungsaktion des Bundesministers für Verkehr zum Sicherheitsgurtproblem, 1. - 5. Zwischenbericht, Bundesanstalt für Straßenwesen 1974/75.