

### Projektbericht "Alkohol und Fahren"

Klingemann, Hans-Dieter

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GESIS - Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Klingemann, H.-D. (1979). Projektbericht "Alkohol und Fahren". *ZUMA Nachrichten*, 2(5), 39-44. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-243471>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## PROJEKTBERICHT "ALKOHOL UND FAHREN"

### 1. Problemstellung

Alkohol im Straßenverkehr ist ein öffentliches Problem ersten Ranges. Es wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Köln zum Gegenstand eines breit angelegten Forschungsvorhabens gemacht (vgl. KRETSCHMER & RIEDIGER, 1979). Dabei geht es zunächst darum, eine verlässliche und integrierte Datenbasis zu schaffen, die eine präzise Deskription des Sachverhalts erlaubt. Es soll aber auch versucht werden, die Bestimmungsgründe für Fahren unter Alkoholeinfluß zu ermitteln. Als wichtig werden dabei unter anderem angesehen: die spezifische Situation, in der eine entsprechende Entscheidung zwischen Trinken und/oder Fahren relevant ist; die Einstellung der Person zum Trinken und zum Fahren; die Abwägung alternativer Handlungsweisen, und antizipierte Sanktionen für eine nicht-konforme Handlung. Erst auf der Basis eines angemessenen Erklärungsmodells kann man hoffen, zu einem Maßnahmenkatalog zu gelangen, der zur Herbeiführung sozial und politisch erwünschter Verhaltensweisen beiträgt. Ein heuristisches Modell zum Komplex "Alkohol und Fahren" wurde im Rahmen einer Literaturstudie von KARSTEDT-HENKE (1979) entwickelt.

Folgende Einzelprojekte, deren zentrales Thema jeweils die Problematik "Alkohol und Fahren" ist, wurden konzipiert:

1. die Ermittlung von Einstellungen und Verhaltensweisen der erwachsenen deutschen Wohnbevölkerung der BRD mittels einer Repräsentativbefragung;
2. eine Befragung ankommender Kraftfahrer in ausgewählten Wohngebieten;
3. eine Trinkmuster-Studie;
4. eine Inhaltsanalyse ausgewählter Massenmedien;
5. eine Analyse der Unfallstatistik;
6. eine Dokumentation verkehrserzieherischer und aufklärerischer Maßnahmen;
7. eine Dokumentation relevanter Gesetzgebung, polizeilicher Kontrolle und Sanktionierung;
8. eine Dokumentation der Entwicklung des Alkoholkonsums.

Ein derart komplexes Forschungsbündel erfordert ständige Koordination und methodisch-technische Kontrolle, um die nötige Datenqualität und die Inte-

---

gration der Ergebnisse sicherzustellen. Aus diesen mit einem solchen Forschungsvorhaben verbundenen Anforderungen einerseits und den vielfältigen Forschungsplanungs- und Forschungsbetreuungsaufgaben der zuständigen Mitarbeiter der Bundesanstalt für Straßenwesen andererseits resultierte der Wunsch der BAST nach einer Kooperation mit einer externen sozialwissenschaftlichen Service-Einrichtung.

Nach mehreren Vorgesprächen im Jahr 1977 kam es zu einer langfristigen Zusammenarbeit zwischen dem Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen und der Bundesanstalt. Für die BAST ging es in erster Linie darum, unter der Bedingung knapper eigener Personalressourcen durch die Delegation bestimmter Koordinierungs- und Kontrollfunktionen dennoch eine qualitativ hochwertige empirische Sozialforschung zu garantieren; ZUMA wollte Erfahrungen in der Betreuung langfristig angelegter Behördenprojekte sammeln. Der Umfang der zu erwartenden Arbeitsbelastung durch das Projekt, aber auch die Benutzungsbedingungen von ZUMA verlangten die Einstellung eines Projektleiters bei ZUMA auf Kosten der BAST. Dieser Projektleiter konnte auf die fachliche Unterstützung des Personals der ständigen funktionalen Bereiche von ZUMA, d.h. der Feldabteilung, der Statistikabteilung, der Datenmanagement-Abteilung, der Computer-Abteilung und der Vercodungsabteilung zurückgreifen.

In der Anfangsphase der Kooperation war ein besonders intensiver Informationsaustausch nötig; dies schon deshalb, weil die inhaltliche Kompetenz zunächst ganz bei den verantwortlichen Mitarbeitern der BAST lag und zudem erste Projektarbeiten bereits abgeschlossen waren. Der Kooperationsstil hatte, von Ausnahmen abgesehen, eher generellen, unspezifischen Charakter. Bedingt durch die inhaltlichen Vorarbeiten der BAST-Mitarbeiter und die Schwierigkeiten bei der Abgrenzung zwischen methodischen und inhaltlichen Problemstellungen leistete die BAST mehr Detailarbeit als vorgesehen, insbesondere bei der Entwicklung des Erhebungsinstrumentes für die Repräsentativbefragung. Inzwischen hat das Forschungsvorhaben einen Stand erreicht, der es erlaubt, daß sich die gemeinsame Betreuungsarbeit auf die zentralen methodischen Gesichtspunkte beschränkt. Dabei erfolgt die Kommunikation in erster Linie schriftlich, weil im Rahmen des Forschungsbündels "Alkohol und Fahren" teilweise bis zu neun unterschiedliche Forschungsinstitute informiert bzw. koordiniert werden müssen. Diese Kommunikationsweise unterscheidet sich insofern von derjenigen, die sich bei ZUMA mit den Partnern im aka-

demischen Bereich herausgebildet hat. Bis heute wurden insgesamt sechs größere Berichte von ZUMA in diesen Kommunikationsprozeß eingebracht.

## 2. Einzelprojekte

Im Zentrum der Gesamtstudie "Alkohol und Fahren" steht eine Repräsentativbefragung. Diese Befragung soll grundlegende Informationen über diverse Aspekte zum Problemkomplex (z.B. Einstellungs- und Verhaltensdaten zum Fahren allgemein, Freizeitverhalten, Trinken und Fahren, spezifische Trinksituationen, usw.) liefern. Sie ist auf vielfältige Weise methodisch und inhaltlich mit anderen Untersuchungseinheiten verknüpft. Besondere Probleme stellten die erwünschte Vergleichbarkeit mit vorhandenen Instrumenten und die Konstruktion einer hinreichend genauen Frage zur Erfassung von Art und Menge getrunkenen Alkoholika dar. Die Befragung soll drei Mal innerhalb von fünf Jahren durchgeführt werden, um auch Wandlungsprozesse erkennbar zu machen. Die erste Welle wird dabei noch 1979 abgeschlossen. Ein Auswertungskonzept wird zur Zeit von ZUMA unter Berücksichtigung vorliegender Materialien ausgearbeitet.

Was die Schätzung des Anteils alkoholisierter Kraftfahrer im Verkehr anbelangt, wird eine Befragung ankommender Kraftfahrer in ausgewählten Wohngebieten erwogen. Eine konkrete Umsetzung, die die Lösung einer Reihe schwieriger methodischer Probleme - vor allem Stichproben- und Erhebungsprobleme - voraussetzt, ist bislang nicht erfolgt.

Eine Trinkmusterstudie soll die Dynamik von Trinksituationen, die möglichen Alkoholfahrten vorausgehen, durchsichtiger machen. Dabei werden spezifische Trinksituationen mit systematischer, passiv-teilnehmender Beobachtung erforscht. Ergänzend werden ausgewählte Teilnehmer zur beobachteten Situation und zu Komplexen, die bereits in der Repräsentativbefragung erhoben sind (mittels voll standardisiertem mündlichen Interview) befragt. Diese Studieneinheit befindet sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Instrumentenentwicklung.

Eine Inhaltsanalyse von Medienbeiträgen (in Zeitungen, Zeitschriften und Fernsehen) soll das Umfeld von Alkohol umreißen. Leitfragen sind dabei etwa, wie Medien den Konsum von Alkohol und seine Auswirkungen darstellen

---

und welche Bezugsrahmen (Leitbilder) aufgebaut werden. Aufgrund der methodischen Anforderungen und der bei ZUMA vorliegenden Qualifikationen übernahm ZUMA selbst die Durchführung. Die Instrumente (inhaltsanalytische Klassifikationsschemata für Druckmedien und Werbespots im Fernsehen) und Vorschläge für die eigentliche Untersuchung (Stichprobe usw.) wurden in einer vorausgehenden Pilotstudie entwickelt.

Weitere Rahmendaten zum Problemkomplex Alkohol und Fahren sollen erhoben werden durch:

1. eine Analyse der Unfallstatistik (amtliche Statistik) unter dem Aspekt möglicher Auswirkungen des Alkohols im Verkehr;
2. eine Dokumentation verkehrserzieherischer und aufklärerischer Maßnahmen im Zusammenhang mit Alkohol im Verkehr. (Die entsprechenden Informationen wurden über eine schriftliche Befragung von Institutionen gewonnen, die auf diesem Gebiet tätig sind);
3. eine Dokumentation der Gesetzgebung zum Thema Alkohol und Fahren, wobei sowohl Normvorstellungen als auch Normdurchsetzungen ermittelt und das juristische Umfeld abgesteckt werden sollen;
4. die Darstellung der Entwicklung des Alkoholkonsums, die Aufschluß über Verfügbarkeit und Reichweite von Alkoholika geben soll.

### 3. Begleitende methodologische Studien zur Repräsentativbefragung

Nicht zuletzt wegen der Brisanz des Forschungsthemas wurden bestimmte methodische Aspekte der Befragung problematisiert. Dies hatte zur Folge, daß mit der Ausschreibung dieser Studie eine Reihe von Auflagen und Zusatzbedingungen verknüpft waren, die üblicherweise im Rahmen derartiger Studien nicht angefordert werden. Im wesentlichen soll zwei Faktoren nachgegangen werden, die Befragungsergebnisse tendenziell verzerren:

#### 3.1 Ausfälle

Typischerweise treten bei Umfragen, denen eine Zufallsstichprobe von Personen zugrundeliegt, Ausfälle in dem Sinne auf, daß entweder einzelne Antworten verweigert werden oder aber Interviews überhaupt nicht zustande kommen. Über die letztgenannte Ausfallart weiß man in der Regel recht wenig. Ein zentraler Gegenstand unserer Ausfallanalysen ist daher die Sammlung und Aus-

---

wertung von Informationen über Personen bzw. Haushalte, die befragbar waren, bei denen jedoch kein Interview zustande kam (sog. nichtneutrale Ausfälle). Dokumentiert wird zunächst eine Reihe von Merkmalen über diese Ausfälle (wie Zahl der Haushaltsmitglieder, Kraftfahrzeug im Haushalt vorhanden, usw. - soweit Informationen darüber erreichbar sind). Sodann wird der Ausfallgrund mittels eines detaillierten Schemas erfaßt, das die unterschiedlichen Ebenen von Ausfällen (Stimmbezirk, Haushalt, Personen) berücksichtigt.

Geplant ist ferner, einen Teil der nicht-stichprobenneutralen Ausfälle nachzubefragen. Dadurch besteht etwa die Möglichkeit der Gegenüberstellung von Merkmalen von Befragten der ersten Welle und der Nachbefragung. Insbesondere interessiert dabei, ob es systematische Unterscheidungskriterien zwischen Erstbefragten und Verweigerern, die erst bei der Nachbefragung erfaßt wurden, gibt.

Vom Statistischen Bundesamt wurden Daten über die der Stichprobe zur Repräsentativbefragung "Alkohol und Fahren" zugrundeliegenden Grundgesamtheit zur Verfügung gestellt, so daß Verzerrungen sozialstatistischer Art durch Ausfälle besser, d.h. genauer als bislang möglich, bestimmt werden können. Um die Auswirkungen von Verzerrungen zu vermindern, sind Substitutionsgewichte und Antreffbarkeitsgewichte vorgesehen.

### 3.2 Interviewereffekte

Interviewereffekte sind insofern besonders relevant, als sie vor allem das deskriptive Ziel der Untersuchung - etwa die Ermittlung des Anteils alkoholisierter Fahrer im Verkehr - beeinflussen können. Im Fragebogen wurden eine Reihe üblicher Interviewer-Ratings (über die Befragten und die Befragungssituation) eingebaut, und für jeden im Rahmen der Befragung eingesetzten Interviewer liegt ein schriftliches Eigeninterview vor, das mit dem Fragebogen der (mündlichen) Befragung identisch ist. Diese Daten erlauben beispielsweise die Replikation gängiger Ansätze zur Analyse von Interviewereffekten. Allerdings soll versucht werden, über derartige Ansätze, die sich zumeist mit Gegenüberstellungen der Ergebnisse bestimmter Interviewergruppen begnügen und die bestenfalls isoliert einige (häufig nur implizite) Hypothesen prüfen, hinauszukommen.

# ZUMA

---

Es wird zur Zeit überprüft, ob auf der Basis einer Synopse der vielfältigen Ergebnisse ein Modell zu Interviewereffekten zu entwickeln ist, das dann anhand der vorliegenden Daten überprüfbar ist.

Die Untersuchung wird bei ZUMA von Hans D. Klingemann und Volker Schanz betreut.

KARSTEDT-HENKE, S., Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren", Bd. 1: Forschungsstand, Erklärungsansätze und Modellentwicklung. Forschungsberichte der BAST, Bereich Unfallforschung, Köln 1979.

RIEDIGER, G. & KRETSCHMER, E., Forschungskonzeption "Alkohol und Fahren", Blutalkohol, 6, 1979.

## ANGEBOT EINER BETEILIGUNG AM ZUMABUS 1980

ZUMA plant für Mai 1980 seine 5. sozialwissenschaftliche Mehrthemenbefragung. Die Umfrage ist wieder als Beteiligungsuntersuchung konzipiert: Interessierte Wissenschaftler können Fragen gegen Bezahlung einschalten und erhalten als Gegenleistung einen Datensatz mit den Antworten auf ihre Fragen und der gesamten Demographie. Dieses Serviceangebot richtet sich in erster Linie an Sozialwissenschaftler aus dem akademischen Bereich, die an Umfragedaten über die Bundesrepublik interessiert sind, für die aber eine eigene Umfrage zu aufwendig wäre.

Bei einer entsprechenden Nachfrage ist im Vorfeld der Bundestagswahlen ein ZUMABUS möglich, der sich ganz oder vorwiegend mit wahlsoziologischen Themen befaßt.

Befragt werden sollen repräsentative Querschnitte der deutschen Bevölkerung in Privathaushalten ab 18 Jahren in der Bundesrepublik und Westberlin. Bei der Adressenziehung kommt das neue ADM-Master-Sample zum Einsatz. Zielgröße sind ca. 2000 Interviews pro ZUMABUS.

---