

**Anhang zu:**

**Key Performance  
Indicator „Alkohol“**

**Entwicklung einer Methodik  
und Ersterhebung**

von

Bernhard Schrauth  
Walter Funk

Projektassistenz

Tobias Behnke  
Fabian Beug  
Hannah Jung  
Paula Schiller  
Theresa Schulte

Institut für empirische Soziologie  
an der Universität  
Erlangen-Nürnberg

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 341**

**bast**

**Anhang 1:  
Fragebogen der KPI-Hauptstudie**

## Begrüßung

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

herzlichen Dank, dass Sie uns bei dieser Befragung unterstützen. Die Studie „Fahrverhalten und Regel-treue“ ist eine repräsentative Befragung von Fahrerinnen und Fahrern von Autos und/oder motorisierten Zweirädern. Das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) führt diese Studie durch. Sie untersucht damit das Fahrtaufkommen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern sowie ausgewählte Themen der Verkehrsregel-treue.

Die Teilnahme an der Befragung ist vollständig anonym und dauert nur etwa 5 bis 10 Minuten. Ihre Teilnahme ist freiwillig und kann jederzeit ohne Angabe von Gründen beendet werden.

Ihre Angaben werden entsprechend den gesetzlichen Datenschutzrichtlinien der EU vertraulich behandelt und dienen ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken. Die Ergebnisse der Befragung werden so aufbereitet, dass lediglich Aussagen über Gruppen von Personen gemacht werden können und Rückschlüsse auf einzelne Personen nicht möglich sind. Weitere Informationen zu Ihrer Teilnahme und zum Datenschutz finden Sie im

Mit einem Klick auf „>“ starten Sie nun die Befragung. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

## Fragen

*Legende: [Zahl] für den vorgesehenen Code  
[Text] Platzhalter für automatisches Ausfüllen  
(R) für „Rotation des Eintrags“  
(E) für „exklusive Antwort“.*

### QUOTIERUNG:

1) Sind Sie ...?

<input type="checkbox"/>	... weiblich	[1]
<input type="checkbox"/>	... männlich	[2]
<input type="checkbox"/>	... divers	[3]

2) Wie alt sind Sie? \_\_\_\_\_ (Dropdown-Menü von 18 bis 81+)

## 3) In welchem Bundesland leben Sie ...?

<input type="checkbox"/>	Baden-Württemberg	[1]
<input type="checkbox"/>	Bayern	[2]
<input type="checkbox"/>	Berlin	[3]
<input type="checkbox"/>	Brandenburg	[4]
<input type="checkbox"/>	Bremen	[5]
<input type="checkbox"/>	Hamburg	[6]
<input type="checkbox"/>	Hessen	[7]
<input type="checkbox"/>	Mecklenburg-Vorpommern	[8]
<input type="checkbox"/>	Niedersachsen	[9]
<input type="checkbox"/>	Nordrhein-Westfalen	[10]
<input type="checkbox"/>	Rheinland-Pfalz	[11]
<input type="checkbox"/>	Saarland	[12]
<input type="checkbox"/>	Sachsen	[13]
<input type="checkbox"/>	Sachsen-Anhalt	[14]
<input type="checkbox"/>	Schleswig-Holstein	[15]
<input type="checkbox"/>	Thüringen	[16]

## 4) Was ist Ihr höchster Schul- bzw. Bildungsabschluss?

<input type="checkbox"/>	(Noch) ohne Abschluss	[1]
<input type="checkbox"/>	Volks- oder Hauptschule, Polytechnische Oberschule 8. Klasse	[2]
<input type="checkbox"/>	Mittlere Reife, Realschulabschluss, Polytechnische Oberschule 10. Klasse	[3]
<input type="checkbox"/>	Fachhochschulreife, Abitur, Erweiterte Oberschule 12. Klasse, Berufsausbildung mit Abitur	[4]
<input type="checkbox"/>	Fachhochschul- oder Universitätsabschluss	[5]
<input type="checkbox"/>	Anderer Abschluss, und zwar: _____	[6]

**SCREENING:**

- 5) Sind Sie in den letzten **30 Tagen** mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

- 6) Sind Sie in den letzten **30 Tagen** mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad (kein E-Scooter/E-Tretroller) gefahren?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

**SCREENING-OUT, falls nicht in den letzten 30 Tagen Auto oder motorisiertes Zweirad gefahren: FALLS „2“ in Frage 5 UND „2“ in Frage 6.**

**Merkmale motorisierter Verkehrsteilnahme**

- 7) Besitzen Sie einen Auto-Führerschein (Fahrerlaubnisklasse B/BE)?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

- 8) Besitzen Sie einen oder mehrere Führerscheine für motorisierte Zweiräder?

<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse AM (Ausblendbedingung FALLS Frage 7 = „1“)	[1]
<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse A1	[2]
<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse A2	[3]
<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse A	[4]
<input type="checkbox"/>	Eine andere, und zwar: _____	[5]
<input type="checkbox"/>	Nein (E)	[6]

- 9) FALLS „1 = Ja“ in Frage 7:  
In welchem Jahr haben Sie Ihren Auto-Führerschein (Fahrerlaubnisklasse B/BE) erworben?

JJJJ [DROPDOWN-Menü absteigend: 2021 – 1950, vor 1950]

10) FALLS „1-5“ in Frage 8:

In welchem Jahr haben Sie Ihre letzte Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad erworben?

JJJJ [DROPDOWN-Menü absteigend: 2021 – 1950, vor 1950]

11) Befinden Sie sich aktuell in der Probezeit bzw. haben Sie eine Fahrerlaubnis auf Probe?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

12) FALLS „1“ in Frage 5:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?

<input type="checkbox"/>	Selten	[1]
<input type="checkbox"/>	Mehrmals im Monat	[2]
<input type="checkbox"/>	Mehrmals pro Woche	[3]
<input type="checkbox"/>	(Fast) Täglich	[4]

13) FALLS „1“ in Frage 6:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad gefahren?

<input type="checkbox"/>	Selten	[1]
<input type="checkbox"/>	Mehrmals im Monat	[2]
<input type="checkbox"/>	Mehrmals pro Woche	[3]
<input type="checkbox"/>	(Fast) Täglich	[4]

## Erfassung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss

### ABFRAGE PERIODENPRÄVALENZ NACH ESRA2 FÜR 12 MONATE UND 30 TAGE

14) FALLS „1“ in Frage 5:

Wie oft sind Sie in den letzten **12 Monaten** als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15) FALLS „1“ in Frage 6:

Wie oft sind Sie in den letzten **12 Monaten** als FAHRERIN ODER FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16) FALLS „1“ in Frage 5:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN ODER FAHRER mit einem Auto ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17) FALLS „1“ in Frage 6:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN ODER FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## ABFRAGE PUNKTPRÄVALENZ

## ABFRAGE PUNKTPRÄVALENZ PKW-FAHRER/-INNEN

18) FALLS „1“ in Frage 5:

An welchen der letzten **7 Tage** sind Sie als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?

Am ver- gangenen Montag	Am ver- gangenen Dienstag	Am ver- gangenen Mittwoch	Am ver- gangenen Donnerstag	Am ver- gangenen Freitag	Am ver- gangenen Samstag	Am ver- gangenen Sonntag	An keinem der letzten 7 Tage (E)
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]

19) FALLS „1“ – „7“ in Frage 18, ZUFALLSAUSWAHL WOCHENTAG, dann:

Wie viele Fahrten haben Sie am vergangenen [WOCHENTAG] als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto unternommen?

Eine Fahrt, begonnen um: __:__ Uhr	Eine 2. Fahrt, begonnen um: __:__ Uhr	Eine 3. Fahrt, begonnen um: __:__ Uhr	Eine 4. Fahrt, begonnen um: __:__ Uhr	Eine 5. Fahrt, begonnen um: __:__ Uhr	Eine 6. Fahrt, begonnen um: __:__ Uhr	7 und mehr Fahrten
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]

20) ZUFALLSAUSWAHL FAHRT, dann:

Sie haben angegeben, dass Sie am vergangenen [WOCHENTAG] um ca. \_\_\_\_ Uhr als FAHRERIN oder FAHRER mit dem Auto gefahren sind.

20.1) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

<input type="checkbox"/>	Pkw	[1]
<input type="checkbox"/>	Kleintransporter bis unter 3,5 t	[2]
<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____	[3]

20.2) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

20.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert?

<input type="checkbox"/>	Bis zu fünf Minuten	[1]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
<input type="checkbox"/>	Bis zu zwei Stunden	[5]
<input type="checkbox"/>	Länger als zwei Stunden	[6]

20.4) Waren bei dieser Fahrt Mitfahrerinnen oder Mitfahrer bei Ihnen im Auto?

<input type="checkbox"/>	Ja, [XX] Mitfahrerinnen oder Mitfahrer	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

20.5) Was war das Ziel dieser Fahrt?

<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]
<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]
<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]
<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____	[8]

20.6) Haben Sie vor dieser Fahrt Alkohol getrunken?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

20.6.1) FALLS „1“ in Frage 20.6:

Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

## 20.6.2) FALLS „1“ in Frage 20.6:

Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa vor dieser Fahrt getrunken

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke – Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon), Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

## ABFRAGE PUNKTPRÄVALENZ ZWEIKRAFTRADFAHRER/-INNEN

21) FALLS „1“ in Frage 6:

An welchen der letzten **7 Tage** sind Sie selbst mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad gefahren?

Am vergangenen Montag [1]	Am vergangenen Dienstag [2]	Am vergangenen Mittwoch [3]	Am vergangenen Donnerstag [4]	Am vergangenen Freitag [5]	Am vergangenen Samstag [6]	Am vergangenen Sonntag [7]	An keinem der letzten 7 Tage (E) [8]
------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------------

22) FALLS „1“ – „7“ in Frage 21, ZUFALLSAUSWAHL WOCHENTAG, dann:

Wie viele Fahrten haben Sie am vergangenen [WOCHENTAG] als Fahrerin bzw. als Fahrer mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad unternommen?

Eine Fahrt, begonnen um: ___:___ Uhr [1]	Eine 2. Fahrt, begonnen um: ___:___ Uhr [2]	Eine 3. Fahrt, begonnen um: ___:___ Uhr [3]	Eine 4. Fahrt, begonnen um: ___:___ Uhr [4]	Eine 5. Fahrt, begonnen um: ___:___ Uhr [5]	Eine 6. Fahrt, begonnen um: ___:___ Uhr [6]	7 und mehr Fahrten [7]
---------------------------------------------	------------------------------------------------	------------------------------------------------	------------------------------------------------	------------------------------------------------	------------------------------------------------	---------------------------

23) ZUFALLSAUSWAHL FAHRT, dann:

Sie haben angegeben, dass Sie am vergangenen [WOCHENTAG] um ca. \_\_\_ Uhr als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad gefahren sind.

23.1) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

<input type="checkbox"/>	Mofa	[1]
<input type="checkbox"/>	Moped, Mokick	[2]
<input type="checkbox"/>	Motorroller	[3]
<input type="checkbox"/>	Leichtkraftrad mit einem Hubraum von 50 cm <sup>3</sup> bis zu 125 cm <sup>3</sup>	[4]
<input type="checkbox"/>	Motorrad	[5]
<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____	[6]

23.2) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

23.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert? [BITTE EINE ANTWORT AUSWÄHLEN]

<input type="checkbox"/>	Bis zu fünf Minuten	[1]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
<input type="checkbox"/>	Bis zu zwei Stunden	[5]
<input type="checkbox"/>	Länger als zwei Stunden	[6]

23.4) Waren bei dieser Fahrt eine Mitfahrerin oder ein Mitfahrer auf dem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad?

<input type="checkbox"/>	Ja, eine Mitfahrerin bzw. ein Mitfahrer	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

23.5) Was war das Ziel dieser Fahrt?

<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]
<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]
<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]
<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____	[8]

23.6) Haben Sie vor dieser Fahrt Alkohol getrunken?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

23.6.1) FALLS „1“ in Frage 23.6:

Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

## 23.6.2) FALLS „1“ in Frage 23.6:

Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa vor dieser Fahrt getrunken?

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke – Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon), Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

---

 ABFRAGE PRÄVALENZ IN DEN LETZTEN SIEBEN TAGEN – PKW-FAHRER/-IN

## 24.1) FALLS „1“ in Frage 20.6 – ALKOHOL GETRUNKEN:

Sie haben angegeben, dass Sie als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto vor einer Fahrt am vergangenen [WOCHENTAG] Alkohol getrunken haben.

Haben Sie in den vergangenen **7 Tagen** als FAHRERIN oder FAHER eines Autos auch vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer weiteren Fahrt	[1]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 weiteren Fahrten	[2]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 weiteren Fahrten	[3]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr weiteren Fahrten	[4]
<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

## 24.2) FALLS „1“ bis „4“ in Frage 24.1:

Denken Sie, dass Sie bei einer dieser Fahrten über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

## 25) FALLS „2“ in Frage 20.6 – KEINEN ALKOHOL GETRUNKEN:

Sie haben angegeben, dass Sie vor der beschriebenen Fahrt am vergangenen [WOCHENTAG] keinen Alkohol getrunken haben.

Haben Sie in den letzten **7 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER eines Autos vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer Fahrt	[1]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 Fahrten	[2]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 Fahrten	[3]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr Fahrten	[4]
<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

## &gt;&gt;&gt; FALLS „1“ bis „4“ in FRAGE 25, DANN:

Sie haben angegeben, dass Sie als FAHRERIN oder FAHRER eines Autos in den letzten **7 Tagen** vor [einer Fahrt / zwei oder mehr Fahrten] Fahrt Alkohol getrunken haben. Bitte denken Sie nun an [diese / die letzte] Fahrt, vor der Sie Alkohol getrunken haben.

26.1) An welchem Wochentag hat diese Fahrt stattgefunden?

Am vergan- genen Mon- tag [1]	Am vergan- genen Diens- tag [2]	Am vergan- genen Mitt- woch [3]	Am vergan- genen Don- nerstag [4]	Am vergan- genen Frei- tag [5]	Am vergan- genen Sams- tag [6]	Am vergan- genen Sonn- tag [7]
----------------------------------------	------------------------------------------	------------------------------------------	--------------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------

26.2) Wann sind Sie in etwa losgefahren? \_\_\_ : \_\_\_ Uhr

26.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert?

<input type="checkbox"/>	Bis zu fünf Minuten	[1]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
<input type="checkbox"/>	Bis zu zwei Stunden	[5]
<input type="checkbox"/>	Länger als zwei Stunden	[6]

26.4) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

<input type="checkbox"/>	Pkw	[1]
<input type="checkbox"/>	Kleintransporter bis unter 3,5 t	[2]
<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____	[3]

26.5) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

26.6) Waren bei dieser Fahrt Mitfahrerinnen oder Mitfahrer bei Ihnen im Auto?

<input type="checkbox"/>	Ja, [XX] Mitfahrerinnen oder Mitfahrer	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]



26.7) Was war das Ziel dieser Fahrt?

<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]
<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]
<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]
<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____	[8]

26.8.1) Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

26.8.2) Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa vor dieser Fahrt getrunken?

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	___
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke  
– Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon),  
Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle

<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

---

 ABFRAGE PRÄVALENZ IN DEN LETZTEN SIEBEN TAGEN – ZWEIKRAFTRADFÄHRER/-IN

## 27.1) FALLS „1“ in Frage 23.6: ALKOHOL GETRUNKEN

Haben Sie in den vergangenen **7 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads auch vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer weiteren Fahrt	[1]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 weiteren Fahrten	[2]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 weiteren Fahrten	[3]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr weiteren Fahrten	[4]
<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

## 27.2) FALLS „1“ – „4“ in Frage 27.1:

Denken Sie, dass Sie bei einer dieser Fahrten über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

## 28) FALLS „2“ in Frage 23.6 – KEINEN ALKOHOL GETRUNKEN:

Sie haben angegeben, dass Sie vor der beschriebenen Fahrt mit dem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad am vergangenen [WOCHENTAG] keinen Alkohol getrunken haben.

Haben Sie in den letzten **7 Tagen** als FAHRERIN bzw. FAHRER eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer Fahrt	[1]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 Fahrten	[2]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 Fahrten	[3]
<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr Fahrten	[4]
<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

## &gt;&gt;&gt; FALLS „1“ bis „4“ in FRAGE 28, DANN:

Sie haben angegeben, dass Sie als FAHRERIN oder FAHRER eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads in den letzten **7 Tagen** vor [einer Fahrt / 2 oder mehr Fahrten] Alkohol getrunken haben. Bitte denken Sie nun an [diese / die letzte] Fahrt, vor der Sie Alkohol getrunken haben.

## 29.1) An welchem Wochentag hat diese Fahrt stattgefunden?

Am vergan- genen Mon- tag [1]	Am vergan- genen Diens- tag [2]	Am vergan- genen Mitt- woch [3]	Am vergan- genen Don- nerstag [4]	Am vergan- genen Frei- tag [5]	Am vergan- genen Sams- tag [6]	Am vergan- genen Sonn- tag [7]
----------------------------------------	------------------------------------------	------------------------------------------	--------------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------

29.2) Wann sind Sie in etwa losgefahren? \_\_\_ : \_\_\_ Uhr

29.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert?

<input type="checkbox"/>	Bis zu 5 Minuten	[1]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
<input type="checkbox"/>	Bis zu 2 Stunden	[5]
<input type="checkbox"/>	Länger als 2 Stunden	[6]

29.4) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

<input type="checkbox"/>	Mofa	[1]
<input type="checkbox"/>	Moped, Mokick	[2]
<input type="checkbox"/>	Motorroller	[3]
<input type="checkbox"/>	Leichtkraftrad mit einem Hubraum von 50 cm <sup>3</sup> bis zu 125 cm <sup>3</sup>	[4]
<input type="checkbox"/>	Motorrad	[5]
<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____	[6]

29.5) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

29.6) Waren bei dieser Fahrt eine Mitfahrerin oder ein Mitfahrer auf dem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad?

<input type="checkbox"/>	Ja, eine Mitfahrerin oder ein Mitfahrer	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

29.7) Was war das Ziel dieser Fahrt?

<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]
<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]

<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]
<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____	[8]

29.8.1) Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

29.8.2) Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa dieser Fahrt getrunken?

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke  
– Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon),  
Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle

<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	_____
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	



32) Wie gut kennen Sie die Regelung zum Fahren von Autos oder motorisierten Zweirädern unter Alkoholeinfluss („Promillegrenze“)?

Wo ist die allgemeine „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer von Autos oder motorisierten Zweirädern?

DROPDOWN-MENÜ aufsteigend (0,1-er Schritte): 0,0 Promille – 2,0 Promille

Wo ist die „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer bis zum Alter von 21 Jahren und/oder während der Probezeit?

DROPDOWN-MENÜ aufsteigend (0,1-er Schritte): 0,0 Promille – 2,0 Promille



## Soziodemographie

Am Ende der Umfrage möchten wir Sie um einige Informationen über sich selbst bitten:

33) Welche Art von Tätigkeit üben Sie derzeit aus?

<input type="checkbox"/>	Vollzeit erwerbstätig	[1]
<input type="checkbox"/>	Teilzeit erwerbstätig	[2]
<input type="checkbox"/>	Auszubildende/-r	[3]
<input type="checkbox"/>	Schüler/-in	[4]
<input type="checkbox"/>	Student/-in	[5]
<input type="checkbox"/>	Hausfrau/-mann	[6]
<input type="checkbox"/>	Zurzeit arbeitslos	[7]
<input type="checkbox"/>	Etwas anderes: _____	[8]

34) FALLS „1“ – „3“ IN FRAGE 33:

Müssen Sie während Ihrer beruflichen Haupttätigkeit ein Fahrzeug fahren?

<input type="checkbox"/>	Ja, ich arbeite als Berufskraftfahrer, Taxifahrer, Busfahrer, LKW-Fahrer, ...	[1]
<input type="checkbox"/>	Ja, ich arbeite als Kurier, Postbote, Lieferant, im Kunden- oder Außendienst, mache Hausbesuche bei Patienten, ...	[2]
<input type="checkbox"/>	Nein	[3]

35) Welche Kategorie in dieser Liste trifft am ehesten auf Ihren Wohnort zu?

<input type="checkbox"/>	Eine Großstadt	[1]
<input type="checkbox"/>	Ein Vorort oder Außenbezirk einer Großstadt	[2]
<input type="checkbox"/>	Eine Stadt oder Kleinstadt	[3]
<input type="checkbox"/>	Ein ländliches Dorf	[4]
<input type="checkbox"/>	Ein Bauernhof oder ein Haus auf dem Land	[5]

36) Welche Social Media-Kanäle nutzen Sie mindestens einmal pro Woche?

<input type="checkbox"/>	Facebook	(R)	[1]
<input type="checkbox"/>	YouTube	(R)	[2]
<input type="checkbox"/>	Instagram	(R)	[3]

<input type="checkbox"/>	TikTok	(R)	[4]
<input type="checkbox"/>	Twitter	(R)	[5]
<input type="checkbox"/>	Snapchat	(R)	[6]
<input type="checkbox"/>	WhatsApp	(R)	[7]
<input type="checkbox"/>	Twitch	(R)	[8]
<input type="checkbox"/>	Telegram	(R)	[9]
<input type="checkbox"/>	Facebook Messenger	(R)	[10]
<input type="checkbox"/>	Andere		[11]
<input type="checkbox"/>	Keine	(E)	[12]

37) In unserer Gesellschaft gibt es Gruppen, die sich eher nach oben und Gruppen, die sich eher nach unten orientieren. Hier sehen Sie eine Skala, die von oben (10) nach unten (01) verläuft. Wo würden Sie sich in dieser Skala einordnen?

<input type="checkbox"/>	10 (Am höchsten, an der Spitze)	[10]
<input type="checkbox"/>	09	[9]
<input type="checkbox"/>	08	[8]
<input type="checkbox"/>	07	[7]
<input type="checkbox"/>	06	[6]
<input type="checkbox"/>	05	[5]
<input type="checkbox"/>	04	[4]
<input type="checkbox"/>	03	[3]
<input type="checkbox"/>	02	[2]
<input type="checkbox"/>	01 (Am niedrigsten, ganz unten)	[1]

Sie haben nun das Ende der Umfrage erreicht. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, den Fragebogen auszufüllen.

Bitte beachten Sie: Wenn Sie nun auf ">>" klicken, wird der Fragebogen gespeichert und fertiggestellt. Eine weitere Bearbeitung ist dann nicht mehr möglich.

(LETZTE SEITE)

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Umfrage!

**Anhang 2:  
Tabellen zu Kapitel 7  
(Befragungsergebnisse)**

Fahrten in den letzten 30 Tagen mit einem Pkw oder einem motorisierten Zweirad	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja	4.692	99,2	690	14,6
Nein	38	0,8	4.040	85,4
Gesamt	4.730	100,0	4.730	100,0

**Tab. 7A-1:** Fahrten in den letzten 30 Tagen mit einem Pkw oder einem motorisierten Zweirad

	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Selten	268	5,7	234	33,9
Mehrmals im Monat	679	14,5	247	35,8
Mehrmals pro Woche	1.336	28,5	145	21,0
(Fast) Täglich	2.409	51,3	64	9,3
Gesamt	4.692	100,0	690	100,0

**Tab. 7A-2:** Häufigkeit der Fahrten in den letzten 30 Tagen – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Fahrerlaubnisbesitz Klasse B / BE	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
Ja	4.718	99,7	4.692	100,0	678	98,2
Nein	12	0,3	0	0,0	12	1,8
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

**Tab. 7A-3:** Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B / BE – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Geschlecht	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
Weiblich	2.282	48,2	2.270	48,4	202	29,2
Männlich	2.443	51,7	2.417	51,5	489	70,8
Divers	5	0,1	5	0,1	-	-
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

**Tab. 7A-4:** Geschlecht der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Alter	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
18 bis 24 Jahre	330	7,0	323	6,9	68	9,9
25 bis 34 Jahre	766	16,2	763	16,3	148	21,4
35 bis 44 Jahre	781	16,5	773	16,5	139	20,1
45 bis 54 Jahre	1.063	22,5	1.056	22,5	166	24,0
55 bis 64 Jahre	817	17,3	808	17,2	104	15,1
65 Jahre und älter	973	20,6	969	20,7	66	9,5
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

**Tab. 7A-5:** Lebensalter der Befragten in sechs Kategorien – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Höchster Bildungsabschluss	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%	n	%
(Noch) ohne Abschluss	13	0,3	13	0,3	4	0,5
Volks- oder Hauptschule, Polytechnische Oberschule 8. Klasse	1.478	31,3	1.464	31,2	194	28,1
Mittlere Reife, Realschulabschluss, Polytechnische Oberschule 10.Klasse	1.611	34,1	1.599	34,1	257	37,2
Fachhochschulreife, Abitur, Erweiterte Oberschule 12. Klasse, Berufsausbildung mit Abitur	713	15,1	705	15,0	123	17,8
Fachhochschul- oder Universitätsabschluss	870	18,4	868	18,5	111	16,1
Anderer Abschluss	45	0,9	44	0,9	2	0,3
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

**Tab. 7A-6:** Höchster Bildungsabschluss der Befragten – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Subjektive Einschätzung des sozialen Status	Gesamt		Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	n	%	n
1 (Am niedrigsten, ganz unten)	64	1,4	63	1,4	13	1,9
2	74	1,6	73	1,6	13	1,9
3	210	4,4	207	4,4	27	3,9
4	331	7,0	327	7,0	42	6,0
5	1.275	27,0	1.264	26,9	159	23,0
6	1.228	26,0	1.219	26,0	183	26,4
7	910	19,2	907	19,3	141	20,4
8	467	9,9	462	9,8	72	10,4
9	101	2,1	101	2,1	20	2,9
10 (Am höchsten, an der Spitze)	70	1,5	70	1,5	22	3,1
Gesamt	4.730	100,0	4.692	100,0	690	100,0

**Tab. 7A-7:** Subjektive Selbsteinschätzung des sozialen Status – getrennt für alle Befragten, für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Wie oft sind Sie in den letzten 12 Monaten als Fahrer/-in mit einem Auto ...	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
<b>... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten</b>												
1 (Nie)	87,0	78,6	-	69,3	66,8	78,8	85,3	92,2	91,7	83,0	74,6	82,7
2	9,8	16,1	-	22,9	24,0	14,9	12,1	6,2	6,6	13,2	10,4	13,1
3	2,1	2,9	-	4,0	5,9	3,5	1,6	1,1	0,7	2,4	5,2	2,5
4	0,7	1,3	-	1,2	2,4	1,8	0,9	0,2	0,2	0,9	5,8	1,0
5 (Fast) immer	0,3	1,1	-	2,5	0,9	1,0	0,1	0,2	0,7	0,6	4,0	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.270	2.416	5	323	763	773	1.056	809	969	4.519	173	4.692
<b>... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten</b>												
1 (Nie)	96,5	93,3	-	89,2	90,6	93,4	95,7	97,5	98,0	95,4	79,4	94,8
2	2,1	3,8	-	7,1	5,9	3,0	1,6	2,0	1,4	2,9	6,3	3,0
3	0,3	1,5	-	1,9	1,7	1,3	1,1	0,2	0,2	0,8	4,6	0,9
4	0,4	0,9	-	1,5	1,4	1,3	0,3	0,1	0	0,4	5,7	0,6
5 (Fast) immer	0,7	0,6	-	0,3	0,4	1,0	1,2	0,1	0,3	0,5	4,0	0,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.270	2.417	5	323	762	773	1.056	808	969	4.520	175	4.692
<b>... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten</b>												
1 (Nie)	97,8	95,6	-	92,0	93,1	96,0	97,0	98,8	99,3	97,3	81,0	96,6
2	0,7	1,5	-	5,0	2,6	0,5	0,9	0,4	0,1	0,9	8,0	1,1
3	0,5	1,2	-	1,2	1,8	1,2	0,9	0,2	0,1	0,7	4,0	0,8
4	0,5	0,9	-	1,5	1,7	0,9	0,7	0,1	0,1	0,6	4,6	0,7
5 (Fast) immer	0,4	0,9	-	0,3	0,8	1,4	0,6	0,5	0,4	0,6	2,3	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.416	5	323	764	773	1.055	810	969	4.518	174	4.692
<b>... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten</b>												
1 (Nie)	90,1	88,5	-	88,9	85,8	87,1	88,3	90,2	94,4	89,6	82,2	89,3
2	5,7	6,6	-	7,1	8,7	6,6	6,1	6,2	3,5	6,2	5,2	6,1
3	2,0	2,2	-	2,8	2,8	2,6	2,5	1,5	1,0	2,0	5,2	2,1
4	0,7	1,0	-	0,3	1,6	0,9	1,3	0,6	0,1	0,8	2,9	0,9
5 (Fast) immer	1,5	1,7	-	0,9	1,2	2,8	1,9	1,5	0,9	1,5	4,6	1,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.417	5	323	763	773	1.057	808	968	4.518	174	4.692

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-8:** Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als Fahrer/-in eines Autos in den letzten 12 Monaten – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Wie oft sind Sie in den letzten 30 Tagen als Fahrer/-in mit einem Auto ...	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
	<b>... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten</b>											
1 (Nie)	90,4	82,8	-	75,2	72,3	85,1	90,0	93,0	93,4	86,8	77,1	86,5
2	7,6	13,5	-	19,5	21,0	10,6	8,3	6,2	5,8	10,6	10,3	10,6
3	1,5	2,2	-	3,1	3,9	3,0	1,1	0,7	0,5	1,7	5,1	1,8
4	0,5	1,2	-	1,9	2,4	1,0	0,5	0	0,1	0,6	5,7	0,8
5 (Fast) immer	0,1	0,4	-	0,3	0,4	0,3	0,1	0,1	0,2	0,2	1,7	0,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.417	5	323	762	772	1.056	809	969	4.519	175	4.692
	<b>... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten</b>											
1 (Nie)	97,6	95,4	-	92,0	92,7	95,2	97,6	98,8	98,9	98,9	85,1	96,4
2	1,5	2,6	-	5,3	3,9	1,9	1,5	1,1	0,9	2,0	2,9	2,1
3	0,7	1,5	-	2,2	2,4	2,1	0,6	0,1	0,1	0,8	8,0	1,1
4	0,3	0,3	-	0,3	0,9	0,4	0,3	0	0	0,2	2,3	0,3
5 (Fast) immer	0	0,2	-	0,3	0,1	0,4	0	0	0,1	0,1	1,7	0,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.417	5	323	762	772	1.056	808	970	4.518	174	4.692
	<b>... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten</b>											
1 (Nie)	98,7	96,2	-	93,5	94,0	96,6	98,2	99,5	99,5	97,9	85,1	97,5
2	0,4	1,1	-	2,2	2,1	0,8	0,3	0,2	0,4	0,8	1,7	0,8
3	0,4	1,6	-	1,9	2,9	1,4	0,8	0	0,1	0,7	9,1	1,0
4	0,4	0,5	-	1,5	0,7	0,8	0,4	0	0	0,4	2,3	0,4
5 (Fast) immer	0,1	0,5	-	0,9	0,4	0,4	0,4	0,2	0	0,3	1,7	0,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.417	5	324	763	773	1.056	809	970	4.519	175	4.692
	<b>... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten</b>											
1 (Nie)	92,2	91,1	-	89,8	90,4	90,4	90,5	92,2	94,9	91,9	85,6	91,7
2	4,8	4,9	-	6,2	5,2	4,5	5,4	5,2	3,3	4,9	2,9	4,8
3	1,6	2,0	-	2,2	2,5	3,1	1,6	1,0	1,0	1,7	5,2	1,8
4	0,5	0,9	-	0,6	1,2	0,9	1,1	0,4	0,1	0,6	4,6	0,7
5 (Fast) immer	0,9	1,1	-	1,2	0,7	1,0	1,3	1,2	0,6	1,0	1,7	1,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.417	5	323	763	773	1.057	808	969	4.519	174	4.692

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-9:** Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als Fahrer/-in eines Autos in den letzten 30 Tagen – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Wie oft sind Sie in den letzten 12 Monaten als Fahrer/-in mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad ...	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
<b>... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten</b>												
1 (Nie)	91,0	84,7	-	79,1	76,0	85,7	89,8	97,1	95,4	89,6	56,9	86,5
2	2,5	6,5	-	7,5	8,2	3,6	5,4	2,9	3,1	5,4	4,6	5,3
3	1,5	3,5	-	6,0	6,8	2,9	0,6	0	1,5	1,6	16,6	3,0
4	3,5	3,5	-	3,0	6,8	4,3	3,6	0	0	2,6	10,8	3,5
5 (Fast) immer	1,5	1,8	-	4,5	2,1	3,6	0,6	0	0	0,8	10,8	1,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	201	489	0	67	146	140	166	104	65	625	65	690
<b>... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten</b>												
1 (Nie)	94,5	89,5	-	86,8	83,1	90,6	93,3	98,1	97,0	93,9	61,2	90,8
2	0,5	3,3	-	7,4	4,1	0,7	0,6	1,0	3,0	1,9	7,5	2,5
3	1,5	3,5	-	1,5	6,8	3,6	3,0	0	0	2,1	11,9	3,0
4	1,0	3,1	-	2,9	5,4	3,6	1,2	0	0	1,3	13,4	2,5
5 (Fast) immer	2,5	0,6	-	1,5	0,7	1,4	1,8	1,0	0	0,8	6,0	1,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	201	488	0	68	148	138	165	104	66	624	67	690
<b>... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten</b>												
1 (Nie)	93,6	90,2	-	89,7	82,3	89,1	94,5	99,0	98,5	93,9	66,2	91,1
2	0,5	3,3	-	5,9	4,8	2,9	0	1,0	0	1,6	10,8	2,5
3	1,0	3,3	-	0	9,5	1,4	0,6	0	1,5	2,1	7,7	2,6
4	3,0	2,3	-	2,9	2,7	4,3	2,4	0	0	1,3	13,8	2,5
5 (Fast) immer	2,0	1,0	-	1,5	0,7	2,2	2,4	0	0	1,1	1,5	1,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	202	488	0	68	147	138	165	104	66	624	65	690
<b>... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten</b>												
1 (Nie)	87,6	86,9	-	83,8	79,6	87,7	90,4	90,3	93,8	89,6	61,5	87,0
2	4,0	4,7	-	5,9	9,5	1,4	1,8	5,8	1,5	4,2	9,2	4,5
3	3,5	4,9	-	2,9	6,1	8,7	2,4	1,9	1,5	3,7	12,3	4,5
4	2,5	2,5	-	5,9	4,1	0,7	3,0	1,0	0	1,3	13,8	2,5
5 (Fast) immer	2,5	1,0	-	1,5	0,7	1,4	2,4	1,0	3,1	1,3	3,1	1,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	201	488	0	68	147	138	166	103	65	625	65	690

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-10:** Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten als Fahrer/-in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads in den letzten 12 Monaten – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus



Wie oft sind Sie in den letzten 30 Tagen als Fahrer/-in mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad ...	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
<b>... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten</b>												
1 (Nie)	93,0	86,5	-	77,6	80,3	89,9	92,1	96,2	95,5	91,6	64,1	88,5
2	3,0	6,9	-	14,9	6,8	3,6	4,2	3,8	4,5	5,1	10,9	5,7
3	2,0	3,9	-	4,5	8,8	2,9	1,2	0	0	1,6	18,8	3,2
4	2,0	1,6	-	3,0	2,0	2,2	2,4	0	0	1,8	3,1	1,8
5 (Fast) immer	0	1,0	-	0	2,0	1,4	0	0	0	0,5	3,1	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	201	490	0	67	147	139	165	104	66	626	64	690
<b>... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten</b>												
1 (Nie)	95,0	91,8	-	91,2	84,4	92,8	94,0	99,0	100,0	95,0	69,7	92,7
2	3,5	3,3	-	5,9	6,8	1,4	3,0	1,0	0	2,7	10,	3,3
3	0,5	2,7	-	0	3,4	4,3	2,4	0	0	1,3	9,1	2,0
4	0,5	1,2	-	2,9	2,7	0	0,6	0	0	0,3	7,6	1,1
5 (Fast) immer	0,5	1,0	-	0	2,7	1,4	0	0	0	0,6	3,0	0,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	201	488		68	147	139	166	104	65	625	66	690
<b>... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamente) genommen hatten</b>												
1 (Nie)	94,5	92,2	-	88,4	84,5	92,9	93,4	99,0	98,5	95,0	70,3	92,6
2	1,0	2,5	-	4,3	6,1	1,4	0	1,0	1,5	1,3	9,4	2,1
3	1,0	2,5	-	2,9	5,4	1,4	1,8	0	0	1,0	12,5	2,2
4	2,0	2,7	-	4,3	4,1	4,3	1,8	0	0	1,9	7,8	2,5
5 (Fast) immer	1,5	0,2	-	0	0	0	3,0	0	0	0,8	0	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	201	487	0	69	148	140	166	105	66	625	64	690
<b>... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten</b>												
1 (Nie)	91,1	90,2	-	89,7	83,0	92,1	92,1	93,3	93,9	92,3	72,7	90,4
2	2,5	2,9	-	2,9	6,1	0,7	1,2	2,9	1,5	2,2	7,6	2,7
3	2,5	3,9	-	7,4	6,1	2,9	2,4	1,9	1,5	2,2	15,2	3,6
4	3,0	2,3	-	0	4,8	4,3	1,8	1,0	1,5	2,2	4,5	2,5
5 (Fast) immer	1,0	0,8	-	0	0	0	2,4	1,0	1,5	1,0	0	0,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	202	488	0	68	147	140	165	105	66	625	66	690

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-11:** Fahrten unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten Fahrer/-in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads in den letzten 30 Tagen – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Zufällig ausgewählte Fahrt: Alkoholkonsum vor der Fahrt	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja	30	0,7	12	3,5
Nein	4.427	99,3	331	96,5
Gesamt	4.458	100,0	343	100,0

**Tab. 7A-12:** Fahrt unter Alkoholeinfluss – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Zufällig ausgewählte Fahrt: BAK-Grenze überschritten	Pkw-Fahrer/-innen		Fahrer/-innen motorisierter Zweiräder	
	n	%	n	%
Ja	13	42,9	3	23,3
Nein	17	57,1	9	76,7
Gesamt	30	100,0	12	100,0

**Tab. 7A-13:** Subjektive Einschätzung einer Übertretung der gesetzlich geltenden Grenze für die BAK im Straßenverkehr bei der zufällig ausgewählten Fahrt – getrennt für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer und für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder

Was halten Sie von den aktuellen Promillegrenzen und den Strafen in Deutschland für das Fahren unter Alkoholeinfluss?	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
<b>Die aktuellen Regelungen für das Fahren unter Alkoholeinfluss sollten strenger sein.</b>												
Stimme überhaupt nicht zu	2,1	5,1	-	3,0	4,6	3,5	5,1	2,4	2,8	3,7	2,2	3,7
Stimme nicht zu	5,7	8,9	-	13,3	9,4	8,3	6,6	6,4	4,6	7,2	11,7	7,4
Weder noch	15,2	20,5	-	25,2	21,7	15,7	15,7	15,9	18,7	17,8	21,8	18,0
Stimme zu	24,4	24,1	-	29,7	26,5	25,1	24,2	19,7	23,7	23,9	32,4	24,2
Stimme voll und ganz zu	52,6	41,3	-	28,8	37,9	47,4	48,4	55,6	50,2	47,4	31,8	46,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.282	2.443	5	330	766	781	1.063	818	973	4.549	179	4.730
<b>Die aktuellen Regelungen für das Fahren unter Alkoholeinfluss werden nicht ausreichend kontrolliert.</b>												
Stimme überhaupt nicht zu	2,4	4,5	-	5,2	4,2	4,0	3,6	2,4	2,7	3,4	6,1	3,5
Stimme nicht zu	6,2	8,1	-	8,5	9,9	6,8	7,0	6,6	5,7	7,1	8,9	7,2
Weder noch	17,4	22,4	-	24,5	22,8	20,2	19,1	18,5	18,2	19,9	22,2	20,0
Stimme zu	31,1	30,5	-	38,8	33,4	30,3	28,3	27,9	31,3	30,6	36,1	30,8
Stimme voll und ganz zu	43,0	34,6	-	23,0	29,6	38,7	42,1	44,3	42,1	39,1	26,7	38,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.282	2.442	5	330	766	781	1.063	818	973	4.550	180	4.730
<b>Die aktuellen Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss sind zu streng.</b>												
Stimme überhaupt nicht zu	53,6	42,5	-	40,0	40,3	46,5	50,1	51,9	51,8	48,5	31,1	47,9
Stimme nicht zu	26,4	25,5	-	37,0	30,8	25,0	22,4	23,3	25,3	25,6	33,9	26,0
Weder noch	11,2	18,3	-	13,0	18,5	15,5	16,0	12,5	13,1	14,8	16,7	14,9
Stimme zu	3,4	6,7	-	5,8	5,2	6,5	5,4	4,2	4,0	4,9	11,1	5,1
Stimme voll und ganz zu	5,4	6,9	-	4,2	5,1	6,5	6,1	8,2	5,9	6,2	7,2	6,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.281	2.443	5	330	766	781	1.063	817	973	4.551	180	4.730

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-14:** Was halten Sie von den aktuellen Promillegrenzen und den Strafen in Deutschland für das Fahren unter Alkoholeinfluss? – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Wie wahrscheinlich ist es bei einer typischen Autofahrt, dass Sie als Fahrer/-in von der Polizei kontrolliert werden auf ...	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
<b>... Alkohol, d. h. einen Atemalkoholtest machen müssen.</b>												
1 Sehr unwahrscheinlich	65,8	47,2	-	50,2	47,7	55,6	55,6	61,2	61,8	56,6	44,5	56,2
2	11,1	16,0	-	18,0	16,3	12,2	13,4	11,3	13,5	13,5	17,9	13,7
3	3,8	7,0	-	6,8	10,2	4,4	4,8	4,1	3,8	5,4	5,8	5,4
4 Neutral	15,8	23,2	-	17,3	17,7	21,0	21,6	20,4	18,0	19,6	19,1	19,6
5	1,3	3,4	-	4,6	3,3	3,2	2,3	1,1	1,2	2,2	5,2	2,3
6	0,9	1,7	-	1,5	2,9	1,7	1,0	0,5	0,7	1,1	5,8	1,3
7 Sehr wahrscheinlich	1,3	1,6	-	1,5	2,0	1,9	1,2	1,4	0,9	1,4	17	1,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.270	2.416	5	323	763	773	1.057	807	970	4.518	173	4.692
<b>... den Konsum von illegalen Drogen</b>												
1 Sehr unwahrscheinlich	75,6	62,0	-	66,1	61,0	65,9	68,2	73,7	73,7	69,1	56,6	68,6
2	7,8	10,0	-	10,9	9,8	8,7	9,1	7,2	9,5	9,0	9,7	9,0
3	2,0	4,4	-	3,7	6,5	3,4	2,6	2,2	2,0	3,2	4,0	3,2
4 Neutral	10,8	17,9	-	13,0	13,9	15,3	15,9	15,1	12,4	14,2	19,4	14,4
5	1,2	2,8	-	2,8	4,5	3,1	1,6	0,5	0,9	1,9	4,6	2,0
6	0,7	1,2	-	1,6	1,4	1,6	0,9	0,4	0,3	0,8	4,0	0,9
7 Sehr wahrscheinlich	1,8	1,7	-	1,9	2,9	2,1	1,8	1,0	1,2	1,8	1,7	1,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.271	2.418	5	322	764	772	1.057	809	970	4.518	175	4.692

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-15:** Wie wahrscheinlich ist es bei einer typischen Autofahrt, dass Sie als Fahrer/ in von der Polizei kontrolliert werden – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Wie wahrscheinlich ist es bei einer typischen Fahrt mit dem motorisierten Zweirad, dass Sie als Fahrer/-in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads von der Polizei kontrolliert werden auf ...	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
	... Alkohol, d. h. einen Atemalkoholtest machen müssen.											
1 Sehr unwahrscheinlich	60,4	44,7	-	57,4	34,9	46,4	57,2	47,1	62,1	50,3	39,4	49,3
2	9,4	12,3	-	11,8	11,4	12,1	10,2	10,6	12,1	11,5	9,1	11,4
3	4,5	7,0	-	8,8	13,4	5,7	2,4	3,8	3,0	5,3	15,2	6,2
4 Neutral	14,4	28,8	-	14,7	22,8	16,4	21,7	32,7	19,7	22,4	13,6	21,7
5	4,0	5,1	-	4,4	7,4	7,9	3,0	1,9	1,5	4,0	12,1	4,9
6	2,5	2,7	-	0	5,4	4,3	3,0	0	0	2,7	3,0	2,7
7 Sehr wahrscheinlich	5,0	3,5	-	2,9	4,7	7,1	2,4	3,8	1,5	3,7	7,6	3,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	202	488	0	68	149	140	166	104	66	624	66	690
	... den Konsum von illegalen Drogen											
1 Sehr unwahrscheinlich	65,0	51,1	-	61,8	37,8	55,8	63,3	54,8	68,2	56,9	42,4	55,4
2	8,4	9,6	-	13,2	7,4	11,6	7,2	8,7	10,6	8,8	12,1	9,2
3	4,4	5,3	-	1,5	14,9	2,9	2,4	1,9	1,5	4,8	6,1	5,0
4 Neutral	13,8	24,7	-	16,2	26,4	18,1	19,3	29,8	16,7	21,3	24,2	21,6
5	3,4	5,7	-	5,9	7,4	5,8	5,4	1,0	1,5	4,5	10,6	5,0
6	2,1	1,8	-	1,5	4,1	2,2	1,8	0	0	1,6	3,0	1,8
7 Sehr wahrscheinlich	3,0	1,6	-	0	2,0	3,6	0,6	3,8	1,5	2,1	1,5	2,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	203	489	0	68	148	138	166	104	66	624	66	690

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-16:** Wie wahrscheinlich ist es bei einer typischen Fahrt mit dem motorisierten Zweirad, dass Sie als Fahrer/ in eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads von der Polizei kontrolliert werden – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Allgemeine „Promillegrenze“	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
<b>Wo ist die allgemeine „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer von Autos oder motorisierten Zweirädern?</b>												
0,0 bis 0,4 Promille	39,0	27,1	-	29,7	32,6	38,9	36,6	31,1	26,3	32,5	39,7	32,8
0,5 Promille	45,5	56,5	-	57,3	55,7	51,1	48,4	48,9	50,6	51,4	45,8	51,2
0,6 bis 1,0 Promille	13,7	15,4	-	9,7	9,7	8,2	14,4	19,3	21,7	14,8	11,2	14,6
1,1 bis 2,0 Promille	1,8	1,0	-	3,3	2,0	1,8	0,6	0,7	1,4	1,3	3,4	1,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.282	2.443	5	330	766	781	1.062	818	973	4.551	179	4.730
<b>Wo ist die allgemeine „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer bis zum Alter von 21 Jahren und/oder während der Probezeit?</b>												
0,0 bis 0,4 Promille	82,8	82,8	-	88,2	81,5	81,9	83,3	84,1	81,4	83,0	78,8	82,8
0,5 Promille	14,5	14,4	-	8,5	16,2	16,0	14,7	13,0	14,6	14,3	17,3	14,4
0,6 bis 1,0 Promille	2,2	2,4	-	2,7	1,7	1,8	1,6	2,8	3,6	2,3	3,9	2,3
1,1 bis 2,0 Promille	0,5	0,4	-	0,6	0,7	0,3	0,5	0,2	0,4	0,4	0	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.283	2.444	5	330	766	781	1.063	816	972	4.550	179	4.730

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

**Tab. 7A-17:** Kenntnisstand zur „Promillegrenze“ – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

Welche Social Media-Kanäle nutzen Sie mindestens einmal pro Woche?	Geschlecht			Alter						Fahranfängerstatus		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	Divers <sup>1)</sup>	18 – 24	25 – 34	35 – 44	45 – 54	55 – 64	65+	Nicht in PZ <sup>2)</sup> , 21+ Jahre	In PZ <sup>2)</sup> oder <21 Jahre	
	%											
WhatsApp	87,1	80,5	-	93,6	91,2	88,4	84,6	81,1	71,8	83,4	90,6	83,7
Facebook	63,7	56,3	-	43,3	63,9	70,6	64,5	60,2	48,3	60,6	41,1	59,9
YouTube	43,6	55,5	-	77,8	69,9	57,6	44,7	39,2	32,6	48,8	74,3	49,8
Instagram	40,8	35,2	-	88,2	62,7	48,5	33,2	21,0	12,4	36,3	79,2	38,0
Facebook Messenger	28,9	27,0	-	15,5	32,9	32,9	33,0	28,5	18,2	28,0	25,0	27,9
TikTok	11,6	12,6	-	33,6	18,0	15,2	11,5	7,8	2,2	11,1	38,1	12,1
Telegram	10,4	12,4	-	14,9	16,9	14,8	13,1	6,7	5,5	11,2	17,6	11,4
Twitter	6,4	12,2	-	17,9	10,4	13,3	8,8	6,8	5,6	9,1	17,9	9,4
Snapchat	8,7	7,6	-	55,1	12,1	5,8	4,3	1,7	0,6	6,7	45,8	8,1
Twitch	2,0	5,4	-	13,8	8,3	4,4	2,7	0,3	0,2	3,4	12,2	3,7
Andere Social Media-Kanäle	3,0	4,0	-	5,4	3,3	3,1	3,7	3,4	3,5	3,4	7,0	3,6
Keine Social Media-Kanäle	5,0	7,4	-	0,9	2,3	3,0	4,0	7,1	15,5	6,5	0,0	6,2
Basis (n)	2.282	2.443	5	330	766	781	1.063	817	973	4.550	180	4.730

<sup>1)</sup> Aufgrund niedriger Fallzahlen wird die Geschlechtsangabe „Divers“ in dieser Auswertung nicht ausgegeben;

<sup>2)</sup> PZ = Probezeit;

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

**Tab. 7A-18:** Welche Social Media-Kanäle nutzen Sie mindestens einmal pro Woche? – nach dem Geschlecht, dem Alter und dem Fahrerlaubnisstatus

**Anhang 3:  
Manual zur regelmäßigen  
Erhebung des KPI für Alkohol**





Institut für  
empirische  
Soziologie  
an der  
Universität  
Erlangen-  
Nürnberg

# Key Performance Indicator für Alkohol – Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung

Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit  
FE 82.0758/2021

Manual zur regelmäßigen Erhebung des KPI für Alkohol  
31. Juli 2022

**Autoren / Projektbearbeitung:**

Bernhard Schrauth  
Dr. Walter Funk

**Projektleitung:**

Dr. Walter Funk

MANUAL

---

**Manual**  
**Institut für empirische Soziologie Nürnberg**  
**Juli 2022**

---

**Zitiervorschlag:**

Schrauth, Bernhard; Funk, Walter (2022):  
Key Performance Indicator für Alkohol – Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung.  
Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0758/2021. Manual zur regel-  
mäßigen Erhebung des KPI für Alkohol. 31. Juli 2022. Nürnberg: Institut für empirische  
Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

---

**© Institut für empirische Soziologie**  
**an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg**  
**Marienstraße 2 90402 Nürnberg**  
**Telefon 0911 – 23 565 0 Fax 0911 – 23 565 50**  
**<http://www.ifes.uni-erlangen.de>**  
**E-Mail: [info@ifes.uni-erlangen.de](mailto:info@ifes.uni-erlangen.de)**

---

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ziel des vorliegenden Manuals .....</b>	<b>M-4</b>
<b>2</b>	<b>Definition des KPI für Alkohol und methodische Mindestanforderungen .....</b>	<b>M-4</b>
<b>3</b>	<b>Erhebung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in Deutschland .....</b>	<b>M-5</b>
3.1	Erhebungsmethode .....	M-5
3.2	Erfassung des KPI für Alkohol .....	M-6
3.3	Grundgesamtheit, Stichprobenziehung und Stichprobenumfang .....	M-7
3.4	Erhebungsinstrument: Fragebogen, insbesondere Darstellung der Punktprävalenz .....	M-9
3.4.1	Erfassung von Merkmalen der motorisierten Verkehrsteilnahme .....	M-9
3.4.2	Periodenprävalenz: Zwölf Monats- bzw. 30 Tage-Prävalenz in Anlehnung an die ESRA2-Studie .....	M-10
3.4.3	Fahrtenbasierte Prävalenz einer Fahrt in den letzten sieben Tagen .....	M-10
3.4.4	Sieben Tage-Prävalenz einer ausgewählten Alkoholfahrt mit Erfassung von Wegemerkmalen.	M-11
3.4.5	Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen.....	M-12
3.4.6	Soziodemographie .....	M-12
<b>4</b>	<b>Pretest und Hauptstudie.....</b>	<b>M-13</b>
4.1	Durchführung eines Pretests und Erhebung der Hauptstudie .....	M-13
4.2	Datenaufbereitung und Sicherung der Datenqualität.....	M-14
4.3	Datengewichtung und Repräsentativität .....	M-15
4.4	Vorgehen bei der statistischen Datenanalyse.....	M-16
<b>5</b>	<b>Ergebnisberichterstattung .....</b>	<b>M-17</b>
<b>6</b>	<b>Schlussbemerkungen .....</b>	<b>M-19</b>
	<b>Literatur .....</b>	<b>M-21</b>

## **1 Ziel des vorliegenden Manuals**

In der Verkehrssicherheitsarbeit dienen sog. „Key Performance Indicators“ (KPIs; vgl. EC 2017, 2020) oder „Safety Performance Indicators“ (SPIs; vgl. FUNK, ORLOWSKI und BRAUN 2021) der Beschreibung des tatsächlichen „Betriebszustands“ bzw. der sog. „Operational conditions“ (VIS 2005: 4) des Straßenverkehrssystems und dem Monitoring einschlägiger Prädiktoren von Straßenverkehrsunfällen. KPIs, oder sog. „Verkehrssicherheitsindikatoren“ (BMVI 2021: 11), sollen zukünftig auch in Deutschland die Erreichung des Leitbildes der „Vision Zero“ monitoren.

Auf europäischer Ebene werden die entsprechenden nationalen Politiken moderiert und unterstützt (vgl. EC 2020). Um den Fortschritt der Verkehrssicherheitsarbeit in den Mitgliedsländern, hin zu einer Verringerung der Getöteten und Schwerverletzten bzw. der Erreichung des Leitbildes Vision Zero zu messen und zwischen den Mitgliedsländern zu vergleichen, verfolgt die Europäische Kommission den Weg der freiwilligen Meldung der jeweils national erhobenen KPIs. Die Bemühungen um möglichst einheitliche KPIs in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) werden im Projekt EU-BASELINE<sup>1</sup> gebündelt, in dem 18 EU-Mitgliedsstaaten die Erhebung ihrer nationalen KPI-Werte koordinieren, um so die von EC (2020) gewünschte länderübergreifende Vergleichbarkeit der nationalen KPI-Erhebungen zu gewährleisten. BASELINE konzentriert sich auf die acht KPIs

- Geschwindigkeit,
- Sicherheitsgurt (Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme),
- Schutzausrüstung (Fahrrad- und Motorradhelme),
- Alkohol,
- Ablenkung,
- Fahrzeugsicherheit,
- Infrastruktur und
- Versorgung nach einem Unfall.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde ein KPI zum Ausmaß der Alkoholfahrten in Deutschland erstmalig im Jahr 2022 im Rahmen des FE 82.0758/2021 erhoben (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022). Zukünftig soll dieser KPI in regelmäßigen Abständen erneut erhoben werden und so die Darstellung einer nationalen Zeitreihe (Trend) sowie internationale Vergleiche erlauben.

Im vorliegenden Manual werden – im Sinne eines Methodenberichts – die in der Ersterhebung gewählte Erhebungsmethodik und der Prozess der Entwicklung des Indikators für Alkohol sowie der möglichen Subindikatoren ausführlich dokumentiert. Diese Dokumentation dient als Anleitung für das Vorgehen bei der zukünftigen, wiederholten Durchführung der Erhebung eines KPI für Alkohol.<sup>2</sup> In seinem Anhang 1 wird das Codebuch der Ersterhebung mitgeliefert.

## **2 Definition des KPI für Alkohol und methodische Mindestanforderungen**

Die Europäische Kommission definiert den KPI für Alkohol als „Percentage of drivers driving within the legal limit for blood alcohol content (BAC)“ (EC 2020: 20). In Deutschland gilt ein Grenzwert von 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder 0,5 ‰ im Blut, ab dem das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr

---

<sup>1</sup> Für detailliertere Informationen zu diesem Projekt vgl. <https://baseline.vias.be>, zuletzt aufgerufen am 28.07.2022.

<sup>2</sup> Die in diesem Manual beschriebenen Arbeitsschritte werden ausführlich hergeleitet und begründet in SCHRAUTH und FUNK (2022).

als Ordnungswidrigkeit geahndet wird. Bei einer Fahrauffälligkeit kann bereits das Erreichen von 0,3 ‰ (bzw. 0,15 mg/l Atemalkoholwert) geahndet werden (vgl. DESTATIS 2021: 5). Angepasst an die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland wird der KPI für Alkohol für die Erhebung in SCHRAUTH und FUNK (2022) sowie zukünftigen Replikationen wie folgt definiert:

„Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK) – in Deutschland < 0,5 ‰.“

Die Präzisierung der Definition entspricht dem in Deutschland geltenden allgemeinen Grenzwert für die BAK. Von diesem Grenzwert ausgenommen sind jedoch Fahranfängerinnen und Fahranfänger, für die in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres eine BAK von 0,0 ‰ gilt. Eine Adressierung dieses Umstandes muss im Erhebungs- und Auswertungskonzept zum KPI für Alkohol Berücksichtigung finden.

Für die Erhebung des KPI für Alkohol wird im europäischen Rahmen eine Reihe von methodischen Mindestanforderungen benannt (vgl. EC 2020: 34):

- Als zulässige Erhebungsmethoden werden zufallsgesteuerte Atemalkoholkontrollen im Rahmen von Roadside Surveys, Daten von polizeilichen Alkoholkontrollen und / oder Selbstreports in anonymen Befragungsstudien benannt (vgl. die Abschnitte 3.1 und 3.2).
- Hinsichtlich der Stichprobenziehung wird eine zufallsgesteuerte Auswahl gefordert, deren methodische Ausgestaltung jedoch nicht näher benannt wird (vgl. Abschnitt 3.3).
- Hinsichtlich des Stichprobenumfangs werden ebenso keine genauen Vorgaben beziffert (vgl. Abschnitt 3.3).
- In die Erhebung sollen mindestens Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer eingeschlossen werden, wenn möglich auch Kraftrad-, Lkw- und Busfahrerinnen und -fahrer (vgl. Abschnitt 3.3).
- Weitere Mindestanforderungen an die Erhebung sind die Erfassung von Fahrten zu allen Tageszeiten (vgl. Abschnitt 3.4.3) und die Berücksichtigung einer zufälligen Auswahl der Erhebungsstandorte (im Fall von Roadside Surveys) sowie
- der Straßenarten Autobahn, Bundes- / Landstraße außerorts und innerörtliche Straße (vgl. Abschnitt 3.4.3).
- Zudem soll eine Auswertung der Ergebnisse auch nach den Tagen der Woche, insbesondere nach Arbeitstagen und Wochenende unterschieden werden können (vgl. Abschnitt 3.4.3).
- Für den Zeitpunkt der Erhebung wird das Frühjahr oder der Herbst vorgeschlagen (vgl. Kapitel 4).
- Eine letzte Mindestanforderung verweist auf die Berücksichtigung von Toleranzen im Rahmen von Messgerätefehlern („Measurement instrument error“) bei der Alkoholerhebung im Rahmen von Roadside Surveys.<sup>3</sup>

### **3 Erhebung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in Deutschland**

#### **3.1 Erhebungsmethode**

Die von EC (2020) formulierten Mindestanforderungen werden von BOETS et al. (2021) im Rahmen von BASELINE konkretisiert. BOETS et al. (2021) präferieren zur Erhebung des KPI für Alkohol klar verdachtsunabhängige Atemalkoholkontrollen im Straßenverkehr, sog. Roadside Surveys. Dieser Feldzugang zur Erhebung des KPI für Alkohol lässt sich jedoch in Deutschland nicht umsetzen, da hier eine

---

<sup>3</sup> Diese Anforderung ist für die Erhebung des KPI für Alkohol mittels Selbstreports von Befragten nicht einschlägig. Deshalb wird in den folgenden Ausführungen nicht weiter darauf eingegangen.

verdachtsunabhängige polizeiliche Kontrolle im Straßenverkehr auf das Fahren unter Alkoholeinfluss rechtlich nicht zulässig ist.

Für die Datenerhebung zu einem KPI für Alkohol bieten sich damit in Deutschland zwei mögliche Erhebungsmethoden an:

- Die Nutzbarmachung von Daten aus polizeilichen Alkoholkontrollen im Straßenverkehr oder
- eine anonyme Befragung von Fahrerinnen und Fahrern mit Selbstreports zu Alkoholfahrten.

Der Rückgriff auf die Erhebungsdaten verdachtsabhängiger Polizeikontrollen wird von BOETS et al. (2021), entsprechend dem wissenschaftlichen Konsens, als am wenigsten präferierte Erhebungsmethode nur kurz angesprochen und genügt nicht den methodischen Ansprüchen für eine repräsentative Erhebung (vgl. auch SCHRAUTH und FUNK 2022).

Vor diesem Hintergrund und entsprechend den von der Europäischen Kommission (vgl. EC 2020: 34) bzw. dem EU-Projekt BASELINE (vgl. BOETS et al. 2021) vorgeschlagenen Datenerhebungsmethoden erweist sich eine anonyme Befragung von Fahrerinnen und Fahrern mit Selbstreports zu Alkoholfahrten als Best Practice für die Datenerhebung in Deutschland. Anonyme Selbstreports werden in der Forschungsliteratur als zweckmäßig erachtet und darüber hinaus zu vergleichbaren Themenstellungen bereits erfolgreich umgesetzt (vgl. VOLLRATH et al. 2019; BOETS et al. 2021; DIEPENDAELE 2015). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die subjektiven Selbstreports in Befragungen – verglichen mit den objektiven Messungen durch Atemalkoholtests im Rahmen von Roadside Surveys – nicht als gleichermaßen verlässlich zu bewerten sind. Dies ist u. a. mit der sozialen Erwünschtheit bei der Erhebung sensibler Fragen (vgl. TOURANGEAU, YAN 2007), wie jener nach dem Fahren unter Alkoholeinfluss, oder einer ungenauen Erinnerung, z. B. an Fahrten in den letzten 30 Tagen, zu erklären. Dieser potenzielle Bias kann durch den Feldzugang mittels Onlinebefragung, aufgrund der dort vorherrschenden sozialen und technischen Distanz zwischen „Interviewer“ und Befragtem in der konkreten Befragungssituation, klein gehalten werden.

### **3.2 Erfassung des KPI für Alkohol**

In der wissenschaftlichen Literatur zur Erhebung des Ausmaßes von Alkoholfahrten im Straßenverkehr mittels Befragungen oder Roadside Surveys wird üblicherweise zwischen den folgenden Prävalenzarten unterschieden (vgl. BOETS et al. 2021: 15):

- **Periodenprävalenz („Period Prevalence“):**  
Bei der Erfragung von Alkoholfahrten über Selbstreports kann es um die Prävalenz von Alkoholfahrten in einer spezifizierten Zeitspanne gehen (z. B. die letzten 30 Tage oder die letzten zwölf Monate). Bei der Messung der Periodenprävalenz wird die selbstberichtete Häufigkeit von Fahrten nach Alkoholkonsum, über einen längeren Zeitraum hinweg, häufig mit Hilfe von Bewertungsskalen (z. B. nie, manchmal, immer) erfasst.
- **Fahrtenbasierte Prävalenz („Trip-based Prevalence“):**  
Die einschlägige Prävalenz kann auch hinsichtlich einer bestimmten Fahrt erfragt werden. Die „fahrtenbasierte Prävalenz“ zielt darauf ab, im Rahmen von Selbstreports den Anteil der Bevölkerung zu messen, der bei einer seiner letzten Fahrten über bzw. unter der zulässigen Atem- oder Blutalkoholkonzentration lag. Das Prinzip dieser Erhebungsweise ist die zufällige Bestimmung einer konkreten, zurückliegenden Fahrt und die Erhebung bestimmter Merkmale dieser Fahrt, darunter Straßenart, Wochentag, Uhrzeit und vorheriger Alkoholkonsum.
- **Punktprävalenz („Point Prevalence“):**  
Stichprobenartige Atemalkoholtests im Realverkehr (Roadside Surveys) messen den Anteil der Bevölkerung im Straßenverkehr (z. B. Pkw- oder Zweiradfahrende), der zu einem bestimmten Zeitpunkt entweder über oder unter der zulässigen Atemalkoholkonzentration liegt.

Nach BOETS et al. (2021: 15) können aus der fahrtenbasierten Prävalenz Aussagen zur Punktprävalenz getroffen werden. D. h. die Methode der fahrtenbasierten Prävalenzenerhebung mittels Selbstreports in Be-

fragungen kommt der Best Practice eines Roadside Surveys im Realverkehr („Punktprävalenz“) am nächsten, da der Zustand der Trunkenheit am Steuer zu einem bestimmten Zeitpunkt (einer kürzlich erfolgten Fahrt) erfragt wird und Informationen über die Charakteristika der Fahrt oder die Art der Straße etc. mit erfragt werden können. Bei der Erfassung von Alkoholfahrten ist die Beeinträchtigung durch Alkohol jedoch nicht punktuell, im Sinne eines zeitlich begrenzten Ausschnitts während einer Fahrt, oder auf den Moment der Beobachtung begrenzt. Stattdessen wirkt sie die ganze betrachtete Fahrt über und charakterisiert deshalb – wie in der Definition des KPI für Alkohol gefordert – den (nach dem Zufallsprinzip bestimmten) Anteil der nicht alkoholisiert bzw. der alkoholisiert Fahrenden.

Im EU-Projekt BASELINE wird empfohlen, im Fall der Erhebung der fahrtenbasierten Prävalenz zusätzlich auch eine grundlegende Frage zur Periodenprävalenz und zum Straßentyp zu stellen, um beide Betrachtungsweisen der Alkoholproblematik im Straßenverkehr abzudecken (vgl. BOETS et al. 2021: 15). Deshalb erfolgt die Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss im Fragenprogramm dieses Forschungsprojektes ebenfalls auf zwei unterschiedliche Arten:

- Zum einen durch die Erfragung der Periodenprävalenz in Anlehnung an die ESRA2-Studie.
- Zum anderen durch die Erhebung der nach dem Zufallsprinzip erfragten fahrtenbasierten („Trip-based“) Prävalenz, aus der – analog zur sog. Punktprävalenz bei Roadside Surveys – Aussagen für zufällig ausgewählte Fahrten unter Alkoholeinfluss getroffen werden können.

### 3.3 Grundgesamtheit, Stichprobenziehung und Stichprobenumfang

Die Grundgesamtheit für die Befragungsstudie zur Erhebung des KPI für Alkohol ist definiert als:

Personen ab 18 Jahren, die in einem bestimmten Zeitraum vor der Befragungsstudie als Fahrerin oder Fahrer mit einem Auto bzw. einem motorisierten Zweirad gefahren sind.

Unter „Auto“ oder „Pkw“ werden dabei auch Kleintransporter subsumiert. Die Berücksichtigung von Lkws ab 3,5 t („Heavy goods vehicles“) oder Bussen erscheint vor dem Hintergrund des Feldzugangs mittels einer Bevölkerungsbefragung nicht umsetzbar. Hierzu scheinen andere Erhebungsmethoden, wie gezielte Ansprachen entsprechender Fahrer im Realverkehr, zielführender.<sup>4</sup>

Der Zeitraum, in dem die Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer mindestens einmal gefahren sein müssen, um als Fahrerin bzw. Fahrer eines Pkw oder eines motorisierten Zweirads an der Befragung teilnehmen zu können, wird für die Befragungsstudie auf die letzten 30 Tage vor der Befragung festgelegt. Die zeitliche Eingrenzung folgt dabei der Absicht, dass ein möglichst hoher Anteil der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer für die in der Befragung zentrale Zufallsauswahl einer Fahrt in den letzten sieben Tagen gültige Angaben machen kann.

Mit dieser Eingrenzung der Grundgesamtheit wird die Studie als eine bevölkerungsbasierte Befragung zu einem bestimmten Zeitpunkt, d. h. als sog. Querschnittserhebung, angelegt, die alle in Deutschland lebenden Personen einbezieht. Zur Identifikation der für die Befragung relevanten Verkehrsteilnehmenden sind im Fragebogen entsprechende Fragen und die Programmierung einer sog. Screening-Bedingung vorgesehen (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022, Abschnitt 3.4.1 sowie Anhang 1, Fragen 5 und 6). Diese Screening-Bedingung qualifiziert ausschließlich diejenigen Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer für die vollständige Durchführung der Befragung, die angegeben haben, in den zurückliegenden 30 Tagen mindestens einmal als Fahrerin oder Fahrer einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad selbst gefahren zu haben.

Für die Rekrutierung der Befragungsteilnehmer wurde in der Ersterhebung auf das Online Access Panel der Firma Norstat Deutschland GmbH zurückgegriffen. Für Deutschland umfasst dieses Panel über 100.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die per Zufallsauswahl zur Teilnahme an der Online-Befragung eingeladen werden können. Für Replikationsstudien wird dieser Feldzugang empfohlen. Der konkrete Panelanbieter sollte jeweils in einem Preis-Leistungs-Vergleich ausgewählt werden.

<sup>4</sup> Vgl. zu den einschlägigen Fahrzeugkategorien BOETS et al. (2021: 5f).

Aus dem Pool der Panelteilnehmenden wird für die Befragungsstudie eine Zufallsauswahl gezogen und zur Befragung eingeladen. Damit entspricht die durchgeführte Erhebung der Mindestanforderung der Europäischen Kommission an das Stichprobenverfahren (vgl. EC 2020). Hinsichtlich des Stichprobenumfangs werden in den Mindestanforderungen der EU-Kommission keine Minimalkriterien festgelegt. BOETS et al. (2021: 15f) sprechen von mindestens 1.000 Befragten, wenn Alkoholfahrten im Sinne einer sog. „Periodenprävalenz“ abgeschätzt werden sollen, und von mindestens 2.500 Befragten für die Schätzung einer sog. „Punktprävalenz“ / „fahrtenbasierten Prävalenz“ für Alkoholfahrten.<sup>5</sup>

Für die statistische Berechnung des Stichprobenumfangs wurde in der Ersterhebung die nachfolgende Formel für den Fall einer unbekanntem bzw. unendlichen Grundgesamtheit herangezogen (vgl. VOLLRATH et al. 2019: 20, 34; vgl. dazu auch MOSSIG 2012):

$$(1) \quad n = \frac{z^2 * (P * (100 - P))}{\varepsilon^2}$$

In dieser Formel sind die Parameter des tolerierten Fehlers<sup>6</sup> ( $\varepsilon$ ), des Konfidenzniveaus ( $z$ ) und der Prävalenz ( $P$ ) zu ergänzen. Auf Basis bisheriger eigener Forschungserfahrungen und methodischer Empfehlungen in der einschlägigen Literatur arbeiteten SCHRAUTH und FUNK (2022) mit einer Fehlertoleranz von 1 % und einem Konfidenzniveau von 95 %. Für die Annahme der Prävalenz wurde approximativ auf die ESRA2-Studie und deren länderspezifischen Auswertungen zurückgegriffen (vgl. VIAS INSTITUTE 2019). Im ESRA-Fragebogen findet sich die Frage „Over the last 30 days, how often did you as a CAR DRIVER drive when you may have been over the legal limit for drinking and driving?“, die auch in den methodologischen Richtlinien des EU-Projektes BASELINE als beispielhafte Frage für die Erhebung von Alkoholfahrten angesehen wird (vgl. BOETS et al. 2021: 16). Im Ergebnis ergibt sich für Deutschland aus den ESRA2-Daten eine Prävalenz von 8,9 % von Befragten, die bei Fahrten in den letzten 30 Tagen nach eigener Einschätzung das legale Alkohollimit überschritten hatten.<sup>7</sup> D. h., entsprechend der Formulierung des KPI beträgt der Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die BAK gemäß der ESRA2-Erhebung 91,1 %.

Eingesetzt in die Formel (1) errechnet sich daraus ein Mindest-Stichprobenumfang von 3.115 realisierten Befragteninterviews für die Bereitstellung einer Häufigkeitsschätzung mit einem tolerierten Fehler von  $\pm 1$  %. Diese Größenordnung auf Basis der erhobenen Periodenprävalenz für Deutschland in VIAS INSTITUTE (2019) liegt im Bereich der empfohlenen Stichprobenumfänge bei BOETS et al. (2021: 16) oder auch VOLLRATH et al. (2019: 34).

Über den berechneten Stichprobenumfang hinaus wurde in der Ersterhebung des KPI für Alkohol eine Stichprobe im Umfang von  $n = 5.000$  Personen realisiert. Die bewusste Übererfüllung des errechneten Stichprobenumfangs folgte der Absicht, in der erstmaligen Umsetzung der Erhebungsinstrumente eine möglichst hohe Fallzahl von Fahrten unter Alkoholeinfluss und über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze zu generieren. Die Realisierung einer nennenswerten Fallzahl erfasster Fahrten unter Alkoholeinfluss sollte eine tiefergehende Analyse der Alkoholfahrten nach Merkmalen wie Wochentag, Tageszeit oder benutzter Straßenart ermöglichen, auch wenn angesichts der Befunde in der einschlägigen Forschungsliteratur, insbesondere für die fahrtenbasierte Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss, lediglich eine geringe Prävalenz von nur wenigen Prozentpunkten zu erwarten war.

Außerdem wurde die Stichprobe nach den Kriterien Geschlecht, Alter, Region (Bundesland) und Bildungsabschluss quotiert, um eine Repräsentativität der Stichprobe hinsichtlich dieser Merkmale zu gewährleisten. Die entsprechenden Quoten wurden den aktuellen Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes entnommen. Dabei wurde das Kriterium des Bildungsabschlusses als sog. Soft-Quote um-

---

<sup>5</sup> Vgl. zur sog. „Periodenprävalenz“ im Vergleich zur sog. „Punktprävalenz“ Abschnitt 3.2.

<sup>6</sup> Der tolerierte Fehler gibt an, um welchen Prozentwert der ermittelte Wert in der Stichprobe vom tatsächlichen Wert abweichen darf (vgl. MOSSIG 2012: 11).

<sup>7</sup> Diese Angabe stellt die zur Zeit der Ersterhebung des KPI für Alkohol aktuellste für Deutschland bekannte Größe für die Prävalenz des Fahrens unter Alkoholeinfluss dar.



gesetzt, bei der eine gewisse Abweichung bei der Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer zulässig war.

Die in der Ersterhebung ermittelten KPI-Werte und die dort durchgeführten Berechnungen sprechen für die Beibehaltung des Stichprobenumfangs von  $n = 5.000$  Personen in Replikationsstudien. Auch die Schichtung der Replikationsstichprobe zur Herstellung ihrer Bevölkerungsrepräsentativität wird empfohlen.

### **3.4 Erhebungsinstrument: Fragebogen, insbesondere Darstellung der Punktprävalenz**

Entsprechend des in den Abschnitten 3.1 und 3.3 explizierten Erhebungsdesigns wurde für die Ersterhebung ein Erhebungsinstrument entwickelt, dessen Kern die Erfragung einer fahrtenbasierten Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss und über der gesetzlich erlaubten BAK-Grenze bildete.

Inhaltlich lässt sich das erarbeitete Fragenprogramm in vier Abschnitte unterteilen:

1. Erfassung von Merkmalen der motorisierten Verkehrsteilnahme mit Pkw und / oder motorisiertem Zweirad
2. Erfassung des KPI für Alkohol
3. Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen
4. Soziodemographie

Entsprechend dieser Unterteilung werden die Inhalte des jeweiligen Abschnitts im Folgenden vorgestellt und erläutert. Der vollständige Fragebogen, wie er für die Hauptstudie in der Ersterhebung zur Anwendung gekommen ist, wird bereits in SCHRAUTH und FUNK (2022) in Anhang 1 dokumentiert und hängt diesem Manual als Codebuch (versehen mit Variablennamen und Antwortcodes) als Anhang 1 an. Diese Fassung des Fragebogens ist bereits an die Erfordernisse einer Online-Befragung angepasst. Hierzu wurden z. B. die Fragen zu Geschlecht, Alter, Bundesland des Wohnortes und Bildungsabschluss für die Überprüfung der Stichprobenquotierung vorangestellt und Filterbedingungen formuliert.

Die Befragungsstudie wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Online Access Panel von Norstat mit dem Titel „Fahrverhalten und Regeltreue im Straßenverkehr“ vorgestellt. Der entsprechende Einleitungstext befindet sich ebenfalls bei SCHRAUTH und FUNK (2022) in Anhang 1 zu Beginn des Fragebogens. Die gewählte Rahmung des Fragebogens folgt dabei der Empfehlung aus BOETS et al. (2021: 17), die Befragungsstudie für Außenstehende einerseits möglichst attraktiv zu gestalten, und andererseits mit der Wahl des Titels die Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss nicht in den Vordergrund zu stellen. Letzteres versucht, insbesondere eine Selbstselektion von Befragten, die das Thema Alkohol im Straßenverkehr abschreckt oder besonders anspricht, zu vermeiden.

Nachfolgend wird der Fragebogen der Ersterhebung detailliert vorgestellt.

#### **3.4.1 Erfassung von Merkmalen der motorisierten Verkehrsteilnahme**

Ziel dieses ersten Teils des Fragenprogrammes ist es, die Befragten hinsichtlich ihres Fahrerlaubnisbesitzes sowie der Häufigkeit des Fahrens mit dem Pkw bzw. dem motorisierten Zweirad beschreiben zu können.

- Elementar für die weitere Bearbeitung des Fragebogens sind dabei die beiden Fragen 5 und 6 (vgl. Anhang 1). Diese erheben die für die Bestimmung der Grundgesamtheit wichtigen Informationen über das Fahren eines Pkw oder eines motorisierten Zweirades in den letzten 30 Tagen. Die Bestätigung mindestens einer dieser Fragen ist Voraussetzung für die weitere Bearbeitung des Fragebogens (sog. „Screening“). Entsprechende Fragen im weiteren Verlauf werden dann ausschließlich für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und / oder motorisierten Zweirädern gestellt. Befragte, die weder einen Pkw noch ein motorisiertes Zweirad gefahren haben, gelangen direkt ans Ende des Fragebogens.

- Je zwei Fragen zielen auf die Verfügbarkeit einer Pkw-Fahrerlaubnis der Klasse B / BE und dem Jahr, in dem diese erworben wurde, sowie auf das Vorliegen einer Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad und das Jahr, in dem die letzte Zweirad-Fahrerlaubnis erworben wurde (vgl. Anhang 1, Fragen 7 bis 10).
- Eine weitere Information im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubnisbesitz, die auch für die Bewertung der gesetzlich erlaubten Grenze für die BAK eine wichtige Rolle spielt, ist die Angabe, ob die Befragten gegenwärtig eine Fahrerlaubnis auf Probe besitzen (vgl. Anhang 1, Frage 11). Diese Variable wird für die Differenzierung der Antworten und die Einschätzung der für die befragte Person legalen Obergrenze für die BAK als Fahrzeugführer im Straßenverkehr in der Datenauswertung bedeutend werden.
- Zwei weitere Fragen in diesem Abschnitt des Fragebogens erfassen die Nutzungshäufigkeit von Pkws bzw. motorisierten Zweirädern als FahrerIn oder Fahrer in den letzten 30 Tagen (vgl. Anhang 1, Fragen 12 und 13). Das Aufscheinen der Fragen im Online-Fragebogen ist jedoch von der vorherigen Angabe abhängig, ob in den letzten 30 Tagen überhaupt ein Pkw bzw. ein motorisiertes Zweirad gefahren wurde.

#### **3.4.2 Periodenprävalenz: Zwölf Monats- bzw. 30 Tage-Prävalenz in Anlehnung an die ESRA2-Studie**

Die Periodenprävalenz wurde bisher schon in der einschlägigen ESRA2-Befragung zur Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss zugrunde gelegt (vgl. MEESMANN, TORFS, VAN DEN BERGHE 2021), und wird auf Empfehlung in BOETS et al. (2021) auch in der KPI-Erhebung mit erfragt. Aus ESRA2 werden die Items zur Einnahme von Substanzen (Alkohol, Drogen, Medikamente) vor der Fahrt mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad in das Fragenprogramm aufgenommen (vgl. MEESMANN, TORFS, VAN DEN BERGHE 2021: 30). Dabei werden sowohl der Zeitraum für Fahrten in den letzten zwölf Monaten als auch jener für Fahrten in den letzten 30 Tagen einbezogen. Beide Fragenkomplexe werden getrennt für Fahrten mit dem Pkw bzw. mit einem motorisierten Zweirad erhoben (vgl. Anhang 1, Fragen 14 bis 17).

#### **3.4.3 Fahrtenbasierte Prävalenz einer Fahrt in den letzten sieben Tagen**

Die Erhebung einer fahrtenbasierten Prävalenz ist bisher nur aus Roadside Surveys und vereinzelt aus Befragungen zu anderen Verkehrssicherheitsthemen (z. B. „Sleepiness“, vgl. DIEPENDAELE 2015) bekannt. Sie liegt im besonderen Fokus dieser Studie. Das Prinzip dieser Erhebungsweise ist die genaue Bestimmung einer zurückliegenden Fahrt mit dem Pkw bzw. dem motorisierten Zweirad und die Erhebung bestimmter Merkmale dieser Fahrt, darunter Straßenart, Wochentag, Uhrzeit und vorheriger Alkoholkonsum.

Um eine interessengeleitete Auswahl einer zurückliegenden Fahrt durch die Befragten zu verhindern, wird in der Befragung für die Bestimmung der interessierenden Fahrt, für die weitere Details angegeben werden sollen, ein Zufallsmechanismus eingeführt. Für die zufällige Bestimmung und Erfassung von Fahrten unter Alkoholeinfluss wird in der Befragung auf den Zeitraum der letzten sieben Tage abgestellt. Somit kann auch sichergestellt werden, dass sich Wochenendfahrten, an denen das Fahren unter Alkohol eine besondere Rolle spielt, prinzipiell im Bereich der Zufallswahl befinden.

Dementsprechend werden die Befragten zunächst gebeten, diejenigen Tage aus der zurückliegenden Woche zu berichten, an denen sie als FahrerIn oder Fahrer mit dem Auto bzw. dem motorisierten Zweirad unterwegs waren. Aus diesen Angaben wird ein Tag zufällig ausgewählt. Für diesen Tag erfolgen danach die Angabe einzelner Fahrten und deren Startzeitpunkte. Sofern mehrere Fahrten berichtet werden, wird dann die Auswahl einer nach Tag und Uhrzeit bestimmten Fahrt wiederum per Zufallsauswahl getroffen.

Entsprechend dieses festgelegten Ablaufs für die fahrtenbasierte Erhebung werden die Tage sowie die Uhrzeiten, an denen in den letzten sieben Tagen Fahrten mit dem Pkw oder einem motorisierten Zweirad zurückgelegt wurden, erfasst (vgl. Anhang 1, Fragen 18 und 19). Die Umstände der per Zufallsauswahl festgelegten Fahrt werden anschließend durch die folgenden Merkmale erfasst und beschrieben (vgl. Anhang 1, Fragen 20.1 bis 20.6 bzw. 23.1 bis 23.6):

- Fahrzeugtyp,
- Straßenart,
- Dauer der Fahrt,
- Anwesenheit von Mitfahrerinnen oder -fahrern,
- Ziel der Fahrt und
- Alkoholkonsum vor der Fahrt.

Diese Merkmale werden einerseits in den Mindestanforderungen (für Roadside Surveys) eingefordert (vgl. BOETS et al. 2021: 4ff) und sind andererseits angelehnt an andere Erhebungen zu Fahrten unter Alkoholeinfluss (vgl. BEIRNESS 2018).

Falls Befragte angeben, vor der zufällig ausgewählten Fahrt Alkohol getrunken zu haben, folgen die Fragen zur subjektiven Einschätzung, ob sie während dieser Fahrt, die für sie geltende gesetzlich erlaubte Grenze der BAK überschritten haben, und zur Angabe der vor der Fahrt konsumierten alkoholischen Getränke (vgl. Anhang 1, Fragen 20.6.1 und 20.6.2 bzw. 23.6.1 und 23.6.2).

In der Erhebung der konsumierten alkoholischen Getränke wird der Erhebungsweise eines „getränkesspezifischen Frequenz-Menge-Index getrennt nach Getränkeart“ (vgl. ATZENDORF et al. 2019: 578) gefolgt, der in der Studie des „Epidemiologischen Suchtsurveys“ umgesetzt wird. Dabei wird jedoch der im dortigen Erhebungsinstrument inkludierte Zeitbezug auf die Anzahl an Tagen, an denen Alkohol konsumiert wurde, ausgelassen. In der Ersterhebung des KPI für Alkohol wurde die konsumierte Alkoholmenge auf die Zeit vor der zufällig bestimmten Fahrt bezogen. Auf eine weiterführende Bestimmung der ungefähren BAK wurde wegen absehbarer Unschärfen in der Erhebung dazu notwendiger Parameter (z. B. Körpergewicht etc.) und in der darauf aufbauenden Berechnung verzichtet.

Die mittels Befragung erhobenen Selbstreports zur fahrtenbasierten Prävalenz werden als beste Näherung an die Punktprävalenzschätzung aus Roadside Surveys angesehen.

#### **3.4.4 Sieben Tage-Prävalenz einer ausgewählten Alkoholfahrt mit Erfassung von Wegemerkmalen**

Nach Durchsicht der Forschungsliteratur ist damit zu rechnen, dass in einer, einem Roadside Survey vergleichbaren, zufallsbasierten Befragung, die Häufigkeit erfasster Fahrten unter Alkoholeinfluss absehbar gering sein wird. Die beabsichtigte differenzierte Beschreibung von Fahrten unter Alkoholeinfluss, kann aufgrund geringer Fallzahlen und trotz der Vorkehrung einer Übererfüllung des errechneten Stichprobenumfangs, gegebenenfalls nicht darstellbar sein.

Aufgrund dessen wird im Fragebogen zum KPI für Alkohol nach der Erhebung der zufällig bestimmten Fahrt aus den letzten sieben Tagen, wie in Abschnitt 3.4.3 beschrieben, in folgender Weise nachgefasst:

- Im Fall einer zufällig bestimmten Fahrt ohne vorherigen Alkoholkonsum werden die Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer um die Angabe gebeten, ob sie in den letzten sieben Tagen vor einer anderen Fahrt mit einem Pkw oder motorisierten Zweirad Alkohol konsumiert haben (vgl. Anhang 1, Fragen 25 bzw. 28). Wird diese Frage bejaht, werden die Befragten nochmals gebeten, zu der letzten Fahrt unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen die einschlägigen Wegemerkmale (Tag, Uhrzeit, Straßenart, Fahrzeugtyp, Anwesenheit von Mitfahrerinnen oder -fahrern, Ziel der Fahrt, Überschreiten der gesetzlich erlaubten Grenze der BAK, konsumierte alkoholische Getränke; vgl. Anhang 1, Fragen 26.1 bis 26.8.2 bzw. 29.1 bis 29.8.2) näher zu bestimmen.

- Im Fall einer zufällig bestimmten Fahrt unter Alkoholeinfluss erfolgt abschließend ebenfalls die Nachfrage, ob die Befragten weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss unternommen und dabei womöglich die gesetzlich erlaubte Grenze für die BAK überschritten haben (vgl. Anhang 1, Fragen 24.1 und 24.2 bzw. 27.1 und 27.2). Diese Information ist jedoch für die späteren fahrtenbasierten Auswertungen nicht mehr einschlägig.

Durch das gezielte Nachfassen von Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen entspricht diese Art der Messung einer Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss in eben diesem Zeitraum. Die Erfassung der letzten Fahrt unter Alkoholeinfluss eröffnet dabei die Möglichkeit, die Merkmale von Alkoholfahrten auf einer breiteren Datenbasis zu erheben, gemeinsam mit den Angaben zur fahrtenbasierten Prävalenz zu betrachten und später zusammen nach Wochentag, Uhrzeit oder auch der hauptsächlich befahrenen Straßenart auszuwerten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Alkoholfahrten der Sieben-Tage-Prävalenz nicht zufallsbasiert ausgewählt worden sind.

### **3.4.5 Einschätzungen zu Verkehrsregeln und Alkoholkontrollen**

Die Erhebung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss begleiten mehrere Fragen zu Einstellungen und Einschätzungen der Befragten zu gesetzlichen Regularien und der polizeilichen Kontrolldichte.

- In einem ersten Fragenkomplex, bestehend aus drei Items, werden die Befragten gebeten, ihre Einschätzung der aktuellen Regeln und Bußgelder bzw. Strafen für das Fahren unter Alkoholeinfluss und deren Kontrolle abzugeben (vgl. Anhang 1, Frage 30). Die drei Items entstammen der ESRA2-Studie und wurden für die Erhebung übersetzt und angepasst (vgl. MEESMANN, TORFS, VAN DEN BERGHE 2021: 33).
- Eine zweite Fragenbatterie erfasst die subjektive Einschätzung der Befragten über die Wahrscheinlichkeit, während einer typischen Fahrt mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad von der Polizei auf Alkohol oder den Konsum illegaler Drogen kontrolliert zu werden (vgl. Anhang 1, Fragen 31.1 und 31.2).
- Eine letzte Frage in diesem inhaltlichen Abschnitt erhebt das Wissen der Befragten über die gesetzliche Regelung für die Grenze der BAK. Dabei werden einerseits die geltenden BAK-Grenzen für Personen unter 21 Jahren und Fahrerinnen und Fahrer im Besitz einer Fahrerlaubnis auf Probe sowie andererseits für Personen ab 21 Jahren und Fahrerlaubnisbesitzer außerhalb der Probezeit erfragt (vgl. Anhang 1, Frage 32).

### **3.4.6 Soziodemographie**

Das Fragenprogramm der Ersterhebung des KPI für Alkohol wurde mit der Soziodemographie der Befragten abgeschlossen. Diese Fragen umfassen

- das Geschlecht (vgl. Anhang 1, Frage 1) und
- das Alter der Befragten (vgl. Anhang 1, Frage 2),
- den höchsten Schul- bzw. Bildungsabschluss (vgl. Anhang 1, Frage 4),
- die derzeit ausgeübte Tätigkeit und daran anschließend die Frage für Erwerbstätige und Auszubildende, ob sie während ihrer beruflichen Haupttätigkeit ein Fahrzeug fahren (vgl. Anhang 1, Fragen 33 und 34),
- Angaben zur regionalen Herkunft, bestehend aus dem Bundesland des Wohnorts und der subjektiv eingeschätzten Siedlungsstruktur am Wohnort (vgl. Anhang 1, Fragen 3 und 35),
- die regelmäßige Nutzung sozialer Medien (vgl. Anhang 1, Frage 36) und
- die Selbsteinstufung der sozialen Position innerhalb der Gesellschaft (vgl. Anhang 1, Frage 37).

Die Ausarbeitung der Soziodemographie, insbesondere hinsichtlich der Art und Weise der Erfassung von Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss und derzeitiger Tätigkeit wird an die repräsentative Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) angelehnt (vgl. NOBIS und KUHNIMHOF 2018). Dieses Vorgehen eröffnet die Möglichkeit, die Daten der KPI-Erhebung mit jenen der MiD abzugleichen, und darüber hinaus gegebenenfalls eine Gewichtung der Daten zum KPI für Alkohol anhand der Verteilung von Mobilitätskennwerten oder soziodemographischen Merkmalen aus der MiD vorzunehmen.

## 4 Pretest und Hauptstudie

### 4.1 Durchführung eines Pretests und Erhebung der Hauptstudie

Das in Abschnitt 3.4 entwickelte Erhebungsinstrument wurde vor der Anwendung einem Pretest unterzogen. Dabei wurde das für die Hauptstudie entwickelte Konzept zur Ziehung der Stichprobe angewendet (vgl. Abschnitt 3.3). Die Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Pretest erfolgte über das Online Access Panel des Felddienstleisters Norstat Deutschland GmbH. Die Zahl zu realisierender Interviews wurde auf  $n = 600$  festgelegt.

Mit dem Pretest wurden zwei Ziele verfolgt:

- Zum einen sollte die technische Funktionstüchtigkeit des Erhebungsinstrumentes – das durch Filterführungen, die Abfrage von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und / oder motorisierten Zweirädern sowie das Nachfassen für andere Fahrten unter Alkoholeinfluss in den letzten sieben Tagen eine hohe Komplexität erreicht hat – getestet und sichergestellt werden. Darunter fiel auch die korrekte Umsetzung der Zufallsauswahl von Wochentagen und Uhrzeiten, die für die zufallsgesteuerte, fahrtenbasierte Erhebung unabdinglich waren.
- Zum anderen war der Pretest vorgesehen, um die hierbei erhobenen Befunde hinsichtlich der unterschiedlichen entwickelten Instrumente für die Erhebung der Alkoholprävalenzen kritisch zu sichten.

Zu beiden Aspekten – technische Funktionstüchtigkeit und Plausibilität der Befunde – lieferte der Pretest wertvolle Einblicke. Die Subgruppen der Pkw- und Zweiradfahrerinnen und -fahrer wurden zuverlässig gebildet, die Prävalenzarten (vgl. Abschnitt 3.2) gut abgedeckt und die dabei aufgedeckten Prävalenzraten lassen – hochgerechnet auf einen Stichprobenumfang von etwa  $n = 5.000$  Befragten – sinnvolle Differenzierungen der Daten zu.

Die Hauptstudie der Ersterhebung wurde im November 2021 durchgeführt. Jahreszeitlich bedingt können Fahrten mit motorisierten Zweirädern unterrepräsentiert sein. Dies ist bei der Planung einer Wiederholungsbefragung zu berücksichtigen.

Auch Einflüsse der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und den Alkoholkonsum können nicht ausgeschlossen werden, spiegeln aber die Ist-Situation zum Zeitpunkt der Ersterhebung wider. Dies ist beim Vergleich der Basisdaten aus der Ersterhebung mit Daten aus einer Wiederholungsbefragung zu berücksichtigen.

Der finale Datensatz der Hauptuntersuchung der Ersterhebung enthält 5.032 vollständig bearbeitete Fragebogen. Weitere 1.407 Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer hatten den Fragebogen begonnen, wurden aber wegen fehlender Fahrten als Fahrerin oder Fahrer eines Pkw oder eines motorisierten Zweirads in den letzten 30 Tagen vor dem Befragungszeitpunkt nicht zur weiteren Bearbeitung des Fragebogens zugelassen. Des Weiteren hatten 504 Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer den Fragebogen begonnen und dessen Beantwortung im Lauf der Befragung abgebrochen. Die Bearbeitungsdauer des Fragebogens betrug bei vollständiger Beantwortung im Durchschnitt 11,4 Minuten (Standardabweichung = 35,7 Minuten).

## 4.2 Datenaufbereitung und Sicherung der Datenqualität

Die Projektarbeiten in der Phase der Datenaufbereitung umfassten zum einen die Arbeiten zur Umbenennung und Rekodierung der Variablen in den Befragungsdaten für die anschließende Datenauswertung und zum anderen die Begutachtung und Sicherung der Datenqualität.

Als Einschränkungen für die Datenqualität von Online Access Panels gilt das Antwortverhalten der Panelteilnehmerinnen und -teilnehmer, darunter z. B. das sog. „Straightlining“.<sup>8</sup> Dieses problematische Antwortverhalten, das unter anderem auf der Anreizorientierung oder der Professionalisierung der Teilnehmenden beruhen kann, kann einerseits durch Maßnahmen während der Feldphase bzw. der Befragung und andererseits in der Datenaufbereitung adressiert werden.

Folgende Maßnahmen zur Sicherung der Datenqualität wurden während der Feldphase getroffen:

- Es wurde eine Mindestbearbeitungszeit des Fragebogens von 90 Sekunden definiert. Diese zeitliche Untergrenze musste auch der Möglichkeit Rechnung tragen, dass Personen, die keine Angaben zu Fahrten in den letzten sieben Tagen machen konnten, den Fragebogen schnell beenden konnten.
- Als weitere Qualitätssicherungsmaßnahme wurden sog. „Trick-Fragen“<sup>9</sup> im Fragebogen eingesetzt. Diese sind ein Instrument, um unüberlegtes Antwortverhalten der Befragten zu identifizieren. Im gesamten Fragebogenverlauf wurden drei Trick-Fragen platziert, davon zwei im vorderen Teil des Fragebogens – in den Filterverläufen für Fahrerinnen und Fahrer von Pkws (nach Frage 14, Anhang 1) und für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern (nach Frage 15, vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022, Anhang 1) – und eine Frage am Ende des Fragebogens (nach Frage 30, vgl. Anhang 1). Befragte, die zwei dieser Trick-Fragen falsch beantwortet hatten, wurden in der Erhebungsphase nicht berücksichtigt.

Neben diesen Vorkehrungen in der Feldphase hat der Forschungsnehmer weitere Kriterien zur Sicherung der Datenqualität aufgestellt. Diese orientieren sich auch an der inhaltlichen Plausibilität der gespeicherten Antworten und greifen in der Phase der Datenaufbereitung. Zu diesen Kriterien gehören die folgenden Regelungen:

- Nach Durchsicht der Beantwortungsdauer wurden Befragte mit außergewöhnlich kurzen Dauern aus dem Datensatz ausgeschlossen. Der Schwellenwert für die Mindestbefragungsdauer wurde auf drei Minuten festgelegt.
- Als weiteres inhaltliches Kriterium wurde das Vorliegen einer Fahrerlaubnis berücksichtigt. Die Notwendigkeit des Fahrerlaubnisbesitzes ergibt sich aus den Eingangsfragen der Befragungsstudie. Zugang zur weiteren Bearbeitung des Fragebogens erhielten ausschließlich Personen, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal als Fahrerin oder Fahrer einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad gefahren haben. Personen, die im weiteren Fragebogenverlauf angegeben haben, weder eine Fahrerlaubnis der Klasse B/BE noch eine Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, AM oder AM15 zu besitzen, wurden aus dem Datensatz gelöscht.
- In den ESRA-Fragen zur Erhebung des Substanzkonsums vor Fahrten in den letzten zwölf Monaten bzw. 30 Tagen beziehen sich zwei Items auf das Fahren unter Alkoholeinfluss (vgl. Anhang 1, Fragen 14 bis 17). Das erste Item erhebt das Ausmaß von Fahrten unter Alkoholeinfluss im besagten Zeitraum, das zweite Item Fahrten im gleichen Zeitabschnitt, bei denen die gesetzlich erlaubte BAK-Grenze nach subjektiver Einschätzung überschritten worden ist. Die verfügbaren Antwortkategorien für beide Items reichen von 1 = „Nie“ bis 5 = „(Fast) immer“.

Plausibler Weise dürfen die Antworten auf das Item „[...] ... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten“ keine größere Häufigkeit indizieren

---

<sup>8</sup> Damit wird das Antwortverhalten von Befragten bezeichnet, insbesondere in Itembatterien durchgängig die gleiche Antwort zu geben.

<sup>9</sup> Darunter werden einfache Kontroll- oder Rechenaufgaben verstanden, die die Aufmerksamkeit der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer überprüfen und einem unüberlegten Antwortverhalten entgegenwirken sollen. Im Fragebogen wurde dieser Fragentyp in Itembatterien mit Likert-Skalen platziert und lautete z. B. wie folgt: „Bitte klicken Sie auf die Antwort ‚Nie‘.“

als die Antworten auf das Item „[...] ... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten“. Darauf aufbauend wurden alle Datensätze identifiziert und von der weiteren Datenauswertung ausgeschlossen, die die Antwort 1 = „Nie“ für Fahrten unter Alkoholeinfluss angegeben hatten und gleichzeitig nach eigenem Bekunden Fahrten absolviert hatten, bei denen die gesetzlich erlaubte Grenze für die BAK übertreten worden war.

Des Weiteren wurden Datensätze von Befragten identifiziert und ausgeschlossen, deren Antworten auf das Item „[...] ... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten“ um zwei und mehr Antwortskalenpunkte über der Antwort auf das Item „[...] ... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten“ lag.

- Als ein weiteres Kriterium zur Prüfung der Datenqualität wird das Phänomen des "Straightlining" herangezogen (vgl. MEESMANN, TORFS, VAN DEN BERGHE 2021). Straightlining kann definiert werden als ein strategisches Verhalten von Befragten, die auf alle Items einer Frage die gleiche Antwort geben. Diese Auffälligkeit wurde bereits in anderen Befragungsstudien zur Bewertung herangezogen (vgl. SCHRAUTH et al. 2020; MEESMANN, TORFS, VAN DEN BERGHE 2021). Dieses Antwortmuster wird zumeist in Itembatterien erkennbar, die für die Antwortmöglichkeiten eine Likert-Skala anbieten. Im vorliegenden Fragebogen bieten die Fragen zur Periodenprävalenz für das Fahren unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss (vgl. Anhang 1, Fragen 14 bis 17) sowie die Itembatterie zur Messung von Einstellungen über die Ahndung und Bestrafung von Alkoholdelikten im Straßenverkehr (vgl. Anhang 1, Fragen 30, 31.1 und 31.2) die Gelegenheit, das Straightlining zu identifizieren.

In den vier Itembatterien zur Messung der Periodenprävalenz wurde das Straightlining für die Antwortkategorien drei, vier und fünf als inhaltlich unplausibles Antwortverhalten gewertet. Befragten, denen in mindestens zwei der Item-Batterien ein solches Antwortmuster nachgewiesen werden konnte, wurden von der weiteren Datenauswertung ausgeschlossen.

In der Itembatterie der Frage 30 (vgl. Anhang 1) wurden zur Identifikation des Straightlinings sowohl die drei inhaltlichen Fragen als auch die zusätzlich eingefügte Trick-Frage einbezogen. Befragte, die in allen vier Fragen die gleiche Antwort gegeben hatten und gleichzeitig die Trick-Frage falsch beantwortet hatten, wurden hier als „Straightliner“ identifiziert und in der weiteren Auswertung nicht berücksichtigt.

- Auch eine Überprüfung auf doppelte Fälle hatte stattgefunden. Dabei wurde jeweils der zeitlich spätere Fragebogen aus dem Datensatz entfernt.

Die Anwendung dieser Kriterien führte zum Ausschluss von  $n = 302$  Befragten. Der Datensatz der Ersterhebung umfasste nach der Datenbereinigung  $n = 4.730$  Datensätze von Befragten, die in die anschließenden Schritte der Datenaufbereitung und -auswertung einbezogen wurden.

### 4.3 Datengewichtung und Repräsentativität

Die nach der Datenbereinigung im Datensatz verbliebene Anzahl von  $n = 4.730$  Befragten bildete die Grundlage für die Beurteilung der Repräsentativität und die Gewichtung der Befragungsdaten.

Der in Abschnitt 3.3 festgelegte Stichprobenumfang wurde in der Hauptstudie vom Panel-Dienstleister nach den Kriterien Geschlecht, Alter in vorab definierten sechs Kategorien, Bundesland sowie dem höchsten Bildungsabschluss quotiert. Dabei wurde der höchste Bildungsabschluss als sog. Soft-Quote umgesetzt.<sup>10</sup> Maßgabe für die Schichtungskriterien bildeten die aktuellen Bevölkerungsstatistiken des Statistischen Bundesamtes für Personen in Deutschland ab 18 Jahren.

<sup>10</sup> D. h. diesbezüglich ist bei der Rekrutierung der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer eine gewisse Abweichung von der Quote zulässig.

In einem ersten Abgleich wurden die relativen Häufigkeiten der Ausprägungen dieser Variablen zur Stichprobenschichtung zwischen der amtlichen Statistik für die Bevölkerung in Deutschland und der Hauptstudie der KPI-Erhebung verglichen.

Über die Bewertung der Repräsentativität der Befragungsdaten zum KPI für Alkohol für Personen ab 18 Jahren in Deutschland hinaus, wurden die Befragungsdaten der Hauptstudie in einem weiteren Schritt auf die Notwendigkeit einer Gewichtung hin überprüft. Gemäß der Empfehlung in VOLLRATH et al. (2019: 34f) wurde eine Gewichtung nach Eigenschaften der Verkehrsteilnehmer vorgenommen. Als Basis dieser Gewichtung wurden Personen ab 18 Jahren in Deutschland, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, definiert. Die repräsentative Befragungsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD; vgl. NOBIS und KUHNIHOF 2018) kann hierfür die entsprechenden Vergleichsdaten liefern und wurde deshalb für die Berechnung einer Gewichtung als Grundlage herangezogen. Deren Berechnung folgte dem Prinzip der Redressment-Gewichtung (vgl. DIEKMANN 2011: 427f), bei der die Verteilung der Befragungsdaten nach der Erhebung an die tatsächliche Verteilung angepasst werden. Die Gewichte wurden durch eine Soll- / Ist-Anpassung berechnet. Dabei wurde die bekannte Häufigkeit der Merkmalskombinationen aus den MiD-Daten durch die in der Befragung resultierende absolute Häufigkeit der Merkmalskombinationen dividiert. Die Gewichtung wurde anhand der drei Kriterien Geschlecht<sup>11</sup>, Alter in sechs Kategorien und Bundesland durchgeführt. Mit der Gewichtung wurden die in den Befragungsdaten vorgefundenen relativen Häufigkeiten für das Geschlecht, das in sechs Kategorien unterteilte Alter und das Bundesland an die Verhältnisse in der MiD angepasst.

#### **4.4 Vorgehen bei der statistischen Datenanalyse**

In der Berichterstattung der Befragungsergebnisse werden univariate und auch bivariate Auswertungsergebnisse dokumentiert. Einer bivariaten Analyse werden die Ergebnisse in SCHRAUTH und FUNK (2022) in den Abschnitten 7.2, 7.4 und 7.5 des Schlussberichtes unterzogen. Die dort dargestellten Verhaltensweisen und Einstellungen der Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern werden als sog. abhängige Variablen bezeichnet. Ihre Häufigkeitsverteilungen werden in Subgruppenanalysen mithilfe von sog. unabhängigen Variablen differenziert (vgl. BORTZ und SCHUSTER 2010: 7). Unter diesen unabhängigen Variablen verstehen BORTZ und SCHUSTER (2010: 7) Merkmale, deren Auswirkungen auf die inhaltlich interessierenden Merkmale – also die sog. abhängigen Variablen – überprüft werden sollen.

In sozialwissenschaftlichen Untersuchungen werden häufig soziodemografische Merkmale der Befragten als unabhängige Variablen gewählt. Im Rahmen der Verkehrssicherheits- und Fahranfängerforschung haben sich darüber hinaus weitere Merkmale zur Unterscheidung des Mobilitätsverhaltens als zielführend erwiesen (vgl. z. B. FUNK und SCHRAUTH 2018; FUNK, SCHRAUTH und ROßNAGEL 2018; FUNK et al. 2012; FUNK und GRÜNINGER 2010), darunter der Status als Fahranfängerin oder Fahranfänger, der auch in dieser Studie einen Erkenntnisgewinn verspricht.

Demzufolge wurden folgende Variablen für die bivariate Analyse der Befragungsergebnisse verwendet:

- Geschlecht mit den Ausprägungen „Weiblich“, „Männlich“ und „Divers“<sup>12</sup>,
- Alter der Befragten in den sechs Kategorien „18 bis 24 Jahre“, „25 bis 34 Jahre“, „35 bis 44 Jahre“, „45 bis 54 Jahre“, „55 bis 64 Jahre“ und „65 Jahre und älter“ sowie
- Fahranfängerstatus gemäß der Definition in § 24c StVG: Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber unter 21 Jahre oder innerhalb der Probezeit.

---

<sup>11</sup> Aufgrund fehlender Vergleichszahlen in der MiD wurden Befragte mit der Geschlechtsangabe „Divers“ nicht in die Berechnung der Gewichtung einbezogen. Sie erhalten stattdessen den Wert 1 und gehen ungewichtet in die Auswertungen ein.

<sup>12</sup> In der bivariaten Analyse wird die Ausprägung „divers“ tabellarisch dargestellt, aufgrund der geringen Fallzahl jedoch nicht in die Interpretation einbezogen.



Unterschiede zwischen den Subgruppen in den unabhängigen Variablen wurden im Bericht tabellarisch dargestellt und inferenzstatistisch überprüft. Die Tabellen wurden in einem Anhang (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022, Anhang 2) dokumentiert und im Fließtext wurde der entsprechende Verweis geführt.

Die bivariate Analyse der fahrtenpezifischen Ergebnisse für Fahrten unter Alkoholeinfluss bzw. ohne vorherigen Alkoholkonsum (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022, Abschnitt 7.5) wurde für Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer bzw. Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder eigens für die Eigenschaften der Fahrten durchgeführt und folgt deshalb nicht dem dargestellten Schema für die bivariate Auswertung.

Zur Prüfung der zulässigen Übertragbarkeit der bivariaten Auswertungsergebnisse aus der Befragtenstichprobe auf die Grundgesamtheit wurde folgendes Vorgehen gewählt (vgl. WITTENBERG, CRAMER und VICARI 2014: 196):

- Bei Zusammenhängen zwischen einer nominal skalierten abhängigen Variablen und unabhängigen Variablen mit mindestens zwei Kategorien fand der Chi<sup>2</sup>-Test Verwendung. Bei einer geringen Zellbesetzung in den Kreuztabellen kam Fisher's Exakter Test zur Anwendung, der sich gegen etwaige geringe Zellenbesetzungen unter einem  $n = 5$  robust erweist (vgl. BORTZ, LIENERT, BOEHNKE 2008: 110ff).
- Mittelwertunterschiede zwischen zwei Gruppen einer unabhängigen Variablen auf einer annähernd normalverteilten intervallskalierten abhängigen Variablen wurden mit dem t-Test bzw. als nicht-parametrische Alternative dem sog. Mann-Whitney-U-Test untersucht.
- Für Varianzunterschiede einer annähernd normalverteilten abhängigen Variablen in Subgruppen unabhängiger Variablen fand der F-Test Verwendung. Im Falle nicht normalverteilter abhängiger Variablen kam die Rangvarianzanalyse nach Kruskal und Wallis zum Einsatz.

Die Beurteilung der Signifikanz statistischer Berechnungen orientierte sich in der Ersterhebungsstudie an einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,95$ . Wenn die konkret errechnete Irrtumswahrscheinlichkeit  $p < 0,05$  betrug, wurde von einem statistisch signifikanten oder verallgemeinerbaren Ergebnis gesprochen. Statistisch signifikante Ergebnisse wurden in den entsprechenden Tabellen mit einer Grauschattierung hervorgehoben.

Für die Berechnung des KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren wird in den Vorgaben der EU-Kommission zudem die Angabe von Konfidenzintervallen eingefordert. Diese werden in SCHRAUTH und FUNK (2022) in den Tabellen in Kapitel 8 entsprechend ausgewiesen. In Anlehnung an VOLLRATH et al. (2019: 20 und 33) und entsprechend den Annahmen für die Berechnung des Stichprobenumfangs wurde für den Vertrauensbereich ein Konfidenzniveau von 95 % gewählt. Die Konfidenzintervalle für die Anteilswerte wurden mit der Formel für Wilson-Intervalle berechnet (vgl. BROWN, CAI und DASGUPTA 2001). Mit dieser Formel können durch die Angabe des aus der Befragung resultierenden Anteilswertes und der Anzahl der Befragten in der jeweiligen Teilstichprobe eine untere und eine obere Grenze für das Konfidenzintervall berechnet werden. Das berechnete Konfidenzintervall zeigt damit den Bereich an, in dem bei einer erneuten Ziehung der Stichprobe mit einer Sicherheit von 95 % der entsprechende Anteilswert zu erwarten ist.

## 5 Ergebnisberichterstattung

Die fahrtenbasierte Erhebung von Fahrten unter Alkoholeinfluss verfolgte das Ziel, analog einer Punktprävalenz aus Roadside Surveys mit den Daten der in Kapitel 4 beschriebenen Befragungsstudie einen KPI für Alkohol für Deutschland zu berechnen. Nach der Definition des KPI für Alkohol in Kapitel 2 umfasst dieser den Anteil der Fahrenden innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die BAK. Gemäß § 24a StVG wird dieser allgemein zulässige Grenzwert mit einer BAK von 0,5 ‰ überschritten. Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger wird nach § 24c StVG bereits der Konsum jeglichen Alkohols vor der Fahrt und damit das Überschreiten des Grenzwertes von 0,0 ‰ geahndet.

Für die Berechnung des KPI für Alkohol werden ausschließlich Angaben von Befragten herangezogen, die eine zufällig ausgewählte Fahrt mit dem Pkw oder einem motorisierten Zweirad aus den letzten sieben Tagen berichtet haben. Diese Datengrundlage ist in SCHRAUTH und FUNK (2022) in Abschnitt 7.3

in den Tab. 7-17 bzw. Tab. 7-18 für Fahrende von Pkws und motorisierten Zweirädern dargestellt. Die dortigen Ergebnisse entsprechen der fahrtenbasierten Erhebung einer zufällig ausgewählten Fahrt mit dem entsprechenden Verkehrsmittel in den letzten sieben Tagen.<sup>13</sup>

Neben dem KPI für Alkohol für alle Pkw- und Kraftradfahrenden, werden für den KPI für Alkohol auch einzelne Subindikatoren ausgewiesen. Die Auswahl dieser Teilindikatoren folgt dabei zum einen den Mindestvorgaben aus EU (2020: 34), wonach der KPI nach Straßenarten und dem Zeitpunkt der Fahrt (Tageszeit, Wochentag) heruntergebrochen werden soll. Zum anderen richtet sich die Auswahl nach den Vorgaben für die Dokumentation des KPI für Alkohol in Deutschland, wie sie im Rahmen des EU-Projektes BASELINE gefordert wird (vgl. BOETS et al. 2021).

Im SCHRAUTH und FUNK (2022, Abschnitt 8.1) wird der KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren für alle in der Befragung erfassten Fahrenden berichtet. Dort werden die Fahrerinnen und Fahrer von Pkws und motorisierten Zweirädern in einem KPI zusammengefasst. In den anschließenden Abschnitten wird dann der KPI und dessen Teilkennwerte für die erhobenen Verkehrsmittel getrennt berichtet, in Abschnitt 8.2 für Pkw-Fahrende und in Abschnitt 8.3 für Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern.

Der KPI für Alkohol deckt alle Fahrenden und deren in der Erhebung registrierten zufälligen Fahrten mit dem Pkw und/oder mit dem motorisierten Zweirad ab.

Die Subindikatoren für personenbezogene Merkmale (Geschlecht, Alter, Fahranfängerstatus) lassen sich für alle Personen, die eine zufallsbasierte Fahrt mit dem Pkw und/oder mit dem motorisierten Zweirad aus den letzten sieben Tagen berichtet haben, dokumentieren.

Die Teilindikatoren fahrtenbasierter Merkmale für den KPI für Alkohol (Wochenabschnitt und Straßenart) konnten jedoch nicht gleichermaßen für Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad dargestellt werden, da für 6,8 % der Befragten in der Ersterhebung zwei Fahrten, davon je eine mit dem Pkw und eine mit dem motorisierten Zweirad, vorliegen. Deshalb musste in der Berichterstattung für die Merkmale Wochenabschnitt und Straßenart auf eine Auswertung auf Basis der verzeichneten Fahrten im Datensatz zurückgegriffen werden. Damit konnten für eine befragte Person für die Subindikatoren zu den Wochenabschnitten und Straßenarten bis zu zwei erhobene Fahrten (einmal mit dem Pkw und / oder einmal mit dem motorisierten Zweirad) in die Auswertung einfließen.<sup>14</sup> Für diese Auswertung auf Basis der Fahrten errechnete sich für die Gesamtzahl der zufällig ausgewählten Fahrten in letzten sieben Tagen dann eine andere Häufigkeit. Entsprechend wird im Schlussbericht zur Ersterhebung (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022) für die Subindikatoren-Auswertungen zu Wochenabschnitten und Straßenarten der jeweilige relative Anteil der Fahrten berichtet.

Die nachfolgende Tab. 1 veranschaulicht am Beispiel des KPI für Alkohol für alle Fahrenden, wie der KPI und dessen Subindikatoren für die Gesamtstichprobe aller Fahrenden und die Teilstichproben der Pkw-Fahrerinnen und -fahrer bzw. der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder berichtet werden können.

---

<sup>13</sup> Konkrete Alkoholfahrten, die in der Folge eines Nachfassens im Zuge der Fragebogenbearbeitung berichtet und z. B. in den fahrtenspezifischen Auswertungen in SCHRAUTH und FUNK (2022, Abschnitt 7.5) mit berücksichtigt werden, gehen nicht in die Berechnung des KPI für Alkohol ein.

<sup>14</sup> Bei den späteren Auswertungen der fahrtenbasierten Merkmale für die einzelnen Verkehrsmittel „Pkw“ und „motorisiertes Zweirad“ stellt sich das hier beschriebene Problem nicht. Dort deckt sich die Anzahl der Befragten mit der Anzahl der Fahrten.

KPI für Alkohol und dessen Subindikatoren		n (für < 0,5 ‰ bzw. 0,0 ‰ für Fahr- fänger/-innen)	KPI für Alkohol in %	Konfidenzintervall in % (untere Grenze; obere Grenze)
KPI für Alkohol				
Geschlecht	Divers			
	Männlich			
	Weiblich			
Alter	18 bis 24 Jahre			
	25 bis 34 Jahre			
	35 bis 44 Jahre			
	45 bis 54 Jahre			
	55 bis 64 Jahre			
	65 Jahre und älter			
Fahrerfänger/-in	Fahrerfänger/-in			
	Kein/-e Fahrerfänger/-in			
Wochenabschnitt <sup>a)</sup>	Wochentag tagsüber			
	Wochentag nachts			
	Wochenende tagsüber			
	Wochenende nachts			
Straßenart <sup>a)</sup>	Innerorts			
	Außerorts			
	Autobahn			

<sup>a)</sup> Berechnung auf Basis von zufällig ausgewählten Fahrten mit dem Pkw oder dem motorisierten Zweirad

**Tab. 1:** Gesamt- und Subindikatoren des KPI für Alkohol in Deutschland für alle Fahrenden (Pkw und motorisiertes Zweirad)

## 6 Schlussbemerkungen

Die Resultate in SCHRAUTH und FUNK (2022) erwiesen sich als inhaltlich plausibel und ließen erkennen, dass sich die Konzeption des Erhebungsdesigns und das Erhebungsinstrument per se als praxistauglich bewährt haben. Dennoch sind einige Anmerkungen zu beachten, die zum einen bei der Interpretation der Daten – gerade auch bei späteren Vergleichen – und zum anderen bei zukünftigen Erhebungen des KPI für Alkohol Berücksichtigung finden sollten.

Angaben zum Konsum von Alkohol oder auch von gesetzeswidrigem Verhalten fallen in den Bereich sensibler Fragen, bei denen Befragte zu einem sozial erwünschten Antwortverhalten neigen (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022, Abschnitte 4.4 und 5.1). Die Verwendung einer Online-Befragung wird als die beste Methode erachtet, mit der eine soziale Distanz zwischen den Forschenden und den Befragten aufgebaut und die Neigung sozial erwünschter Antworten reduziert werden kann. Deswegen erscheinen selbstadministrierte Web-Interviews auch in zukünftigen Wiederholungsbefragungen als die beste Wahl, den Bias sozialer Erwünschtheit in Befragungen zu reduzieren und die Qualität der Antworten auf sensible Fragen zu erhöhen.

Die Anwendung selbstadministrierter Web-Befragungen bedeutet jedoch auch den Übergang von einer objektiven Messung von Alkohol hin zu einer subjektiven Einschätzung der BAK während der beschriebenen Fahrt. Die Angabe, ob die oder der Befragte während der Fahrt die gesetzlich geltende BAK für das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr überschritten hat, basiert also letztlich auf einer subjektiven Einschätzung vor dem Hintergrund der vermeintlichen Kenntnis der für die eigene Person geltenden BAK-Grenze sowie eines damit möglicherweise in Verbindung stehenden Verkehrsregelverstößes. Dass ein großer Teil der für die vorliegende Studie Befragten den allgemeinen BAK-Grenzwert nicht kor-

rekt benennen kann, ist der Zuverlässigkeit der subjektiven Einschätzung einer Überschreitung des BAK-Grenzwertes im Fall einer eigenen Alkoholfahrt abträglich. Die so erhobenen Befragungsdaten haben deswegen eine gewisse Unschärfe inne, die auch in der Bewertung der Datenqualität berücksichtigt werden muss.

Aus der einschlägigen Forschungsliteratur wird das Problem geringer Fallzahlen für Fahrten unter Alkoholeinfluss ersichtlich und machte sich auch in SCHRAUTH und FUNK (2022) bei der fahrtenbasierten Erhebung bemerkbar. Diesem Problem wurde in SCHRAUTH und FUNK (2022) mit einer bewussten Übersteuerung des eigentlich errechneten Stichprobenumfangs entgegengewirkt. Trotz des realisierten Stichprobenumfangs von 5.032 vollständigen Befragendatensätzen bleiben die erfassten Fallzahlen von zufälligen Fahrten unter Alkoholeinfluss und noch dazu über der BAK-Grenze sehr gering.

Das Problem der geringen Fallzahlen machte sich in SCHRAUTH und FUNK (2022) dann auch bei den Auswertungen für die motorisierten Zweiradfahrenden an verschiedenen Stellen im Bericht bemerkbar. Zudem konnten Verhaltensweisen, wie z. B. alkoholisierte Nachtfahrten, deren Vorkommen in der Grundgesamtheit im Vergleich zum sonstigen Mobilitätsverhalten gering ist, in der Erhebung einer zufälligen Fahrt nicht angemessen erfasst und dargestellt werden. In der Konsequenz wird in SCHRAUTH und FUNK (2022, Abschnitt 8.2) für den Subindikator des KPI für Alkohol für Pkw-Nachtfahrten ein Wert von 100,0 % ausgewiesen, der mit dem bekannten Hellfeld aus den polizeilichen Alkoholkontrollen nicht übereinstimmt. Hier könnte, neben einer Erhöhung der Stichprobe, für zukünftige Erhebungen eine überproportionale Auswahl von Nachtfahrten und eine nachfolgende Korrektur durch ein Design-Gewicht (DIEKMANN 2009: 427) eine mögliche Lösung darstellen, um z. B. Nachtfahrten in der Befragung stärker zu erfassen.

Des Weiteren muss auch der Zeitpunkt der Befragung in SCHRAUTH und FUNK (2022) im November 2021 kritisch angemerkt werden. Projektbedingt war eine frühere Durchführung der Studie wegen des Projektzeitplans nicht umsetzbar. Durch den Erhebungszeitpunkt im November ist jedoch nicht auszuschließen, dass zum Zeitpunkt der Feldphase witterungsbedingt bereits auf Fahrten mit motorisierten Zweirädern, ebenso auf Fahrten mit dem Pkw oder mit dem motorisierten Zweirad zum Zweck der Freizeitgestaltung und des geselligen Beisammenseins im Freien verzichtet wurde. Bei der Fortschreibung der Erhebung des KPI für Alkohol sollte in der Planung ein früherer Erhebungstermin angestrebt werden, um derartige witterungsbedingte Effekte zu reduzieren.

Eine weitere Anmerkung, die den Befragungszeitpunkt betrifft, bezieht sich auf die während der Feldphase der Ersterhebung vorherrschende Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Veränderungen im privaten und beruflichen Mobilitätsverhalten vieler Menschen. Vor diesem Hintergrund ist in der Beurteilung der Ergebnisse der Ersterhebung zu berücksichtigen, dass temporäre Schließungen von Restaurants, Bars und Kneipen, die Absage von Großveranstaltungen und Festen sowie lokal und zeitlich begrenzte Ausschank- und Konsumverbote im öffentlichen Raum zu einer Reduzierung von Trinkanlässen und zu einem verringerten Konsum alkoholischer Getränke vor einer Fahrt im Straßenverkehr geführt haben. Wie in den Daten der amtlichen Unfallstatistik zu erkennen ist, schlugen sich derartige Anlässe (z. B. „Vatertag“) nachweislich in den Unfalldaten nieder. Als Folge wird für die Ersterhebung angenommen, dass viele Personen in der Zeit, in der die Datenerhebung stattfand, seltener Alkohol getrunken hatten und anschließend gefahren waren. Auf die Reduzierung dieses Verhaltens deuten auch die analysierten Daten der polizeilichen Alkoholkontrollen in Bayern hin (vgl. SCHRAUTH und FUNK 2022, Kapitel 9).

Hinsichtlich der Berücksichtigung von Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad im Erhebungsinstrument ist für Wiederholungsbefragungen zu diskutieren, ob die Erhebung von bis zu zwei Fahrten, je eine mit dem Pkw und eine mit dem motorisierten Zweirad, erneut mit dem gleichen Vorgehen umgesetzt werden soll. Wie in SCHRAUTH und FUNK (2022, Abschnitt 8.1) deutlich wurde, kann der KPI für Alkohol für alle erfassten Fahrenden für die fahrtenbezogenen Merkmale (Wochenabschnitt und Straßenart) nicht gleichzeitig für zwei Fahrten eines Befragten ausgewertet werden. Für die Berechnung des KPI für Alkohol für diese fahrtenbezogenen Merkmale wurde der Datensatz deshalb von der ursprünglich personen-basierten Darstellung (im Datensatz pro befragter Person ein Zeile) auf eine fahrten-basierte Zusammenstellung (im Datensatz pro Fahrt eine Zeile) transponiert.

Der Vorteil und die Begründung für die gewählte Vorgehensweise im hier berichteten Forschungs- und Entwicklungsprojekt liegen in der Erfassung von Pkw-Fahrenden und motorisierten Zweiradfahrenden. Durch die parallele Erhebung von Fahrten mit dem Pkw und dem motorisierten Zweirad konnte eine aus-

reichende Anzahl an Fahrten mit dem Kraftrad generiert werden, die eine eigene Berechnung des KPI für Alkohol für die Kraftradfahrenden und die Durchführung fahrtenpezifischer Auswertungen, wie in Abschnitt 7.5 in SCHRAUTH und FUNK (2022) durchgeführt, erlaubte. Alternativ könnte in der Befragung nur eine Fahrt zufällig ausgewählt werden. Für diese Fahrt könnten nachfolgend im Rahmen der Abfragen der Fahrtenmerkmale das Verkehrsmittel und der Fahrzeugtyp bestimmt werden. Durch diese alternative Herangehensweise würden sich allerdings, vor dem Hintergrund der Häufigkeiten von Fahrerinnen und Fahrern von Pkws und motorisierten Zweirädern, die erfassten Fahrten motorisierter Zweiradfahrender merklich reduzieren. Diese Reduktion würde sich entsprechend auf die Anzahl erfasster Fahrten mit Krafträdern unter Alkoholeinfluss auswirken und könnte in einer (noch) geringeren Fallzahl von unter Alkoholeinfluss mit dem motorisierten Zweirad mobilen Befragten resultieren.

## Literatur

- ATZENDORF, J.; RAUSCHERT, C.; SEITZ, N.; LOCHBÜHLER, K.; KRAUS, L. (2019): Gebrauch von Alkohol, Tabak, illegalen Drogen und Medikamenten. In: Deutsches Ärzteblatt, Vol. 116(35-36): 577-584.
- BEIRNESS, D. J. (2018): Alcohol and Drug Use by Drivers in British Columbia: Findings from the 2018 Roadside Survey. Victoria, British Columbia: RoadSafetyBC. [URL: <https://www2.gov.bc.ca/assets-gov/driving-and-transportation/driving/roadsafetybc/data/2018-roadside-survey-report.pdf> , aufgerufen am 27.08.2021].
- [BMVI] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030. Berlin: BMVI.
- BOETS, S.; SILVERANS, P.; HOUWING, S.; FORSMAN, Å; KLIPP, S.; FOLLA, K. (2021): Methodological guidelines – KPI Driving under the Influence of Alcohol. Baseline Project. Version 3.0, April 27, 2021. Brussels: Vias Institute. [URL: <https://baseline.vias.be/storage/minisites-/methodological-guidelines-kpi-alcohol.pdf>, aufgerufen am 05.05.2021].
- BORTZ, J.; SCHUSTER, C. (2010): Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler, 7. vollständig überarbeitete und erweiterte Aufl., Berlin u. a.: Springer.
- BORTZ, J.; LIENERT, G.; BOEHNKE, K. (2008): Verteilungsfreie Methoden in der Biostatistik, 3., Korrigierte Aufl., Heidelberg: Springer Medizin Verlag.
- BROWN, CAI, DASGUPTA (2001): Interval Estimation for a Binomial Proportion. In: Statistical Science, Vol. 16, No. 2: 101-133.
- [DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021): Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2020. Wiesbaden: DESTATIS.
- DIEKMANN, A. (2009): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek: Rowohlt's Enzyklopädie.
- DIEPENDAELE, K. (2015): Sleepy at the wheel. Analysis of the extent and characteristics of sleepiness among Belgian car drivers. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety.
- [EC] European Commission (2017): Monitoring Road Safety in the EU: towards a comprehensive set of Safety Performance Indicators. Brussels: Directorate General for Mobility and Transport.
- [EC] European Commission (2020): EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030 – Next steps towards “Vision Zero”. Commission Staff Working Document SWD(2019) 283 final. Brussels: European Commission.
- FUNK, W.; GRÜNINGER, M. (2010): Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2018): Fahrenfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 284. Bremen: Fachverlag NW.

- FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R.; GRÜNINGER, M. (2012): Mobilitätsstudie Fahreranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B.; ROßNAGEL, T. (2018): Evaluation des Modellversuchs AM 15. Teil 2 – Befragungsstudie. In: KÜHNE, M.; DOMBROWSKI, K.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B.; ROßNAGEL, T.: Evaluation des Modellversuchs AM 15. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 286. Bremen: Fachverlag NW, S. 45-271.
- FUNK, W.; ORLOWSKI, B.; BRAUN, K. (2021): Safety Performance Indicators im Straßenverkehr. Überblick und Erfahrungen aus der internationalen Praxis. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 311. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.
- MEESMANN, U.; TORFS, K.; VAN DEN BERGHE, W. (2021): ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes). Brussels: Vias Institute.
- MOSSIG, I. (2012): Stichproben, Stichprobenauswahlverfahren und Berechnung des minimal erforderlichen Stichprobenumfangs. Beiträge zur Wirtschaftsgeographie und Regionalentwicklung, No. 1-2012. Bremen: Universität Bremen, Institut für Geographie.
- NOBIS, C.; KUHNIMHOF, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- SCHRAUTH, B.; FUNK, W. (2022): Key Performance Indicator Alkohol – Entwicklung einer Methodik und Ersterhebung. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0758/2021. Schlussbericht vom 29. Juli 2022. Nürnberg: IfeS.
- SCHRAUTH, B.; MAIER, S.; KRAETSCH, C.; FUNK, W. (2020): Report on the findings of the BRAVE population survey. Deliverable 2.3 from the EU-H2020-project BRAVE – BRidging gaps for the Acceptance of automated VEHICLES. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie, Heft 2/2020. Nürnberg: IfeS.
- TOURANGEAU, R.; YAN, T. (2007): Sensitive Questions in Surveys. In: Psychological Bulletin, Vol. 133, No. 5: 859-883.
- VIAS INSTITUTE (2019): Country fact sheet Germany. ESRA2\_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute.
- VIS, M. (HRSG.) (2005): State of the art Report on Road Safety Performance Indicators. Deliverable D3.1 of the EU FP6 project SafetyNet. Brussels: EC.
- VOLLRATH, M.; SCHUMACHER, M.; BOETS, S.; MEESMANN, U. (2019): Guidelines for assessing the prevalence of mobile phone use in traffic. FERSI technical paper, November 2019. Braunschweig / Bergisch Gladbach / Brüssel: The Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI).
- WITTENBERG, R.; CRAMER, H.; VICARI, B. (2014): Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung. Konstanz, München: UVK.

**Anhang 1:  
Codebuch zum Fragebogen der  
KPI-Hauptstudie**





## Begrüßung

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

herzlichen Dank, dass Sie uns bei dieser Befragung unterstützen. Die Studie „Fahrverhalten und Regel-treue“ ist eine repräsentative Befragung von Fahrerinnen und Fahrern von Autos und/oder motorisierten Zweirädern. Das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) führt diese Studie durch. Sie untersucht damit das Fahraufkommen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern sowie ausgewählte Themen der Verkehrsregeltreue.

Die Teilnahme an der Befragung ist vollständig anonym und dauert nur etwa 5 bis 10 Minuten. Ihre Teilnahme ist freiwillig und kann jederzeit ohne Angabe von Gründen beendet werden.

Ihre Angaben werden entsprechend den gesetzlichen Datenschutzrichtlinien der EU vertraulich behandelt und dienen ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken. Die Ergebnisse der Befragung werden so aufbereitet, dass lediglich Aussagen über Gruppen von Personen gemacht werden können und Rückschlüsse auf einzelne Personen nicht möglich sind. Weitere Informationen zu Ihrer Teilnahme und zum Datenschutz finden Sie im [Teilnehmerinformationsblatt](https://www.ifes.fau.de/files/2021/10/teilnehmerinformationsblatt-8032-20211013.pdf).

Mit einem Klick auf „>>“ starten Sie nun die Befragung. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

## Fragen

*Legende: [Zahl] für den vorgesehenen Code  
[Text] Platzhalter für automatisches Ausfüllen  
(R) für „Rotation des Eintrags“  
(E) für „exklusive Antwort“.*

**QUOTIERUNG:**

1) Sind Sie ...?

v01

<input type="checkbox"/>	... weiblich	[1]
<input type="checkbox"/>	... männlich	[2]
<input type="checkbox"/>	... divers	[3]

v02 2) Wie alt sind Sie? \_\_\_\_\_ (Dropdown-Menü von 18 bis 81+)

3) In welchem Bundesland leben Sie ...?

v03

	Baden-Württemberg	[1]
<input type="checkbox"/>	Bayern	[2]
<input type="checkbox"/>	Berlin	[3]
<input type="checkbox"/>	Brandenburg	[4]
<input type="checkbox"/>	Bremen	[5]
<input type="checkbox"/>	Hamburg	[6]
<input type="checkbox"/>	Hessen	[7]
<input type="checkbox"/>	Mecklenburg-Vorpommern	[8]
<input type="checkbox"/>	Niedersachsen	[9]
<input type="checkbox"/>	Nordrhein-Westfalen	[10]
<input type="checkbox"/>	Rheinland-Pfalz	[11]
<input type="checkbox"/>	Saarland	[12]
<input type="checkbox"/>	Sachsen	[13]
<input type="checkbox"/>	Sachsen-Anhalt	[14]
<input type="checkbox"/>	Schleswig-Holstein	[15]
<input type="checkbox"/>	Thüringen	[16]

4) Was ist Ihr höchster Schul- bzw. Bildungsabschluss?

v04	<input type="checkbox"/>	(Noch) ohne Abschluss	[1]
	<input type="checkbox"/>	Volks- oder Hauptschule, Polytechnische Oberschule 8. Klasse	[2]
	<input type="checkbox"/>	Mittlere Reife, Realschulabschluss, Polytechnische Oberschule 10. Klasse	[3]
	<input type="checkbox"/>	Fachhochschulreife, Abitur, Erweiterte Oberschule 12. Klasse, Berufsausbildung mit Abitur	[4]
	<input type="checkbox"/>	Fachhochschul- oder Universitätsabschluss	[5]
	<input type="checkbox"/>	Anderer Abschluss, und zwar: _____	[6]

### SCREENING:

5) Sind Sie auch in den letzten **30 Tagen** mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?

v05	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

6) Sind Sie auch in den letzten **30 Tagen** mindestens einmal als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad (kein E-Scooter/E-Tretroller) gefahren?

v06	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

**SCREENING-OUT, falls nicht in den letzten 30 Tagen Auto oder motorisiertes Zweirad gefahren: FALLS „2“ in Frage 5 UND „2“ in Frage 6.**

### Merkmale motorisierter Verkehrsteilnahme

7) Besitzen Sie einen Auto-Führerschein (Fahrerlaubnisklasse B/BE)?

v07	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

8) Besitzen Sie einen oder mehrere Führerscheine für motorisierte Zweiräder?

v0801	<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse AM (Ausblendbedingung FALLS Frage 7 = „1“)	[1]
v0802	<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse A1	[2]
v0803	<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse A2	[3]
v0804	<input type="checkbox"/>	Ja, für die Fahrerlaubnisklasse A	[4]
v0805	<input type="checkbox"/>	Eine andere, und zwar: _____	[5] 05
v0806	<input type="checkbox"/>	Nein (E)	[6]

9) FALLS „1 = Ja“ in Frage 7:

In welchem Jahr haben Sie Ihren Auto-Führerschein (Fahrerlaubnisklasse B/BE) erworben?

v09 JJJJ [DROPDOWN-Menü absteigend: 2021 – 1950, vor 1950]

10) FALLS „1-5“ in Frage 8:

In welchem Jahr haben Sie Ihre letzte Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad erworben?

v10 JJJJ [DROPDOWN-Menü absteigend: 2021 – 1950, vor 1950]

11) Befinden Sie sich aktuell in der Probezeit bzw. haben Sie eine Fahrerlaubnis auf Probe?

v11	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

12) FALLS „1“ in Frage 5:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?

v12	<input type="checkbox"/>	Selten	[1]
	<input type="checkbox"/>	Mehrmals im Monat	[2]
	<input type="checkbox"/>	Mehrmals pro Woche	[3]
	<input type="checkbox"/>	(Fast) Täglich	[4]

13) FALLS „1“ in Frage 6:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad gefahren?

v13	<input type="checkbox"/>	Selten	[1]
	<input type="checkbox"/>	Mehrmals im Monat	[2]
	<input type="checkbox"/>	Mehrmals pro Woche	[3]
	<input type="checkbox"/>	(Fast) Täglich	[4]

### Erfassung der Prävalenz von Fahrten unter Alkoholeinfluss

ABFRAGE PERIODENPRÄVALENZ NACH ESRA2 FÜR 12 MONATE UND 30 TAGE

14) FALLS „1“ in Frage 5:

Wie oft sind Sie in den letzten **12 Monaten** als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
v1401a	... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1402a	... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1403a	... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamenten) genommen hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1404a	... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

v1405a: Bitte klicken sie auf die Antwort „Nie“

15) FALLS „1“ in Frage 6:

Wie oft sind Sie in den letzten **12 Monaten** als FAHRERIN ODER FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
v1501m	... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1502m	... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1503m	... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamenten) genommen hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1504m	... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

v1505m: Bitte klicken Sie auf die Antwort „Nie“

16) FALLS „1“ in Frage 5:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN ODER FAHRER mit einem Auto ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
v1601a	... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1602a	... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1603a	... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamenten) genommen hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1604a	... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17) FALLS „1“ in Frage 6:

Wie oft sind Sie in den letzten **30 Tagen** als FAHRERIN ODER FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad ...?

		Nie [1]	[2]	[3]	[4]	(Fast) immer [5]
v1701m	... gefahren, wenn Sie die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1702m	... gefahren, nachdem Sie Alkohol getrunken hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1703m	... gefahren, eine Stunde nachdem Sie Drogen (außer Medikamenten) genommen hatten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
v1704m	... gefahren, nachdem Sie Medikamente genommen hatten, die laut Beipackzettel Ihre Fahrtüchtigkeit beeinflussen könnten	(R) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ABFRAGE PUNKTPRÄVALENZ

ABFRAGE PUNKTPRÄVALENZ PKW-FAHRER/-INNEN

18) FALLS „1“ in Frage 5:

An welchen der letzten **7 Tage** sind Sie als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto gefahren?

v18a	Gestern, am [WOCHENTAG] [1]	Vorgestern, am [WOCHENTAG] [2]	Vor 3 Tagen, am [WOCHENTAG] [3]	Vor 4 Tagen, am [WOCHENTAG] [4]	Vor 5 Tagen, am [WOCHENTAG] [5]	Vor 6 Tagen, am [WOCHENTAG] [6]	Vor 7 Tagen, am [WOCHENTAG] [7]	An keinem der letzten 7 Tage (E) [8]
	v1801a	v1802a	v1803a	v1804a	v1805a	v1806a	v1807a	v1808a

19) FALLS „1“ - „7“ in Frage 18, ZUFALLSAUSWAHL WOCHENTAG, dann:

Wie viele Fahrten haben Sie am vergangenen [WOCHENTAG] als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto unternommen?

v19a	Eine Fahrt, begonnen um ca. ___:___ Uhr [1]	Eine 2. Fahrt, begonnen um ca. ___:___ Uhr [2]	Eine 3. Fahrt, begonnen um ca. ___:___ Uhr [3]	Eine 4. Fahrt, begonnen um ca. ___:___ Uhr [4]	Eine 5. Fahrt, begonnen um ca. ___:___ Uhr [5]	Eine 6. Fahrt, begonnen um ca. ___:___ Uhr [6]	7 und mehr Fahrten [7]
	v1901a	v1902a	v1903a	v1904a	v1905a	v1906a	v1907a
	t1901a	t1902a	t1903a	t1904a	t1905a	t1906a	t1907a

20) ZUFALLSAUSWAHL FAHRT, dann:

Sie haben angegeben, dass Sie am vergangenen [WOCHENTAG] um ca. \_\_\_\_ Uhr als FAHRERIN oder FAHRER mit dem Auto gefahren sind.

20.1) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

v20a	<input type="checkbox"/>	Pkw	[1]
	<input type="checkbox"/>	Kleintransporter bis unter 3,5 t	[2]
	<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____ t20a	[3]

20.2) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

v21a	<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
	<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
	<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

20.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert?

v22a	<input type="checkbox"/>	Bis zu fünf Minuten	[1]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu zwei Stunden	[5]
	<input type="checkbox"/>	Länger als zwei Stunden	[6]

20.4) Waren bei dieser Fahrt Mitfahrerinnen oder Mitfahrer bei Ihnen im Auto?

v23a	<input type="checkbox"/>	Ja, [XX] Mitfahrerinnen oder Mitfahrer	[1]
v2301a	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]



20.5) Was war das Ziel dieser Fahrt?

v24a	<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]
	<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
	<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]
	<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
	<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]
	<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
	<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
	<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____ t24a	[8]

20.6) Haben Sie vor dieser Fahrt Alkohol getrunken?

v25a	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

20.6.1) FALLS „1“ in Frage 20.6:

Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

v26a	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

20.6.2) FALLS „1“ in Frage 20.6:

Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa vor dieser Fahrt getrunken

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	___ v270102a
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	___ v270103a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v270101a

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	___ v270202a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v270201a

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	— v270303a
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	— v270302a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v270301a

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke – Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon), Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	— v270402a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v270401a

ABFRAGE PUNKTPRÄVALENZ ZWEIKRAFTRADFÄHRER/-INNEN

21) FALLS „1“ in Frage 6:

An welchen der letzten **7 Tage** sind Sie selbst mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad gefahren?

v40m	Gestern, am [WOCHENTAG] [1]	Vorgestern, am [WOCHENTAG] [2]	Vor 3 Tagen, am [WOCHENTAG] [3]	Vor 4 Tagen, am [WOCHENTAG] [4]	Vor 5 Tagen, am [WOCHENTAG] [5]	Vor 6 Tagen, am [WOCHENTAG] [6]	Vor 7 Tagen, am [WOCHENTAG] [7]	An keinem der letzten 7 Tage (E) [8]
------	--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------------

22) <sup>v4001m</sup> FALLS „1“ – <sup>v4002m</sup> „7“ in Frage 21, <sup>v4003m</sup> ZUFALLSAUSWAHL <sup>v4004m</sup> WOCHENTAG, dann:

Wie viele Fahrten haben Sie am vergangenen [WOCHENTAG] als Fahrerin bzw. als Fahrer mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad unternommen?

v41m	Eine Fahrt, begonnen um ca. __:__ Uhr [1]	Eine 2. Fahrt, begonnen um ca. __:__ Uhr [2]	Eine 3. Fahrt, begonnen um ca. __:__ Uhr [3]	Eine 4. Fahrt, begonnen um ca. __:__ Uhr [4]	Eine 5. Fahrt, begonnen um ca. __:__ Uhr [5]	Eine 6. Fahrt, begonnen um ca. __:__ Uhr [6]	7 und mehr Fahrten [7]
	v4101m	v4102m	v4103m	v4104m	v4105m	v4106m	v4107m
	t4101m	t4102m	t4103m	t4104m	t4105m	t4106m	t4107m

23) ZUFALLSAUSWAHL FAHRT, dann:

Sie haben angegeben, dass Sie am vergangenen [WOCHENTAG] um ca. \_\_ Uhr als FAHRE-RIN oder FAHRER mit einem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad gefahren sind.

23.1) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

v42m	<input type="checkbox"/>	Mofa	[1]
	<input type="checkbox"/>	Moped, Mokick	[2]
	<input type="checkbox"/>	Motorroller	[3]
	<input type="checkbox"/>	Leichtkraftrad mit einem Hubraum von 50 cm <sup>3</sup> bis zu 125 cm <sup>3</sup>	[4]
	<input type="checkbox"/>	Motorrad	[5]
	<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____ t42m	[6]

23.2) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

v43m	<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
	<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
	<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

23.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert? [BITTE EINE ANTWORT AUSWÄHLEN]

v44m	<input type="checkbox"/>	Bis zu fünf Minuten	[1]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu zwei Stunden	[5]
	<input type="checkbox"/>	Länger als zwei Stunden	[6]

23.4) Waren bei dieser Fahrt eine Mitfahrerin oder ein Mitfahrer auf dem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad?

v45m	<input type="checkbox"/>	Ja, eine Mitfahrerin bzw. ein Mitfahrer	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

23.5) Was war das Ziel dieser Fahrt?

v46m	<input type="checkbox"/> Zuhause	[1]
	<input type="checkbox"/> Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
	<input type="checkbox"/> Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]
	<input type="checkbox"/> Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
	<input type="checkbox"/> Restaurant	[5]
	<input type="checkbox"/> Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
	<input type="checkbox"/> Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
	<input type="checkbox"/> Anderes Ziel, und zwar: _____ t46m	[8]

23.6) Haben Sie vor dieser Fahrt Alkohol getrunken?

v47m	<input type="checkbox"/> Ja	[1]
	<input type="checkbox"/> Nein	[2]

23.6.1) FALLS „1“ in Frage 23.6:

Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

v48m	<input type="checkbox"/> Ja	[1]
	<input type="checkbox"/> Nein	[2]

23.6.2) FALLS „1“ in Frage 23.6:

Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa vor dieser Fahrt getrunken?

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	_____ v490102m
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	_____ v490103m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v490101m

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	_____ v490202m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v490201m

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	— v490302m
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	— v490303m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v490301m

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke – Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon), Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	— v490402m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v490401m

#### ABFRAGE PRÄVALENZ IN DEN LETZTEN SIEBEN TAGEN – PKW-FAHRER/-IN

##### 24.1) FALLS „1“ in Frage 20.6 – ALKOHOL GETRUNKEN:

Sie haben angegeben, dass Sie als FAHRERIN oder FAHRER mit einem Auto vor einer Fahrt am vergangenen [WOCHENTAG] Alkohol getrunken haben.

Haben Sie in den vergangenen **7 Tagen** als FAHRERIN oder FAHER eines Autos auch vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

v28a	<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer weiteren Fahrt	[1]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 weiteren Fahrten	[2]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 weiteren Fahrten	[3]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr weiteren Fahrten	[4]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

##### 24.2) FALLS „1“ bis „4“ in Frage 24.1:

Denken Sie, dass Sie bei einer dieser Fahrten über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

v29a	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

##### 25) FALLS „2“ in Frage 20.6 – KEINEN ALKOHOL GETRUNKEN:

Sie haben angegeben, dass Sie vor der beschriebenen Fahrt am vergangenen [WOCHENTAG] keinen Alkohol getrunken haben.

Haben Sie in den letzten **7 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER eines Autos vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

v30a	<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer Fahrt	[1]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 Fahrten	[2]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 Fahrten	[3]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr Fahrten	[4]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

>>> FALLS „1“ bis „4“ in FRAGE 25, DANN:

Sie haben angegeben, dass Sie als FAHRERIN oder FAHRER eines Autos in den letzten **7 Tagen** vor [einer Fahrt / zwei oder mehr Fahrten] Fahrt Alkohol getrunken haben. Bitte denken Sie nun an [diese / die letzte] Fahrt, vor der Sie Alkohol getrunken haben.

26.1) An welchem Wochentag hat diese Fahrt stattgefunden?

v31a	Gestern, am [WOCHENTAG]	Vorgestern, am [WOCHENTAG]	Vor 3 Tagen, am [WOCHENTAG]	Vor 4 Tagen, am [WOCHENTAG]	Vor 5 Tagen, am [WOCHENTAG]	Vor 6 Tagen, am [WOCHENTAG]	Vor 7 Tagen, am [WOCHENTAG]
	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]

26.2) Wann sind Sie in etwa losgefahren?

t32a Um ca. \_\_\_ : \_\_\_ Uhr.

26.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert?

v33a	<input type="checkbox"/>	Bis zu fünf Minuten	[1]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu zwei Stunden	[5]
	<input type="checkbox"/>	Länger als zwei Stunden	[6]

26.4) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

v34a	<input type="checkbox"/>	Pkw	[1]
	<input type="checkbox"/>	Kleintransporter bis unter 3,5 t	[2]

<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____	t34a	[3]
--------------------------	-----------------------------------	------	-----

26.5) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

v35a

<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

26.6) Waren bei dieser Fahrt Mitfahrerinnen oder Mitfahrer bei Ihnen im Auto?

<input type="checkbox"/>	Ja, [XX] Mitfahrerinnen oder Mitfahrer	v36a	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	v3601a	[2]

26.7) Was war das Ziel dieser Fahrt?

v37a

<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]	
<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]	
<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]	
<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]	
<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]	
<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]	
<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]	
<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____	t37a	[8]

26.8.1) Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

v38a

<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

26.8.2) Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa vor dieser Fahrt getrunken?

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	___ v390102a
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	___ v390103a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v390101a

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	— v390202a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v390201a

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	— v390302a
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	— v390303a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v390301a
Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke – Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon), Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	— v390402a
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v390401a

ABFRAGE PRÄVALENZ IN DEN LETZTEN SIEBEN TAGEN – ZWEIKRAFTRADFÄHRER/-IN

27.1) FALLS „1“ in Frage 23.6: ALKOHOL GETRUNKEN  
Haben Sie in den vergangenen **7 Tagen** als FAHRERIN oder FAHRER eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads auch vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

v50m	<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer weiteren Fahrt	[1]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 weiteren Fahrten	[2]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 weiteren Fahrten	[3]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr weiteren Fahrten	[4]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

27.2) FALLS „1“ – „4“ in Frage 27.1:  
Denken Sie, dass Sie bei einer dieser Fahrten über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

v51m	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]



- 28) FALLS „2“ in Frage 23.6 – KEINEN ALKOHOL GETRUNKEN:  
 Sie haben angegeben, dass Sie vor der beschriebenen Fahrt mit dem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad am vergangenen [WOCHENTAG] keinen Alkohol getrunken haben.

Haben Sie in den letzten **7 Tagen** als FAHRERIN bzw. FAHRER eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads vor anderen Fahrten Alkohol getrunken?

v52m	<input type="checkbox"/>	Ja, vor einer Fahrt	[1]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 2 Fahrten	[2]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 3 Fahrten	[3]
	<input type="checkbox"/>	Ja, vor 4 und mehr Fahrten	[4]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[5]

>>> FALLS „1“ bis „4“ in FRAGE 28, DANN:

Sie haben angegeben, dass Sie als FAHRERIN oder FAHRER eines Mofas, Mopeds/Motorrollers oder Motorrads in den letzten **7 Tagen** vor [einer Fahrt / 2 oder mehr Fahrten] Alkohol getrunken haben. Bitte denken Sie nun an [diese / die letzte] Fahrt, vor der Sie Alkohol getrunken haben.

29.1) An welchem Wochentag hat diese Fahrt stattgefunden?

v53m	Gestern, am [WOCHEN-TAG]	Vorgestern, am [WOCHEN-TAG]	Vor 3 Tagen, am [WOCHEN-TAG]	Vor 4 Tagen, am [WOCHEN-TAG]	Vor 5 Tagen, am [WOCHEN-TAG]	Vor 6 Tagen, am [WOCHEN-TAG]	Vor 7 Tagen, am [WOCHEN-TAG]
	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]

t54m 29.2) Wann sind Sie in etwa losgefahren?

Um ca. \_\_\_ : \_\_\_ Uhr.

29.3) Wie lange hat diese Fahrt gedauert?

v55m	<input type="checkbox"/>	Bis zu 5 Minuten	[1]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Viertelstunde	[2]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer halben Stunde	[3]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu einer Stunde	[4]
	<input type="checkbox"/>	Bis zu 2 Stunden	[5]
	<input type="checkbox"/>	Länger als 2 Stunden	[6]

29.4) Mit welchem Fahrzeug sind Sie dabei unterwegs gewesen?

v56m	<input type="checkbox"/>	Mofa	[1]
	<input type="checkbox"/>	Moped, Mokick	[2]
	<input type="checkbox"/>	Motorroller	[3]
	<input type="checkbox"/>	Leichtkraftrad mit einem Hubraum von 50 cm <sup>3</sup> bis zu 125 cm <sup>3</sup>	[4]
	<input type="checkbox"/>	Motorrad	[5]
	<input type="checkbox"/>	Anderes Fahrzeug, und zwar: _____ t57m	[6]

29.5) Auf welcher Straßenart sind Sie auf dieser Fahrt hauptsächlich (= die längste Strecke) gefahren?

v58m	<input type="checkbox"/>	Straße innerorts	[1]
	<input type="checkbox"/>	Straße außerorts	[2]
	<input type="checkbox"/>	Autobahn	[3]

29.6) Waren bei dieser Fahrt eine Mitfahrerin oder ein Mitfahrer auf dem Mofa, Moped/Motorroller oder Motorrad?

v59m	<input type="checkbox"/>	Ja, eine Mitfahrerin oder ein Mitfahrer	[1]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[2]

29.7) Was war das Ziel dieser Fahrt?

v60m	<input type="checkbox"/>	Zuhause	[1]
	<input type="checkbox"/>	Arbeit, Ausbildung, (Hoch-)Schule oder Universität	[2]
	<input type="checkbox"/>	Besorgung, Arztbesuch etc.	[3]
	<input type="checkbox"/>	Wohnung eines Freundes, Bekannten oder Verwandten	[4]
	<input type="checkbox"/>	Restaurant	[5]
	<input type="checkbox"/>	Bar, Kneipe, Club oder Diskothek	[6]
	<input type="checkbox"/>	Sport- oder Freizeitaktivitäten	[7]
	<input type="checkbox"/>	Anderes Ziel, und zwar: _____ t60m	[8]

29.8.1) Denken Sie, dass Sie bei dieser Fahrt über der für Sie gesetzlich erlaubten Promille-Grenze für Alkohol im Blut gefahren sind?

v61m	<input type="checkbox"/>	Ja	[1]
------	--------------------------	----	-----

<input type="checkbox"/>	Nein	[2]
--------------------------	------	-----

29.8.2) Wie viele alkoholische Getränke haben Sie in etwa dieser Fahrt getrunken?

Alkoholisches Getränk: Bier		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser/Dosen/ Flaschen (0,2 bis 0,33 Liter):	_____ v620102m
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser/Dosen/ Flaschen (0,4 bis 0,5 Liter):	_____ v620103m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v620101m

Alkoholisches Getränk: Wein oder Sekt		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser (0,2 bis 0,25 Liter):	_____ v620202m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v620201m

Alkoholisches Getränk: Spirituosen (z.B. Schnaps, Cognac, Whiskey, Likör)		
<input type="checkbox"/>	Anzahl kleine Gläser („Einfacher“ = 0,02 Liter):	_____ v620302m
<input type="checkbox"/>	Anzahl große Gläser („Doppelter“ = 0,04 Liter):	_____ v620303m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v620301m

Alkoholisches Getränk: Alkoholhaltige Mixgetränke – Gemeint sind alle alkoholhaltigen Mixgetränke, z. B. Alkopops, Longdrinks (z.B. Wodka-Lemon), Cocktails (z.B. Caipirinha) oder Bowle		
<input type="checkbox"/>	Anzahl Gläser bzw. Flaschen (0,3 bis 0,4 Liter):	_____ v620402m
<input type="checkbox"/>	Nicht getrunken	v620401m



32) Wie gut kennen Sie die Regelung zum Fahren von Autos oder motorisierten Zweirädern unter Alkoholeinfluss („Promillegrenze“)?

v66 Wo ist die allgemeine „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer von Autos oder motorisierten Zweirädern?

DROPDOWN-MENÜ aufsteigend (0,1-er Schritte): 0,0 Promille - 2,0 Promille

v67 Wo ist die „Promillegrenze“ für Fahrerinnen und Fahrer bis zum Alter von 21 Jahren und/oder während der Probezeit?

DROPDOWN-MENÜ aufsteigend (0,1-er Schritte): 0,0 Promille - 2,0 Promille

## Soziodemographie

Am Ende der Umfrage möchten wir Sie um einige Informationen über sich selbst bitten:

33) Welche Art von Tätigkeit üben Sie derzeit aus?

v68	<input type="checkbox"/>	Vollzeit erwerbstätig	[1]
	<input type="checkbox"/>	Teilzeit erwerbstätig	[2]
	<input type="checkbox"/>	Auszubildende/-r	[3]
	<input type="checkbox"/>	Schüler/-in	[4]
	<input type="checkbox"/>	Student/-in	[5]
	<input type="checkbox"/>	Hausfrau/-mann	[6]
	<input type="checkbox"/>	Zurzeit arbeitslos	[7]
	<input type="checkbox"/>	Etwas anderes: _____ t68	[8]

34) FALLS „1“ – „3“ IN FRAGE 33:

Müssen Sie während Ihrer beruflichen Haupttätigkeit ein Fahrzeug fahren?

v69	<input type="checkbox"/>	Ja, ich arbeite als Berufskraftfahrer, Taxifahrer, Busfahrer, LKW-Fahrer, ...	[1]
	<input type="checkbox"/>	Ja, ich arbeite als Kurier, Postbote, Lieferant, im Kunden- oder Außendienst, mache Hausbesuche bei Patienten, ...	[2]
	<input type="checkbox"/>	Nein	[3]

35) Welche Kategorie in dieser Liste trifft am ehesten auf Ihren Wohnort zu?

<input type="checkbox"/>	Eine Großstadt	[1]
<input type="checkbox"/>	Ein Vorort oder Außenbezirk einer Großstadt	[2]
<input type="checkbox"/>	Eine Stadt oder Kleinstadt	[3]
<input type="checkbox"/>	Ein ländliches Dorf	[4]
<input type="checkbox"/>	Ein Bauernhof oder ein Haus auf dem Land	[5]

36) Welche Social Media-Kanäle nutzen Sie mindestens einmal pro Woche?

<input type="checkbox"/>	Facebook	v7101	(R)	[1]
<input type="checkbox"/>	YouTube	v7102	(R)	[2]
<input type="checkbox"/>	Instagram	v7103	(R)	[3]
<input type="checkbox"/>	TikTok	v7104	(R)	[4]
<input type="checkbox"/>	Twitter	v7105	(R)	[5]
<input type="checkbox"/>	Snapchat	v7106	(R)	[6]
<input type="checkbox"/>	WhatsApp	v7107	(R)	[7]
<input type="checkbox"/>	Twitch	v7108	(R)	[8]
<input type="checkbox"/>	Telegram	v7109	(R)	[9]
<input type="checkbox"/>	Facebook Messenger	v7110	(R)	[10]
<input type="checkbox"/>	Andere	v7111		[11]
<input type="checkbox"/>	Keine	v7112	(E)	[12]

- 37) In unserer Gesellschaft gibt es Gruppen, die sich eher nach oben und Gruppen, die sich eher nach unten orientieren. Hier sehen Sie eine Skala, die von oben (10) nach unten (01) verläuft. Wo würden Sie sich in dieser Skala einordnen?

<input type="checkbox"/>	10 (Am höchsten, an der Spitze)	[10]
<input type="checkbox"/>	09	[9]
<input type="checkbox"/>	08	[8]
<input type="checkbox"/>	07	[7]
<input type="checkbox"/>	06	[6]
<input type="checkbox"/>	05	[5]
<input type="checkbox"/>	04	[4]
<input type="checkbox"/>	03	[3]
<input type="checkbox"/>	02	[2]
<input type="checkbox"/>	01 (Am niedrigsten, ganz unten)	[1]

Sie haben nun das Ende der Umfrage erreicht. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, den Fragebogen auszufüllen.

Bitte beachten Sie: Wenn Sie nun auf ">>" klicken, wird der Fragebogen gespeichert und fertiggestellt. Eine weitere Bearbeitung ist dann nicht mehr möglich.

(LETZTE SEITE)

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Umfrage!