

«Roadside Survey Alkohol»: Projektbescrieb

Dieses Dokument gibt einen Überblick über das Projekt «Roadside Survey Alkohol» und beschreibt das konkrete Vorgehen für dessen Umsetzung. Die BFU orientiert sich dabei an den Empfehlungen des Projekts Baseline, einem wissenschaftlich fundierten Projekt auf europäischer Ebene.

1. Ziel des Projekts

Das Ziel des Projekts ist es, repräsentative Aussagen dazu treffen zu können, welcher Anteil der PW-Lenkenden in der Schweiz in alkoholisiertem Zustand unterwegs ist. Optimalerweise – bei einer genügend grossen Datenmenge – können mit den gesammelten Daten auch Aussagen in Bezug auf verschiedene Merkmale wie Altersgruppen, Zeitfenster oder Ortslagen gemacht werden.

Für die Umsetzung des Projekts ist die BFU auf die Unterstützung der Polizei angewiesen. Die Idee ist es, dass diese im Rahmen von Kontrollen Daten sammelt und der BFU in anonymisierter Form zur Verfügung stellt. In Ergänzung zu den Daten der amtlichen Unfallstatistik erlauben die Erkenntnisse des Projekts, die Präventionsaktivitäten zu Alkohol am Steuer zu optimieren. Die Resultate sollen auch der Polizei dazu dienen, ihre Kontrollen noch gezielter ausrichten zu können.

2. Grundsätzliche Überlegungen

Ein zentrales Element, um repräsentative Aussagen über die Situation zu Alkohol am Steuer in der Schweiz treffen zu können, ist die Zufälligkeit der Kontrollen. Konkret ist damit gemeint, dass die Kontrollstandorte zufällig ausgewählt und entweder zufällig angehaltene oder alle während der Session passierenden PWs kontrolliert werden (Strassensperre). Zudem sollten alle angehaltenen PW-Lenker/-innen mit einem Atemalkoholtestgerät (oder -Messgerät) getestet werden (Ausnahme: Lenkende, die im Verify-Verfahren als fahrunfähig beurteilt wurden, s. Kapitel 3.3). Erfolgt das Anhalten von Fahrzeuglenkenden nicht zufällig, sondern z. B. aufgrund von Fahrauffälligkeiten, führt dies zu einer Überschätzung des Anteils der PW-Lenkenden unter Alkoholeinfluss und dadurch zu einer Verzerrung der Ergebnisse.

Da die Korps bei ihren Kontrollen unterschiedlich vorgehen, ist vorgesehen, dass einige Kontrollen nach einem standardisierten Vorgehen durchgeführt werden (sog. «**BFU-Kontrollen**¹»). Die dadurch gesammelten Daten liefern repräsentative Aussagen für die Schweiz und ermöglichen einen Vergleich mit anderen Ländern. In Kapitel 3 ist das diesbezügliche Vorgehen im Detail beschrieben. Des Weiteren wäre die BFU auch interessiert, Daten zu Alkohol am Steuer im Rahmen der «**normalen**» **Verkehrskontrollen** zu erheben. Die Roadpol-Aktionswoche im Juni 2023 wäre unter anderem dazu geeignet. Aktuell ist geplant, die App bzw. das handschriftliche Formular (s. Kapitel 4) so zu gestalten, dass sie auch für die Datenerfassung der Roadpol-Kontrollen² verwendet werden kann. Dazu müssten etwas detailliertere Angaben erhoben werden als sonst bei Roadpol (Merkmale für normale Kontrollen in Tabelle 3 und Tabelle 4). Somit müssen die Polizeikorps nicht noch eine zusätzliche Statistik führen.

3. Umsetzung der «BFU-Kontrollen»

Bei den «BFU-Kontrollen» ist ein einheitliches Vorgehen vorgesehen, z. B. bezüglich der Festlegung der Kontrollstandorte. Die folgenden Unterkapitel beschreiben die genauere Umsetzung dieser Kontrollen.

¹ In der Kommunikation mit den Polizisten/-innen verwenden wir den Begriff «BFU-Kontrollen». Nach aussen verwenden wir den Begriff «Kontrollen zu Forschungszwecken».

² Roadpol ist ein Netzwerk europäischer Verkehrspolizeien, in dessen Rahmen regelmässig koordinierte Verkehrskontrollen durchgeführt werden.

3.1 Anzahl Standorte und kontrollierte Lenkende

Um ausreichend präzise Aussagen zum Anteil alkoholisierter Personen am Steuer von PWs in der Schweiz machen zu können, muss eine Mindestanzahl von PW-Lenkenden kontrolliert werden. Konkret sind mindestens 2000 Lenkende pro Sprachregion (Deutschschweiz und Romandie) zu erfassen. Diese Kontrollen sollten sich auf mindestens 40 geographisch verteilte Standorte pro Sprachregion verteilen. Zusätzlich muss auch eine bestimmte Mindestanzahl an kontrollierten Lenkenden an den drei Ortslagen (ausserorts, innerorts, Autobahn) sowie zu verschiedenen Zeitfenstern im Wochenverlauf erreicht werden, damit separate Aussagen dazu ermöglicht werden.

Da die Korps für unterschiedlich grosse Gebiete zuständig sind, ist vorgesehen, die Anzahl Standorte im Verhältnis zur Anzahl Einwohner/-innen im jeweiligen Gebiet aufzuteilen (Tabelle 1). Die Mindestanzahl der Standorte beträgt demnach pro Korps zwischen 1 und 16. Damit die Mindestanzahl von 2000 kontrollierten PW-Lenkenden erreicht wird, müssten pro Standort 50 PW-Lenkende kontrolliert werden ($40 \times 50 = 2000$). Dies ist hinsichtlich der vorgesehenen maximalen Zeitdauer der Kontrollen von 1.5 h (s. Kapitel 3.4) wohl nicht oder (bei einem genügend grossen Verkehrsaufkommen) höchstens mit einem grossen Polizei-Aufgebot realisierbar. Wenn die Mindestanzahl von 50 PW-Lenkenden innerhalb einer Kontrollsession nicht erreicht wird, können die Korps entweder zu einem späteren Zeitpunkt an diesem Standort eine oder mehrere weitere Kontrollsession/-en durchzuführen oder eine/mehrere Kontrollsession/-en an einem/mehreren anderen Standort/-en in der gleichen Gemeinde durchführen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die weiteren Kontrollsessionen im gleichen Zeitfenster und an der gleichen Ortslage wie die ursprünglich bestimmte Kontrollsession stattfinden.

Tabelle 1: Mindestanzahl Standorte, die von den einzelnen Korps idealerweise abgedeckt werden.

Korps	Anzahl Einwohner/-innen ¹	Mindestanzahl Standorte
Deutschschweiz		
BE	1 047 473	11
SG (ohne Stadt)	443 032	6
ZH Stadt	421 878	5
LU	420 326	5
BL	292 817	3
TG	285 964	3
GR (ohne Chur)	161 392	2
BS	196 036	2
SG Stadt	76 213	1
AR	55 585	1
Dietikon	28 057	1
Wetzikon	25 056	1
Romandie		
VD	822 968	16
GE	509 448	10
VS	353 209	7
FR	329 809	7

¹ gemäss BFS, Stand 31.12.21. Es wurden nur die Gemeinden berücksichtigt, die vom Korps abgedeckt werden können.

3.2 Festlegung der Kontrollstandorte

Die Festlegung der Kontrollstandorte erfolgt nach dem folgenden Vorgehen:

- In einem ersten Schritt legt die BFU im jeweiligen Gebiet der Korps Gemeinden für die Kontrollen fest und teilt den jeweiligen Gemeinden eine Ortslage und ein Zeitfenster zu. Die BFU berücksichtigt dabei die Gemeindegrösse: grosse Gemeinden werden mit einer grösseren Wahrscheinlichkeit ausgewählt als kleine. Die Ortslage und Zeitfenster werden folgendermassen unterteilt:
 - Ortslage: innerorts, ausserorts, Autobahn (inkl. Ein- und Ausfahrten)
 - Zeitfenster (s. Tabelle 2): werktags tagsüber, werktags nachts, Wochenende tagsüber, Wochenende nachts
- Innerhalb der ausgewählten Gemeinden und Ortslagen ist die Polizei frei bei der Wahl des Standortes. Die Polizei legt die genauen Standorte der Kontrolle fest (inkl. Angabe der Richtung) und teilt sie der BFU mit.
- Die BFU konsolidiert die Vorschläge.

Tabelle 2: Zeitfenster, die bei den «BFU-Kontrollen» abzudecken sind

Zeitfenster	Wochentage	Zeit
Werktags tagsüber	Mo–Do	4–22 Uhr
	Fr	4–16 Uhr
Werktags nachts	Mo–Do ¹	22–4 Uhr
Wochenende tagsüber	Fr	16–22 Uhr
	Sa–So	4–22 Uhr
Wochenende nachts	Fr–So ²	22–4 Uhr

¹ Nacht von Montag auf Dienstag, Dienstag auf Mittwoch, Mittwoch auf Donnerstag, Donnerstag auf Freitag

² Nacht von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag, Sonntag auf Montag

3.3 Vorgehen während der Kontrollsession

Um aussagekräftige Resultate zu erhalten (s. Kapitel 2), ist ein standardisiertes Vorgehen in Bezug auf das Anhalten und Testen von PW-Lenkenden vorgesehen. Ausserdem sollten die Polizisten/-innen Daten erfassen und die Lenkenden darüber informieren. Diese Punkte werden im Folgenden genauer beschrieben:

- **Anhalten:** Es sind folgende Möglichkeiten denkbar:
 - Alle passierenden PWs/Fahrzeuge in einem Strassenabschnitt anhalten (Strassensperre)
 - Zufälliges Anhalten: wenn eine Patrouille mit der Kontrolle eines PWs fertig ist, hält sie den nächsten heranfahrenden PW an
- **Testen:** Jede/-r angehaltene PW-Lenker/-in wird einem Atemalkoholtest unterzogen.
 - Ausnahme: Beim Verify-Verfahren³ werden die Lenkenden, bei denen ein Verdacht auf Fahr-unfähigkeit besteht, üblicherweise nicht mit dem Atemalkoholtestgerät getestet. In diesem Fall wird es möglich sein, das Resultat der Blutalkoholkonzentration nachträglich einzutragen/nachzureichen. Wird sowohl ein Atemalkoholtest durchgeführt als auch Blut genommen, reicht das Resultat des Atemalkoholtests.

³ Verify ist ein Verfahren, mit dem Polizisten/-innen bei Fahrzeuglenkenden eine allfällige Fahrunfähigkeit durch Beobachtung erkennen sollen. Kriterien sind z. B. die Aussprache und die Pupillengrösse.

- **Information:** Die juristischen Abklärungen haben ergeben, dass die Fahrzeuglenkenden darüber informiert werden müssen, dass Daten zu statistischen Zwecken von der BFU erhoben und bearbeitet werden. Dazu wird die BFU den Korps einen Flyer/ein Informationsblatt mit den wichtigsten Informationen zur Studie zur Verfügung stellen, den/das sie den Lenkenden abgeben können.
- Beim Roadside Survey wird ein **Fokus auf Lenkende von Personenwagen** gelegt. So bezieht sich die Mindestanzahl der zu kontrollierenden Personen auf PWs (s. Kapitel 3.1). Sofern sie ebenfalls nach dem Zufallsprinzip (oder mittels Strassensperre) angehalten wurden, können aber auch die Daten anderer Fahrzeuge (z. B. Motorräder, LKWs) erfasst werden. Dazu kann in der App/auf dem handschriftlichen Formular die Art der Verkehrsteilnahme spezifiziert werden (s. Tabelle 4).
- **Datenerfassung:** Während der Kontrolle werden Daten erfasst. Es werden nur Daten von Lenkenden erfasst, die nach oben beschriebenen Vorgehen angehalten wurden. Mehr Informationen zur Datenerfassung sind in Kapitel 4 und 6 zu finden.

3.4 Dauer und Grösse der Kontrollen

Die Maximaldauer der Kontrollen beträgt 1,5 Stunden (bei Kontrollen auf Autobahnen allenfalls auch länger). Es wurde eine Obergrenze festgelegt, da mit zunehmender Dauer der Kontrolle das Risiko der Bekanntmachung (z. B. über Social Media) erhöht wird. Wird dadurch die Kontrolle gezielt umfahren, beeinflusst dies den Anteil der alkoholisierten Lenkenden. Es gibt keine Maximalzahl an erhobenen Lenkenden pro Kontrollsession – je mehr, desto besser.

Die Kontrollen können grundsätzlich sowohl im Rahmen von Grosskontrollen als auch von kleineren Kontrollen durchgeführt werden. Es ist der BFU bewusst, dass insbesondere kleinere Kontrollen (z. B. mit nur 1 Patrouille) unter Umständen abgebrochen werden müssen, weil andere Aufgaben dazwischenkommen, die prioritär zu behandeln sind (z. B. Pflichteinsätze in der Grundversorgung). Idealerweise wird dann an einem anderen Tag eine weitere Kontrollsession am gleichen Standort bzw. in der gleichen Gemeinde (im gleichen zugeteilten Zeitfenster/Ortslage) durchgeführt, damit die Mindestanzahl von 50 kontrollierten PW-Lenkenden erreicht wird (s. Kapitel 3.1).

3.5 Erhebungszeitraum

Es steht den Korps frei, an welchen Daten sie die Kontrollen durchführen. Sie sollten aber während folgenden Zeiträumen stattfinden:

- Spätfrühling 2023: ab 24. April oder ab Ende Frühlingsferien (was später eintritt)⁴ bis Start Sommerferien (je nach Kanton unterschiedlich)
- Frühherbst 2023: Ende Sommerferien bis Start Herbstferien (je nach Kanton unterschiedlich)

Der genaue Wochentag innerhalb der Zeitfenster ist frei wählbar (z. B. werktags: Montag-Freitag). Innerhalb des vorgegebenen Zeitfensters kann auch der Zeitpunkt der Kontrolle vom Korps frei gewählt werden.

4. Art der Datenerfassung

Die BFU ist dabei, eine webbasierte App für die Datenerfassung auf dem Diensthandy/-tablet zu entwickeln. Bei der Entwicklung wird insbesondere auf eine hohe Benutzerfreundlichkeit geachtet (z. B. einfacher Login-Prozess, vordefinierte Auswahllisten). Zwei Korps sind in die Entwicklung der App eingebunden. Anfang 2023 findet ausserdem mit diesen beiden Korps eine Piloterhebung statt, um die App zu testen. Einige Daten müssen erfasst werden (z. B. Jahrgang und Geschlecht der Lenkenden), bei anderen kann

⁴ Das Korps Kt. Wallis, bei dem die Frühlingsferien erst im Mai beginnen, dürfte auch bereits vor seinen Frühlingsferien mit den Kontrollen starten (aber nicht während den Ferien).

das Korps je nach Ressourcen entscheiden, ob sie erfasst werden oder nicht. Weil normale Kontrollen weniger standardisiert sind als BFU-Kontrollen, müssen bei ersteren etwas mehr Daten erhoben werden. Die App wird so gestaltet sein, dass nur diejenigen Angaben abgefragt werden, die für die spezifische Kontrolle relevant sind. Die Polizeien werden während der Dauer des Projekts Zugriff auf die von ihnen mittels App erhobenen Daten erhalten (Rohdaten).

Es wird auch die Möglichkeit angeboten, die Daten mittels handschriftlichen Formulars (PDF) zu erheben.

5. Datenhandling und Zusammenarbeit mit der BFU

Die BFU hat eine erste rechtliche Kurzeinschätzung betreffend die Durchführbarkeit des Projekts für die Kantone Bern, Basel-Stadt und St. Gallen durchgeführt. Dazu hat sie die Anwaltskanzlei WalderWyss beauftragt. Es hat sich gezeigt, dass der Erhebung der betroffenen Daten durch die Polizei und deren anonymisierte Weitergabe an die BFU keine substanziellen Risiken entgegenstehen. Es handelt sich dabei aber nicht um eine abschliessende Beurteilung. Für die Beurteilung der Teilnahme am Projekt aus rechtlicher Sicht sind die teilnehmenden Korps verantwortlich. Die BFU hat eine verkürzte Zusammenfassung dieser Ersteinschätzungen verfasst, welche sie den teilnehmenden Korps zu Informationszwecken zur Verfügung stellen wird. Diese ersetzt jedoch eine rechtliche Beurteilung von Seiten der teilnehmenden Korps nicht.

Aspekte rund um die Nutzung der App für die Datenerfassung werden in einer Nutzungsvereinbarung geregelt. Die BFU wird einen entsprechenden Entwurf ausarbeiten und den Korps vorlegen.

Nach Abschluss der Datenerhebungsphase wird die BFU die anonymisierten Daten analysieren. Sie behält sich vor, die Ergebnisse aggregiert zu veröffentlichen, z.B. einen Artikel in einem wissenschaftlichen Journal. Allenfalls werden (sofern nicht auf ein einzelnes Korps geschlossen werden kann) Auswertungen pro Sprachregion präsentiert. Die Polizeikorps werden vor einer allfälligen Veröffentlichung konsultiert.

Falls dies gewünscht ist, liefert die BFU den Korps auf schriftlichem Weg Auswertungen zum eigenen Korps, im Vergleich zum Durchschnitt aller Korps. Es ist auch angedacht, dass die BFU den Korps die Resultate der Studie im Rahmen einer kleineren Veranstaltung in einer Gesamtpräsentation vorstellt (Teilnahme vor Ort oder online möglich).

6. Zu erhebende Merkmale

Während der Kontrolle werden die Polizisten/-innen verschiedene Merkmale erfassen. Einige Angaben werden einmalig für jede Kontrollsession erhoben. Zusätzlich werden Merkmale zu jeder/-m kontrollierten Fahrzeuglenker/-in erfasst. Bei den normalen Kontrollen werden im Vergleich zu den BFU-Kontrollen ein paar zusätzliche Merkmale erhoben. Alle zu erfassenden Merkmale sind in Tabelle 3 und Tabelle 4 dargestellt.

Einen Punkt, den es zu erfassen gilt, ist das **Verkehrsaufkommen**. Um repräsentative Aussagen für die Schweiz treffen zu können, werden die Daten für die Analyse gewichtet, unter anderem anhand des Verkehrsaufkommens. Es braucht also eine Angabe dazu, wie viele PWs während der Session den Kontrollstandort passiert haben (in die kontrollierte Richtung). Optimal wäre es, wenn die Anzahl passierender PWs während der gesamten Kontrollsession gezählt würde, entweder durch eine/-n Polizisten/-in oder durch mobile Verkehrszählgeräte, die nach Fahrzeugtyp differenzieren können. Es besteht aber auch die Möglichkeit, die Anzahl passierenden PWs während einem kürzeren Zeitabschnitt zu erheben. Dabei gilt: je länger gezählt werden kann, desto besser. Als absolutes Minimum sollte die Anzahl PWs während 4 Minuten gezählt werden (entweder je 2 Minuten am Anfang und Ende der Session oder 4 Minuten in der Mitte). Für die normalen Kontrollen reicht eine Schätzung.

7. Informationen für Frontpolizisten/-innen

Auf einer eigens dafür errichteten Website wird die BFU den Polizisten/-innen, die für das Projekt Kontrollen durchführen und Daten erheben, verschiedene Informationen zur Verfügung stellen. Dies beinhaltet weiterführende Informationen zum Projekt sowie voraussichtlich folgende Dokumente, die heruntergeladen und bei Bedarf ausgedruckt werden können:

- (Kondensierte) Instruktion zum Vorgehen während den BFU-Kontrollen
- Instruktion zum Login-Prozess (App)
- Handschriftliches Formular zur Datenerfassung
- Instruktion zur Datenerfassung (für App und handschriftliches Formular)
- Flyer/Infoblatt zur Abgabe an Fahrzeuglenkende (Information zur Studie, s. Kapitel 3.3). Falls gewünscht, kann die BFU die ausgedruckten Flyer zur Verfügung stellen.

Tabelle 3: Mit der App erhobene Merkmale zur Kontrollsession (gemäss aktuellem Stand). Der Stern (*) markiert obligatorische Felder.

Merkm ^{al}	Frage/Text	Ausprägungen	Bemerkungen
Merkmale, die sowohl bei «BFU-Kontrollen» als auch normalen Kontrollen (inkl. Roadpol) erhoben werden			
Standort der Kontrolle*		Auswahlliste / Textfeld	Vordefinierte Standorte (Strasse & Nr., PLZ, Ort, Koordinaten) erscheinen Korps-spezifisch in der Auswahlliste. Neue Standorte können von der Polizei im Vorhinein erfasst werden und erscheinen dann in der Auswahlliste. Standorte können auch spontan eingetippt werden.
Datum, Uhrzeit*		- Datum - Uhrzeit (fakultativ)	
Richtung*		Textfeld	Ortsnamen/Richtung eingeben
Ortslage*		- Innerorts - Ausserorts - Autobahn (inkl. Ein- und Ausfahrten)	
Anhalten Fahrzeuge*	Nach welchen Kriterien werden die Fahrzeuge angehalten?	- Alle (Strassensperre) - zufällig	Bei normalen Kontrollen gibt es eine zusätzliche Ausprägung «selektiv / nach Auffälligkeit»
Erhebung Verkehrsaufkommen*	Wie wurde das Verkehrsaufkommen erfasst?	- Verkehrszählgerät - Zählung	Bei normalen Kontrollen gibt es eine zusätzliche Ausprägung «Schätzung»
Resultat Verkehrsaufkommen*		- Beobachtungsdauer (Minuten) - Anzahl Personenwagen	S. Kapitel 6. Für die normalen Kontrollen reicht auch eine Schätzung (Verkehrsaufkommen schwach, normal, stark, Kolonne (stockend/stehend), andere). Bei einer Strassensperre muss das Verkehrsaufkommen nicht erhoben werden.
Anzahl Polizisten/-innen		Auswahlliste Anzahl	Anzahl Polizisten/-innen vor Ort
Eingesetzte/-s Gerät/-e zur Alkoholmessung		- Atemalkoholtestgerät - Atemalkoholmessgerät - Sowohl Test- als auch Messgerät	Bei normalen Kontrollen gibt es eine zusätzliche Ausprägung: «Weder Test- noch -Messgerät»
Witterung		- schön - bedeckt - Niederschlag	
Ende der Kontrolle*	Grund für das Ende der Kontrolle	- reguläres Ende - Delikt eines Fahrzeuglenkenden - Pflichteinsatz Grundversorgung - Anderes	
Zusätzliche Angabe bei normalen Kontrollen			
Standortwahl*	Wird an diesem Standort mit einem erhöhten Anteil Alkoholfahrten gerechnet?	- ja - nein	Verglichen mit anderen Standorten im Gebiet zur gleichen Zeit

Tabelle 4: Erhobene Merkmale zur/-m kontrollierten Fahrzeuglenker/-in (gemäss aktuellem Stand). Der Stern (*) markiert obligatorische Felder.

Merkm ^{al}	Frage/Text	Ausprägungen	Bemerkungen
Merkmale, die sowohl bei «BFU-Kontrollen» als auch normalen Kontrollen (inkl. Roadpol) erhoben werden			
Information zur Studie*	Der Lenker, die Lenkerin wurde korrekt über die Studie informiert (siehe Dokument «Instruktion zum Vorgehen»)?	ja	S. Punkt 3.3. Jeder/-r Lenker/-in muss über die Durchführung der Erhebung und die Weitergabe der anonymisierten Daten an die BFU informiert werden.
Fahrzeugkategorie*		- Personenwagen - Motorrad - Lastwagen - Lieferwagen - Anderes	
Geschlecht*		- weiblich - männlich - Anderes/unbekannt	
Jahrgang*		Auswahlliste mit Jahrgängen	
Alkohollimit*	Geltendes Alkohollimit für Lenker/-in	0.25 mg/l 0.05 mg/l	
Anzahl Mitfahrende	Wie viele Personen befinden sich neben der/dem Lenker/-in im Fahrzeug?	0 1 >1	
Startpunkt	Startpunkt der Fahrt	- keine Angabe - Restaurant, Café - Bar/Party/Disco - Arbeit - Familie/Freunde - Sportveranstaltung - zu Hause - anderer Startpunkt	
Strecke	Gefahrene Strecke (Distanz)	<2 km 2-15 km >15 km	Länge der gesamten beabsichtigten Fahrstrecke
Test-Art Alkohol*	Wie wurde die Alkoholkonzentration gemessen?	- Atemalkoholprobe - Blutalkoholuntersuchung - Verweigert	Bei normalen Kontrollen gibt es eine zusätzliche Ausprägung: «kein Test auf Alkohol»
Ergebnis Atemalkoholprobe*		1. Messresultat (mg/l)* 2. Messresultat (mg/l) (optional)	Erscheint nur, wenn Atemalkoholprobe durchgeführt wurde. Bei zwei Messzyklen werden nur die Resultate des 2. Messzyklus eingetragen.
Ergebnis Blutalkoholkonzentration (‰)*		Messresultat in Promille	Erscheint nur, wenn eine Blutprobe angeordnet wurde. Resultat kann zu einem späteren Zeitpunkt eingetragen werden.

Merkm al	Frage/Text	Ausprägungen	Bemerkungen
Betäubungs-/Arzneimittel	Blut- und/oder Urinprobe auf Betäubungs- oder Arzneimittel	angeordnet nicht angeordnet verweigert	Wenn die Resultate für die Roadpol-Erhebungen verwendet werden sollen, muss die Information zu Betäubungs-/Arzneimitteln eingetragen werden.
Ergebnis Betäubungs-/Arzneimittel		• positiv • negativ • unbekannt	Erscheint nur, wenn eine Blut- und/oder Urinprobe auf Betäubungs-/Arzneimittel angeordnet wurde. Das Resultat kann zu einem späteren Zeitpunkt eingetragen werden.
Zusätzliche Angabe bei normalen Kontrollen			
Grund für das Anhalten des Fahrzeugs*	Wurde das Fahrzeug wegen einer Auffälligkeit angehalten?	• ja • nein	Bei BFU-Kontrollen werden auffällige Fahrzeuge, die nicht im Rahmen des zufälligen Vorgehens (Kapitel 3.3), sondern z. B. wegen Auffälligkeiten angehalten werden, nicht erfasst

Version für Polizisten/-innen vom 13.04.2023