

**Fachveröffentlichung der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

bast



Institut für
empirische
Soziologie
an der
Universität
Erlangen-
Nürnberg

Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten Fahren ab 17

Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit
FE 82.0638/2015

Schlussbericht

15. Juni 2016

Projektleitung:

Dr. Walter Funk

Projektbearbeitung:

Thomas Roßnagel
Dr. Walter Funk
Bernhard Schrauth

Projektassistenz:

Magdalena Kolb
Sara Tzur

Schlussbericht

Schlussbericht
Institut für empirische Soziologie Nürnberg
Juni 2016

Zitiervorschlag:

Roßnagel, Thomas; Funk, Walter; Schrauth, Bernhard (2016):
Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten
Fahren ab 17. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0638/2015.
Schlussbericht. 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

Kurzfassung

Die Einführung des neuen Fahrerlaubniserwerbsmodus des Begleiteten Fahrens ab 17 wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer Reihe von Fahranfängerbefragungen flankiert:

- FE 82.0210/2001 Mobilitätsstudie Fahranfänger,
- FE 82.0298/2005 Prozessevaluation Begleitetes Fahren ab 17,
- FE 82.0316/2006 Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17,
- FE 82.0585/2013 Fahranfängerbefragung 2014 – 18-jährige Nichtteilnehmer am BF17 und
- FE 82.0362/2009 BF17 – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes.

Zwischen diesen Studien gibt es viele Vergleichsmöglichkeiten aufgrund der Verwendung gleicher Skalen / Fragenformulierungen zu relevanten Aspekten der Verkehrsbeteiligung und des Kompetenzerwerbs.

Allerdings konnten im Rahmen der Bearbeitung der enumerierten Projekte nur sehr eingeschränkt und punktuell Vergleiche zwischen den einzelnen empirischen Erhebungen durchgeführt werden. Eine systematische und vergleichende Aufarbeitung der vorliegenden Daten aus diesen Fahranfängerbefragungen fehlt bisher.

Das hier bearbeitete Projekt liefert die Voraussetzungen für eine solche systematische und vergleichende Aufarbeitung der Daten der verschiedenen BASt-Fahranfängerbefragungen, indem die einzelnen Datensätze aneinander angeglichen und zusammengespielt sowie erste deskriptive Vergleiche zwischen ausgewählten Variablen der einzelnen Fahranfänger-Datensätze angestellt werden:

- Arbeitspaket 1: Zusammenstellung der Längsschnittdaten des Projekts FE 82.0298/2005 für Analysen der Veränderungen im Zeitverlauf;
- Arbeitspaket 2: Aufbereitung der Befragungsdaten der Projekte FE 82.0210/2001 und FE 82.0585/2013 für Analysen der Veränderungen bei herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern zwischen den Jahren 2005 und 2014;
- Arbeitspaket 3: Zusammenstellung des Gesamtdatensatzes aller bisher von der BASt durchgeführten Fahranfängerbefragungen.

Darüber hinaus werden umfangreiche Variablen-synopsen und Codebücher erarbeitet.

Inhalt

Kurzfassung	3	5 Inhaltliche Ergebnisse: Vergleich von BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern	37
Inhalt	5	5.1 Soziodemografie.....	38
1 Projektgenese	7	5.2 Raumbezug	44
2 Projektarbeiten	7	5.3 Vorbesitz von Fahrerlaubnissen.....	47
3 Vorgehensbeschreibungen	9	5.4 Fahrausbildung.....	50
3.1 Erstellung des Längsschnittdatensatzes zur Prozessevaluation BF17 (FE 82.0638/2015).....	9	5.5 Pkw-Verfügbarkeit und meistgenutztes Fahrzeug	52
3.1.1 Beschreibung des Ursprungsdatensatzes ..	9	5.6 Zusammenfassung und Fazit	57
3.1.2 Einteilung der Variablengruppen: Einmalig erhobene Informationen	10	6 Multivariate Schätzung der BF17-Teilnahme: Praxisbeispiel für Fallstricke bei der Datenauswertung	58
3.1.3 Verarbeitung der einmalig erhobenen Informationen	10	Literatur	61
3.1.4 Einteilung der Variablengruppen: Mehrmals erhobene Informationen	11	Anhang 1: Liste der neu gebildeten Variablen im LONG-Datensatz zum FE 82.0298/2015 und deren Ursprungsvariablen	63
3.1.5 Verarbeitung der mehrmals erhobenen Informationen	11	Anhang 2: Liste der „exklusiven“ Variablen im Ursprungsdatensatz zum FE 82.0298/2015	75
3.1.6 Vorgenommene Recodierungen	12	Anhang 3: Liste der „Keep“-Variablen im Ursprungsdatensatz zum FE 82.0298/2015	79
3.1.7 Hinweise zum Umgang mit dem erstellten Datensatz.....	13	Anhang 4: Liste der „Drop“-Variablen im Ursprungsdatensatz zum FE 82.0298/2015	83
3.2 Erstellung des kombinierten Datensatzes zu herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern	15	Anhang 5: Liste der neu gebildeten Variablen im kombinierten Datensatz der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger und deren Ursprungsvariablen	87
3.2.1 Beschreibung der Ursprungsdatensätze... ..	15	Anhang 6: Liste der aus dem kombinierten Datensatz der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger entfernten Variablen	91
3.2.2 Vorbereitungsarbeiten für die Zusammenführung	15	Anhang 7: Liste der neu gebildeten Variablen im Gesamtdatensatz aller Fahranfängerbefragungen und deren Ursprungsvariablen	95
3.2.3 Zusammenführung der Datensätze und Rekodierungsarbeiten	15	Anhang 8: Liste der Gewichtungsvariablen im erstellten Gesamtdatensatz	107
3.2.4 Erstellung kombinierter Variablen	16	Anhang 9: Liste der aus dem Gesamtdatensatz aller Fahranfängerbefragungen entfernten Variablen	113
3.2.5 Hinweise zum Umgang mit dem erstellten Datensatz.....	16		
3.3 Erstellung des kombinierten Datensatzes aller Fahranfängerbefragungen	17		
3.3.1 Beschreibung der Ursprungsdatensätze... ..	17		
3.3.2 Vorgehen bei der Zusammenführung der Ursprungsdatensätze	18		
3.3.3 Erstellung kombinierter Variablen	19		
3.3.4 Hinweise zum Umgang mit dem erstellten Datensatz.....	23		
4 Inhaltliche Ergebnisse: Herkömmlich ausgebildete Fahranfänger	26		
4.1 Soziodemografie	27		
4.2 Raumbezug.....	29		
4.3 Vorbesitz von Fahrerlaubnissen	31		
4.4 Fahrausbildung	33		
4.5 Meistgenutztes Fahrzeug	34		
4.6 Zusammenfassung und Fazit	36		

1 Projektgenese

Nach wie vor sind Pkw-Fahranfänger¹ überproportional häufig in Verkehrsunfälle verwickelt (vgl. DESTATIS 2014). Dabei zeigt sich ein besonders hohes Unfallrisiko unmittelbar am Beginn der selbstständigen Fahrkarriere (vgl. FUNK 2012).

Um diese initiale Unfallgefährdung zu reduzieren wurde in Deutschland der Fahrerlaubniserwerbsmodus des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre (BF17) entwickelt (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003; WILLMES-LENZ 2003). Nach der Einführung des BF17 als Modellversuch in Niedersachsen (vgl. HARTMANN 2005) und den bereits in diesem regionalen Rahmen unerwartet guten Maßnahmeneffekten (vgl. SCHÖNE, STIENSMEIER-PELSTER 2005) wurde das Begleitete Fahren als Modellversuch sukzessive in allen anderen Bundesländern eingeführt. Eine Evaluation des bundesweiten Modellversuchs des Begleiteten Fahrens betrachtete als sog. Prozessevaluation sowohl die konkrete Nutzung dieser Fahrerlaubnis durch die 17-Jährigen (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010) als auch – im Sinne einer formativen oder Wirkungsevaluation – die messbaren Effekte in der Verkehrsbewährung (polizeilich aufgenommene Unfälle und verhängte Bußgelder) (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011).

Die Einführung des neuen Fahrerlaubniserwerbsmodus des Begleiteten Fahrens ab 17 wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer Reihe von Fahranfängerbefragungen flankiert:

- FE 82.0210/2001 Mobilitätsstudie Fahranfänger (vgl. FUNK et al. 2012),
- FE 82.0298/2005 Prozessevaluation Begleitetes Fahren ab 17 (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010),
- FE 82.0316/2006 Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17 (vgl. SCHADE, HEINZMAN 2011),
- FE 82.0585/2013 Fahranfängerbefragung 2014 – 18-jährige Nichtteilnehmer am BF17 (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2014) und
- FE 82.0362/2009 BF17 – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes (vgl. FUNK, SCHRAUTH In Bearbeitung).²

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden meist die männliche Form als pars pro toto verwendet. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

² Auch auf die Auswertung umfangreicher Datensätze des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Verunfallung von Fahranfän-

Zwischen diesen Studien gibt es viele Vergleichsmöglichkeiten aufgrund der Verwendung gleicher Skalen / Fragenformulierungen zu relevanten Aspekten der Verkehrsbeteiligung und des Kompetenzerwerbs (z. B. Verkehrsexposition, Verkehrsbewährung, Fahr- und Verkehrssozialisation, Verkehrseinstellungen und -verhalten). Allerdings konnten im Rahmen der Bearbeitung der enumerierten Projekte nur sehr eingeschränkt und punktuell Vergleiche zwischen den einzelnen empirischen Erhebungen durchgeführt werden. Eine systematische und vergleichende Aufarbeitung (Sekundäranalyse) der vorliegenden Daten aus diesen Fahranfängerbefragungen war in den zugrundeliegenden Einzelprojekten nicht zu leisten.

2 Projektarbeiten

Das FE 82.0638/2015, zu dem hier der Schlussbericht vorgelegt wird, soll die Voraussetzungen für eine solche systematische und vergleichende Aufarbeitung der Daten der verschiedenen BASt-Fahranfängerbefragungen liefern, indem die einzelnen Datensätze aneinander angeglichen und zusammengespielt sowie erste deskriptive Vergleiche zwischen ausgewählten Variablen der einzelnen Fahranfänger-Datensätze angestellt werden.³ Im Projektverlauf wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Arbeitspaket 1: Zusammenstellung der Längsschnittdaten des Projekts FE 82.0298/2005 für Analysen der Veränderungen im Zeitverlauf

Im Rahmen der Prozessevaluation „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ (FE 82.0298/2005) wurden die in der Stichprobe gezogenen Fahranfänger bis zu vier Mal während ihrer Begleitphase befragt. Diese Panelstruktur der Prozessevaluation erlaubt weiterführende zeitbezogene statistische Analysen – z. B. mit einer Panelregression – über Veränderungen im Verlauf der vier Messzeitpunkte.

Für diese Analysen wurden die Daten in besonderer Weise aufbereitet, um den Anforderungen der Datenanalyse für zeitbezogene Daten zu genügen. Die Befragungsdaten wurden vom sog. „Wide“-Format, in dem sie bisher vorlagen, in das sog. „Long“-Format transformiert (vgl. SCHERER, BRÜDERL 2010: 1041f). Erst

gern unterschiedlichen Alters (vgl. FUNK 2012) soll in diesem inhaltlichen Kontext verwiesen werden.

³ Dabei soll sich der Forschungsnehmer, nach Absprache mit der Fachbetreuerin, vorwiegend auf die Soziodemografie der Befragten beschränken.

mit dieser Transformation können die Befragungsdaten aus dem FE 82.0298/2005 als Längsschnittdaten mit Hilfe panelspezifischer Methoden ausgewertet werden.

Da der Datensatz zur Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens zum Zeitpunkt des Beginns der Projektarbeiten bereits vorlag, wurde die Projektbearbeitung mit der Umstrukturierung dieses Datensatzes begonnen. Die Ergebnisse dieses Arbeitspakets wurden der BASt am 15.12.2015 als Meilenstein 1 in Form der folgenden Materialien zur Verfügung gestellt:

1. die ursprünglichen Daten aus dem FE 82.298/2005 als SPSS-Datendatei im Wide-Format (nur auf CD-Rom),
2. die Daten zum FE 82.298/2005 als SPSS-Datendatei im Long-Format (nur auf CD-Rom),
3. die SPSS-Syntaxen zur Erstellung der Datendatei im Long-Format (nur auf CD-Rom),
4. einen Sachbericht zur Erläuterung der Datenaufbereitung vom Wide- in das Long-Format,
5. ein Codebuch zum FE 82.298/2005,
6. die Fragebogen zum FE 82.298/2005 mit eingedruckten Variablennamen,
7. eine thematische Synopse über die Fahranfängerbefragungen des FE 82.0638/2015 sowie
8. eine CD-Rom mit allen diesen Informationen in digitaler Form.

Der unter Punkt 4 genannte Sachbericht (vgl. ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH 2015) fließt als Abschnitt 3.1 auch in diesen Schlussbericht ein. Die anderen Materialien des ersten Meilensteins finden sich auf der CD-Rom zu diesem Schlussbericht.

- Arbeitspaket 2: Aufbereitung der Befragungsdaten der Projekte FE 82.0210/2001 und FE 82.0585/2013 für Analysen der Veränderungen bei herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern zwischen den Jahren 2005 und 2014

Die Befragungen in den Projekten FE 82.0210/2001 und FE 82.0585/2013 wurden unter Fahranfängern im herkömmlichen Fahrerlaubniswerbmodus durchgeführt. Die beiden Querschnittsbefragungen wurden in einem Datensatz im sog. „Wide“-Format zusammengeführt und sind z. B. für Gruppenvergleiche geeignet.

Die Ergebnisse dieses Arbeitspakets wurden der BASt als Meilenstein 2 am 15.02.2016 zur Verfügung gestellt. Dabei handelte es sich um folgende Materialien:

1. die Ursprungsdaten zum FE 82.210/2001 („Mobilitätsstudie Fahranfänger“) (nur auf CD-Rom),
2. die Ursprungsdaten zum FE 82.585/2013 („Fahranfängerbefragung 2014: 18-jährige Fahranfänger“) (nur auf CD-Rom),
3. die kombinierte Datendatei aus den unter 1. und 2. genannten Ursprungsdaten,
4. die SPSS-Syntaxen zur Erstellung der neuen kombinierten Datendatei,
5. einen Sachbericht zur Erläuterung der durchgeführten Datenaufbereitung,
6. einen inhaltlichen Bericht über die Verteilung von ausgewählten kombinierten Variablen aus den beiden Ursprungsdatensätzen,
7. die um die Inhalte der summarischen Evaluation des BF17 (FE 82.0316/2006) erweiterte thematische Synopse über die im FE 82.0638/2015 bearbeiteten Fahranfängerbefragungen,
8. den Fragebogen zum FE 82.210/2001 („Mobilitätsstudie Fahranfänger“),
9. den Fragebogen zum FE 82.585/2013 („Fahranfängerbefragung 2014: 18-jährige Fahranfänger“) sowie
10. eine CD-Rom mit allen diesen Informationen in digitaler Form.

Der unter Punkt 5 genannte Sachbericht (vgl. ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH 2016a) fließt als Abschnitt 3.2 auch in diesen Schlussbericht ein. Die anderen Materialien des zweiten Meilensteins finden sich auf der CD-Rom zu diesem Schlussbericht.

- Arbeitspaket 3: Zusammenstellung des Gesamtdatensatzes aller von der BASt im Kontext der Entwicklung und Implementation des Maßnahmenansatzes BF17 durchgeführten Fahranfängerbefragungen

Um auch Vergleiche zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern zu ermöglichen, wurden in einem letzten Arbeitsschritt die im Arbeitspaket 2 bearbeiteten Datensätze mit denjenigen der FEs 82.0298/2005, 82.0316/2006 und 82.0362/2009 in einem Datensatz im sog. „Wide“-Format zusammengeführt. Da im so erstellten Datensatz

Informationen aus den Jahren 2005, 2007 und 2014 enthalten sind, können mit diesem zusätzlich auch Untersuchungen zur zeitlichen Entwicklung mehrmals erhobener Merkmale vorgenommen werden. Die Ergebnisse dieses Arbeitspakets werden der BASt als Meilenstein 3 im Rahmen dieses Schlussberichts zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich um folgende Materialien:

1. die Ursprungsdaten zu den FEs 82.210/2001, 82.0298/2005, 82.0316/2006, 82.0362/2009 und 82.585/2013,
2. die SPSS-Syntaxen zur Aufbereitung und Zusammenführung der Ursprungsdatensätze sowie zur Erstellung der kombinierten Variablen und deskriptiven Statistiken,
3. den aus den Ursprungsdatensätzen erstellten Gesamtdatensatz aller Fahranfängerbefragungen,
4. ein Codebuch zum erstellten Gesamtdatensatz in Form einer Excel-Tabelle mit Variablennamen, Fragentext, Variablen- und Wertebeschriftungen, Anzahl der gültigen Werte und Jahre / Forschungsprojekte, in denen die betreffende Information erhoben wurde,
5. einen Sachbericht zur Erläuterung der durchgeführten Datenaufbereitung bei der Erstellung des Gesamtdatensatzes aller Fahranfängerbefragungen sowie
6. eine CD-Rom mit allen diesen Informationen in digitaler Form.

Der unter Punkt 5 genannte Sachbericht (vgl. ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH 2016b) fließt als Abschnitt 3.3 auch in diesen Schlussbericht ein. Die anderen Materialien des dritten Meilensteins finden sich auf der CD-Rom zu diesem Schussbericht.

3 Vorgehensbeschreibungen

3.1 Vorgehen bei der Erstellung des Längsschnittdatensatzes zur Prozessevaluation BF17 (FE 82.0638/2015)⁴

3.1.1 Beschreibung des Ursprungsdatensatzes

Im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes 82.0638/2015 wurde im Zeitraum zwischen 15. Oktober und 15. Dezember 2015 eine Umstrukturierung des Fahranfänger-Datensatzes zur Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren vorgenommen. Diese hatte zum Ziel, den genannten Datensatz (im Folgenden auch „Ursprungsdatensatz“) vom sog. WIDE- in das sog. LONG-Format zu überführen (SCHERER, BRÜDERL 2010: 1041f).

- Beim sog. WIDE-Format handelt es sich um das für Querschnittserhebungen übliche Datenformat. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass für jeden Befragten *eine* Datenzeile angelegt wird und mehrmals erhobene Informationen somit in *verschiedenen* Variablen abgelegt werden.
- Beim sog. LONG-Format werden dagegen für jeden Befragten *mehrere* Datenzeilen angelegt, und zwar eine pro Erhebungszeitpunkt. Dadurch können auch mehrmals erhobene Informationen in einer einzigen Variable dargestellt werden, die dann bis zu vier unterschiedliche Ausprägungen pro Befragten haben kann.

Der Ursprungsdatensatz enthält Daten von 3.780 bis zu vier Mal befragten Jugendlichen sowie von 1.735 Begleitern, die am Modellversuch zum Begleiteten Fahren, der zwischen 2005 und 2010 in Deutschland durchgeführt wurde, teilgenommen haben.

Weiterhin umfasst der Ursprungsdatensatz 4.198 Variablen, die zum Teil direkt auf die in den jeweiligen Befragungen gestellten Fragestellungen zurückzuführen sind (diese werden im Folgenden auch als „originäre“ Variablen bezeichnet) und zum Teil nachträglich zur Auswertung der gewonnenen Daten erstellt wurden (im Folgenden auch „generierte“ Variablen).

Nachfolgend wird beschrieben, auf welchem Weg der Ursprungsdatensatz in das LONG-Format überführt wurde.

⁴ Dieser Abschnitt entspricht dem überarbeiteten Sachbericht ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH (2015).

3.1.2 Einteilung der Variablengruppen: Einmalig erhobene Informationen

Zunächst wurden die im Ursprungsdatensatz vorhandenen Variablen in verschiedene Gruppen eingeteilt, die bei der Umwandlung des Datensatzes jeweils eine unterschiedliche Behandlung erfordern. Diese Unterscheidungen wurden zunächst auf Basis der Codebücher der zugrunde liegenden Befragungen für alle „originären“ Variablen durchgeführt und im weiteren Verlauf der Bearbeitung dann auch auf alle „generierten“ Variablen angewendet. Die einzelnen Variablengruppen setzen sich wie folgt zusammen:

- Bei den im Folgenden als „exklusiv“ bezeichneten Variablen handelt es sich um solche, die ausschließlich in *einer* der vier Wellen erhoben bzw. gebildet wurden. Hierbei kann zwischen „exklusiven“ Variablen der Wellen 1, 2 und 3 unterschieden werden, wobei die genannten Wellen jeweils den Zeitpunkt der Erhebung bzw. Erstellung der jeweiligen Variablen bezeichnen. Die Befragung in Welle 4 umfasste ausschließlich Wiederholungen zuvor bereits erfragter Items, sodass hier keine zusätzlichen „exklusiven“ Variablen auftreten. Unter den „exklusiven“ Variablen befindet sich auch der größte Teil derjenigen Variablen, die aus den Daten der Begleiter-Befragung gewonnen wurden, da es sich hierbei um eine einmalige Datenerhebung im Anschluss an die Befragung der Modellversuchsteilnehmer in Welle 2 gehandelt hat und diese Informationen somit nur für *einen* Zeitpunkt vorliegen (eine vollständige Auflistung der betreffenden Variablen befindet sich in Anhang 2).
- Weiterhin werden diejenigen Variablen, die als *zeitkonstant* angesehen werden (von denen also angenommen werden kann, dass sie keine Varianz im Zeitverlauf der Erhebungswellen aufweisen), im Folgenden auch als „Keep“-Variablen bezeichnet. Hierbei handelt es sich beispielsweise um das Geschlecht der Befragten oder ihren Geburtstag (eine vollständige Auflistung der betreffenden Variablen befindet sich in Anhang 3).⁵
- Die Gruppe der im Folgenden auch als „Drop“-Variablen bezeichneten Größen umfasst schließlich all jene Variablen, die bei der Umstrukturierung des Ursprungsdatensatzes bewusst *nicht* berücksichtigt wurden. Hierzu zählen automatisch von der Befragungssoftware

erstellte Variablen (beispielsweise die bisherige Zeitdauer der Fragebogenbearbeitung), Variablen, deren Werte bereits in andere Variablen übertragen wurden und die damit redundant sind sowie Hilfs- und / oder Zählvariablen, welche lediglich für die Erstellung anderer Variablen benötigt wurden (eine vollständige Auflistung der betreffenden Variablen befindet sich in Anhang 4).

3.1.3 Verarbeitung der einmalig erhobenen Informationen

Der Umgang mit den „exklusiven“ Variablen wird wie folgt gehandhabt: Diese werden im erstellten Längsschnittdatensatz nur für den Zeitpunkt ihrer Erhebung bzw. Erstellung übernommen, d. h. eine „exklusive“ Variable aus Welle 1 weist nur für diesen Zeitpunkt einen gültigen Wert auf und enthält für die Befragungszeitpunkte der zweiten, dritten und vierten Welle keine Information (fehlender Wert).

Um dies zu realisieren, wurden die betreffenden Variablen zunächst jeweils für die Wellen 1, 2 und 3 in einem separaten Teildatensatz abgespeichert, der außerdem die Identifikationsnummer der Befragten sowie die Indexvariable „Welle“ enthält, die den Erhebungszeitpunkt der Variablen angibt.

Anschließend wurden die drei auf diese Weise gebildeten Teildatensätze wieder zusammengeführt, sodass ein Datensatz generiert wurde, der alle „exklusiven“ Variablen inklusive der genannten Indexvariablen enthält.

Hinsichtlich der „Keep“-Variablen wurde dagegen ein anderes Vorgehen gewählt: Die in diesen Variablen enthaltenen Informationen wurden für alle vier Befragungszeitpunkte übernommen, auch wenn sie nur einmal abgefragt wurden. So wird z. B. einem Befragten männlichen Geschlechts der Wert der Variable „sex“ für alle vier Wellen zugewiesen und dieser Wert ist damit in vier Datenzeilen abgelegt. Um dies zu erreichen, wurden die betreffenden Variablen bei der Umwandlung einer Variablengruppe, die Informationen für alle vier Wellen enthält, im Datensatz belassen und deren Werte mithilfe des KEEP-Unterbefehls in der VARSTOCASES-Prozedur (diese wird in Abschnitt 3.1.5 näher erläutert) für alle Befragungszeitpunkte übernommen.

Die „Drop“-Variablen werden, wie bereits erwähnt, bei der Umstrukturierung nicht berücksichtigt.

⁵ In dieser Gruppe sind auch die im Ursprungsdatensatz enthaltenen Gewichtungsvariablen vertreten.

3.1.4 Einteilung der Variablengruppen: Mehrmals erhobene Informationen

Somit verbleiben noch diejenigen Variablen, deren Informationen für mehrere Beobachtungszeitpunkte vorliegen. Das Vorgehen bei der Verarbeitung dieser Variablengruppe soll im folgenden Abschnitt kurz beschrieben werden (eine vollständige Auflistung der betreffenden Variablen sowie derjenigen Variablen, aus denen diese gebildet wurden, befindet sich in Anhang 1).

Die genannten Variablen wurden ebenso wie diejenigen, die einmalig erhobene Informationen enthalten, zunächst in verschiedene Gruppen eingeteilt. Die Einteilung richtete sich hierbei nach den Befragungen, in denen die entsprechenden Informationen erhoben wurden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen:

- Variablen der ersten Welle (diese wurden nicht dahingehend unterschieden, ob sie Daten von 17-jährigen Modellversuchsteilnehmern oder 18-jährigen *ehemaligen* Modellversuchsteilnehmern enthalten), welche im Ursprungsdatensatz mit dem Präfix *f* gekennzeichnet sind.
- *Teilnehmer*-Variablen der zweiten, dritten und vierten Welle, die Daten von Jugendlichen enthalten, die zum Zeitpunkt der jeweiligen Befragung den 18. Geburtstag noch nicht erreicht hatten und damit immer noch aktive Modellversuchsteilnehmer waren. Diese sind im Ursprungsdatensatz mit den Präfixen *g* (zweite Welle), *h* (dritte Welle) und *i* (vierte Welle) gekennzeichnet.
- *Abschluss*-Variablen der zweiten, dritten und vierten Welle, die Daten von Jugendlichen enthalten, die zum Zeitpunkt der jeweiligen Befragung den 18. Geburtstag bereits erreicht hatten und somit als *ehemalige* Modellversuchsteilnehmer befragt wurden. Diese sind im Ursprungsdatensatz mit den Präfixen *n* (zweite Welle), *o* (dritte Welle) und *p* (vierte Welle) gekennzeichnet.

Die Benennung der gebildeten Variablengruppen machte sich die aufgeführten Präfixe der jeweiligen Befragungen im Ursprungsdatensatz zunutze: So wurde beispielsweise die Variablengruppe „gnop“ gebildet, die Variablen enthält, die sowohl in der Teilnehmer- als auch in der Abschluss-Befragung der zweiten Welle sowie in den Abschluss-Befragungen der dritten und vierten Welle erhoben bzw. gebildet wurden. Die Gruppe „fghi“ umfasst dagegen all jene Variablen, die in gleicher oder ähnlicher Form für die Teilnehmer-Befragungen der ersten, zweiten, dritten und vierten Welle vor-

liegen. Nach dieser Logik wurden schließlich alle im Ursprungsdatensatz vorhandenen Variablen, die nicht zu den Gruppen der „exklusiven“, „Keep“- oder „Drop“-Variablen gezählt wurden, in eine Gruppe eingeteilt. Das Verfahren mit diesen Variablen im Zuge der Umstrukturierung des Ursprungsdatensatzes wird im nächsten Abschnitt erläutert.

3.1.5 Verarbeitung der mehrmals erhobenen Informationen

Das grundsätzliche Vorgehen bestand hierbei darin, jeweils *eine* neue Variable aus *mehreren* Variablen des Ursprungsdatensatzes zu bilden, welche die gleiche oder eine ähnliche Information für verschiedene Befragungszeitpunkte enthalten. Dadurch wurde die *Zeilenbreite* des erstellten Datensatzes im Sinne der Anzahl der in ihm enthaltenen Variablen im Vergleich zum Ursprungsdatensatz verringert. Gleichzeitig wurde aber die *Spaltenlänge* des erstellten Datensatzes im Sinne der Anzahl der in ihm enthaltenen Datenzeilen im Vergleich zum Ursprungsdatensatz um drei Datenzeilen pro Befragten erweitert, da nun für jeden Befragten vier Datenzeilen angelegt wurden, und zwar für jede Befragungswelle eine Datenzeile.

Dazu wurde der in der Datenanalysesoftware IBM SPSS Statistics 22 enthaltene Befehl VARSTOCASES verwendet. Dieser bewirkt die beschriebene Umstrukturierung, indem im MAKE-Unterbefehl der Name der neu zu bildenden Variable spezifiziert wird und sodann im FROM-Unterbefehl angegeben wird, aus welchen Ursprungsvariablen diese gebildet werden soll. Bei der Namensvergabe für solche neu gebildeten Variablen wurden folgende Konventionen angewandt:

- Im Regelfall wurde der Name der neuen Variable gebildet, indem derjenige Variablenname, welcher den ersten Beobachtungszeitpunkt der betreffenden Information darstellt, übernommen wurde und diesem ein „l“ (für „long“) angehängt wurde.
- Handelte es sich bei den Variablennamen der Ursprungsvariablen um „sprechende“ Variablennamen, denen jeweils das Präfix für die Erhebungswelle vorangestellt war (z. B. *f_meankmtag*, *g_meankmtag*, *h_meankmtag* und *i_meankmtag*), so wurde der Variablenname übernommen und lediglich das Präfix entfernt (z. B. *meankmtag*).
- Wenn die Variablennamen der Ursprungsvariablen auf „sonstiges“ endeten, so wurde diese Endung auf „s“ verkürzt und wiederum ein „l“ an

den so bearbeiteten Variablennamen derjenigen Variablen, die den ersten Beobachtungszeitpunkt der betreffenden Information darstellt, angehängt.

Im Einzelnen wurde auf diese Weise der VARSTOCASES-Befehl auf jede der, nach der Logik in Abschnitt 3.1.4 erläuterten, zuvor gebildeten Variablengruppen angewandt. Hierbei war es in Einzelfällen notwendig, die Werte- / Antwortkategorien der zusammengefassten Variablen zu vereinheitlichen, wenn sich diese zwischen den Erhebungswellen unterschieden. Anschließend wurden die umstrukturierten Daten wie im Fall der „exklusiven“ Variablen zusammen mit der Identifikationsnummer der Befragten sowie der Indexvariable „Welle“, welche die verschiedenen Erhebungszeitpunkte kennzeichnet, in einem separaten Teildatensatz abgespeichert.

Lag hierbei der Fall vor, dass eine Information sowohl in der Teilnehmer- als auch in der Abschluss-Befragung *derselben* Welle (= Befragungszeitpunkt) erhoben wurde, so wurde folgendes Vorgehen realisiert: Denjenigen Befragten, die an der *Abschluss*-Befragung der entsprechenden Welle teilgenommen hatten, wurde der Wert der Variable zugewiesen, die aus den Daten *der Abschluss*-Befragung gebildet wurde. Denjenigen Befragten, die an der *Teilnehmer*-Befragung der entsprechenden Welle teilgenommen hatten, wurde dagegen der Wert der Variable zugewiesen, die aus den Daten *der Teilnehmer*-Befragung gebildet wurde. Da sich die Fragestellungen zwischen Teilnehmer- und Abschluss-Befragung jedoch teilweise geringfügig unterscheiden, wurde zusätzlich die Variable ABGruppe erstellt, aus der ersichtlich ist, ob und wenn ja, an welcher Abschluss-Befragung ein Befragter teilgenommen hat.

Dieses Vorgehen machte es notwendig, teilweise mehrere Teildatensätze pro Variablengruppe zu bilden, welche die *gleichen* neu gebildeten Variablen für *verschiedene* Teilmengen von Befragten enthalten, und diese anschließend wieder zusammenzuführen.

Einen Sonderfall bei der Verarbeitung der mehrmals erhobenen Informationen bildet die Variablengruppe „fghi“, in der diejenigen Variablen enthalten sind, die in den Teilnehmer-Befragungen aller vier Wellen erhoben bzw. gebildet wurden. Bei der Überführung dieser Gruppe in das LONG-Format wurden, wie bereits in Abschnitt 3.1.3 dargelegt, zusätzlich die „Keep“-Variablen berücksichtigt. Die Variablengruppe „fghi“ wurde deshalb hierfür ausgewählt, weil darin Variablen enthalten sind, die in allen vier Wellen erhoben wurden und die Berücksichtigung der entsprechenden Variablen im

KEEP-Unterbefehl der VARSTOCASES-Prozedur somit eine Übertragung der in den „Keep“-Variablen enthaltenen Informationen auf alle vier Erhebungszeitpunkte bewirkt.

Nachdem alle Variablengruppen auf die beschriebene Weise verarbeitet wurden, wurden die erstellten Teildatensätze schließlich wieder zusammengeführt. Dafür wurde die Identifikationsnummer der Befragten in Kombination mit dem in der Indexvariablen enthaltenen Erhebungszeitpunkt als Schlüsselvariable verwendet. Im Einzelnen wurden aus dem Ursprungsdatensatz im Zuge der Umstrukturierung 50 Teildatensätze gebildet, die anschließend wieder kombiniert wurden. So wurde ein Datensatz generiert, der alle neu gebildeten Variablen enthält. Diesem wurden außerdem die in einem früheren Schritt getrennt abgelegten „exklusiven“ Variablen zugespielt. Durch die vorherige Berücksichtigung der „Keep“-Variablen bei der Verarbeitung der Variablengruppe „fghi“ enthält der neu erstellte Datensatz weiterhin auch die als *zeitkonstant* eingestufteten Informationen des Ursprungsdatensatzes und damit alle relevanten, im Ursprungsdatensatz enthaltenen Variablen.

3.1.6 Vorgenommene Rekodierungen

An dem generierten Längsschnittdatensatz mussten im Anschluss an die Erstellung noch einige Korrekturen vorgenommen werden, die nachfolgend kurz beschrieben werden.

- Zunächst wurden die Beschriftungen (Variablenlabels, „Variable labels“) der enthaltenen Variablen so angepasst, dass klar ersichtlich ist, welche Informationen in diesen enthalten sind. Dies ist für alle Variablen, die Informationen enthalten, die in mehreren Wellen abgefragt wurden, bereits bei der Umwandlung dieser Variablen in das LONG-Format erfolgt. Demnach mussten hier nachträglich nur noch die Beschriftungen derjenigen Variablen angepasst werden, die unverändert aus dem Ursprungsdatensatz übernommen wurden (also jene der „Keep“- und der „exklusiven“ Variablen).
- Außerdem wurden bei einigen Variablen fehlende Wertebeschriftungen (Wertelabels, „Value labels“) ergänzt. Dies war notwendig, da für die genannten Variablen entweder bereits im Ursprungsdatensatz keine Wertelabels vorhanden waren oder in den Wellen 2, 3 oder 4 zusätzliche Antwortkategorien gebildet wurden. Da der VARSTOCASES-Befehl stets die Wertekategorien und -beschriftungen der im FROM-Unterbefehl *erstgenannten* Variable (also der-

jenigen der ersten Welle, in der diese Information erhoben wurde) übernimmt, mussten die Wertelabels für diese zusätzlichen Kategorien nachträglich eingetragen werden.

- Schließlich wurden noch alle Variablenwerte, die einen fehlenden Wert signalisieren, als solche gekennzeichnet („Missing values“) und ebenfalls beschriftet, falls dies noch nicht erfolgt war. Die einzigen Ausnahmen bildeten hierbei Freitextvariablen. Für diese wurde der beschriebene Arbeitsschritt daher als nicht notwendig erachtet, da deren Verarbeitung ohnehin eine weitere Kategorisierung der in ihnen enthaltenen Werte erfordert. Auch hier mussten wieder in Folgeerhebungen erstmals gebildete „Missing“-Kategorien berücksichtigt werden, da deren Beschriftungen im Zuge der Umstrukturierung nicht in die neu gebildeten Variablen übernommen wurden.

Nach Abschluss der beschriebenen Korrekturen verfügt der erstellte Datensatz über eine vollständige Datendokumentation, die über die Funktion „Datendateiinformatoren“ in SPSS abgerufen werden kann. Diese enthält sämtliche Variablen und deren Beschriftung (Variablenlabels) sowie alle vergebenen Werte der Variablen inklusive deren Beschriftung (Wertelabels).

Insgesamt ergibt sich durch die erfolgte Umstrukturierung ein Längsschnittdatensatz (LONG-Format) mit 15.120 Datenzeilen und 1.203 enthaltenen Variablen.

3.1.7 Hinweise zum Umgang mit dem erstellten Datensatz

Zum Umgang mit dem erstellten Datensatz sollen im Folgenden noch einige Anmerkungen gemacht werden:

Die Umstrukturierung des Ursprungsdatensatzes wird mithilfe der Syntaxdatei

```
Umstrukturierung PE BF17.sps
```

bewirkt. Diese erstellt den Datensatz

```
BF17 PE LONG.sav
```

Die in Abschnitt 3.1.6 beschriebenen Rekodierungen werden daraufhin durch Ausführen der Datei

```
Recodes BF17 PE Long.sps
```

vorgenommen. Der endgültige Datensatz wird dann unter dem Namen

```
BF17 PE LONG inkl Recodes.sav
```

im angegebenen Arbeitsverzeichnis abgelegt.

Um dieses zu bestimmen, muss wie folgt vorgegangen werden: Die Syntaxdateien, welche die Umstrukturierung und die ebenfalls beschriebenen nachfolgenden Anpassungen der Daten bewirken, beginnen beide jeweils mit dem Befehl FILE HANDLE. Hier muss vor Verwendung der entsprechenden Dateien der Dateipfad angegeben werden, in welchem die Umstrukturierung stattfinden soll, und zwar in der Form

```
FILE HANDLE $ /NAME='Dateipfad'.
```

Außerdem ist es für die reibungslose Abarbeitung der in den Syntaxen enthaltenen Arbeitsschritte erforderlich, dass unter dem angegebenen Dateipfad der Ursprungsdatensatz

```
BF17 PE Gesamt mit letzten Recodes.sav
```

abgelegt ist und in diesem Dateipfad zudem ein leerer Ordner mit dem Namen „Zwischenspeicher“ als Ablageordner für die im Prozess der Datentransformation erzeugten Teildatensätze angelegt wird.

Weiterhin soll noch der Hinweis gegeben werden, dass außer der weiter oben bereits erwähnten Variable „ABGruppe“, welche die Teilnahme der Befragten an einer der Abschlussbefragungen signalisiert, auch die Variablen „Teilnahme1“ bis „Teilnahme4“ erstellt wurden. Aus diesen ist ersichtlich, in welchen Wellen ein Befragter *überhaupt* befragt wurde, also unabhängig davon, ob es sich um die jeweilige Teilnehmer- oder Abschluss-Befragung gehandelt hat. Mithilfe dieser Variablen soll anhand der SELECT IF-Prozedur eine einfache Auswahl derjenigen Fälle ermöglicht werden, für die in den entsprechenden Wellen gültige Werte vorliegen.

Eine weitere Bemerkung betrifft die Einteilung der Variablen in die Gruppe der „Keep“- bzw. „exklusiv“

ven“ Variablen. So wurden in letztere auch Informationen aufgenommen, die sich zwar prinzipiell zwischen den vier Erhebungszeitpunkten ändern können, von denen aber auch angenommen werden könnte, dass sie über diesen Zeitraum konstant bleiben (dies betrifft z. B. die Erwerbstätigkeit der Eltern oder die Anzahl weiterer Personen im Haushalt, in dem der Jugendliche lebt). Sollen diese Informationen für bestimmte Auswertungsverfahren entgegen der ursprünglichen Einordnung für *alle* Wellen übernommen werden, so kann dies mithilfe der nachfolgenden Befehlsstruktur erreicht werden:

```
COMPUTE lag2=lag(,betreffende Variable`
).
COMPUTE lag3=lag(lag2).
COMPUTE lag4=lag(lag3).

DO IF (Welle=2).
COMPUTE ,betreffende Variable` =lag2.
ELSE IF (Welle=3).
COMPUTE ,betreffende Variable` =lag3.
ELSE IF (Welle=4).
COMPUTE ,betreffende Variable` =lag4.
END IF.

DELETE VARIABLES lag2 lag3 lag4.
```

Dabei muss an der Stelle von „betreffende Variable“ jeweils der Variablenname derjenigen Variable, deren Werte für alle Wellen übernommen werden soll, platziert werden. Die Löschung der erstellten Hilfsvariablen im Anschluss an die Übertragung der Werte ist nicht unbedingt notwendig, ermöglicht aber die mehrfache Verwendung der erstellten Befehlsstruktur und wird daher empfohlen. Die dargestellte Befehlsstruktur bewirkt eine Übernahme der Werte einer Variablen der ersten Welle in alle folgenden Erhebungszeitpunkte. Soll ein Wert aus der zweiten Welle in die Wellen 3 und 4 übertragen werden, kann die Syntax entsprechend verkürzt werden.

Zuletzt soll noch auf die in den „Keep“-Variablen enthaltenen *Gewichtungsvariablen* eingegangen werden, die unverändert aus dem Ursprungsdatensatz übernommen wurden:

Die Variable *dressgew_w1* enthält das *Querschnittsgewicht* („Redressment“) für die Befragungsdaten der ersten Welle, durch welches die Verteilung der Befragten hinsichtlich ihres Geschlechts an diejenige der Grundgesamtheit angepasst wird (FUNK, GRÜNINGER 2010: 43f). Diese Variable ist identisch mit der Variable *normgew_w1* (die Umbenennung erfolgte, um eine Namens-

gleichheit mit den entsprechenden Gewichten der späteren Wellen herzustellen).

Die Variablen *laengsgew_w2*, *laengsgew_w3* und *laengsgew_w4* enthalten die *Längsschnittgewichte* für die Befragungsdaten der Wellen 2, 3 und 4. Diese wurden wie folgt errechnet: Zunächst wurde die Teilnahmewahrscheinlichkeit der Befragten für die jeweilige Welle anhand einer logistischen Regression geschätzt. Diese enthielt verschiedene, in den vorherigen Wellen erhobene, Informationen, die hierbei als Prädiktoren dienten. Daraufhin wurde der Kehrwert der so errechneten Teilnahmewahrscheinlichkeiten gebildet, der dann als *Längsschnittgewicht* für die jeweilige Welle herangezogen wurde.

Die Werte der Variablen *gewicht_w2*, *gewicht_w3* und *gewicht_w4* ergeben sich sodann aus dem Produkt des *normierten* Gewichtes (siehe nächster Abschnitt) der vorhergehenden Welle mit dem *Längsschnittgewicht* der betreffenden Welle.

Abschließend werden die Variablen *gewicht_w2*, *gewicht_w3* und *gewicht_w4* hinsichtlich der Fallzahlen pro Befragungswelle normiert, sodass sich nach der Gewichtung keine Abweichungen der Fallzahl von der Anzahl der tatsächlich geführten Interviews ergeben. Diese *normierten* Gewichte sind in den Variablen *normgew_w2*, *normgew_w3* und *normgew_w4* abgelegt.

Der im Zuge der Datenlieferung zum 1. Meilenstein erstellte Datensatz zur Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre im sog. LONG-Format liegt *ungewichtet* vor.

Nomenklatur

„Originäre“ Variablen	Variablen, die unmittelbar aus den in den jeweiligen Befragungen verwendeten Fragestellungen hervorgehen.
„Generierte“ Variablen	Variablen, die im Zuge der Datenauswertung nachträglich erstellt wurden.
„Exklusive“ Variablen	Variablen, die ausschließlich in einer der vier Wellen erhoben bzw. gebildet wurden.
„Keep“-Variablen	Variablen, deren Werte im Zuge der Umstrukturierung der Daten für alle vier Befragungszeitpunkte übernommen wurden.
„Drop“-Variablen	Variablen, die für die Umstrukturierung des Datensatzes bewusst nicht berücksichtigt wurden.

3.2 Erstellung des kombinierten Datensatzes zu herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern⁶

3.2.1 Beschreibung der Ursprungsdatensätze

Im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes 82.0638/2015 wurde im Zeitraum zwischen 15. Dezember 2015 und 15. Februar 2016 eine Zusammenführung der Datensätze der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (FE 82.210/2001) und der „Fahranfängerbefragung 2014“ (FE 82.0585/2013, Teilstichprobe der 18-jährigen Befragten) vorgenommen.

Beide genannten Datensätze enthalten Informationen zu „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfängern, also Nichtteilnehmern am Begleiteten Fahren ab 17. Diese entstammen im Fall der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ einer Befragung aus dem Jahr 2005, während in der „Fahranfängerbefragung 2014“ Daten von Jugendlichen enthalten sind, die ihre Fahrerlaubnis im Frühjahr 2014 erworben haben und noch im selben Jahr befragt wurden.

Im ursprünglichen Datensatz der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ sind 725 Variablen enthalten, in denen eine Vielzahl von Informationen über die 4.375 befragten Fahranfänger abgelegt sind. Der Datensatz der „Fahranfängerbefragung 2014“ umfasst 667 Variablen mit Informationen zu 925 „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfängern.

3.2.2 Vorbereitungsarbeiten für die Zusammenführung

Im Folgenden soll kurz das Vorgehen bei der Zusammenführung dieser Datensätze beschrieben werden.

In einem ersten Schritt wurden aus beiden Ursprungsdatensätzen sämtliche als irrelevant eingestufte Variablen entfernt. Hierzu zählten insbesondere Systemvariablen (d. h. automatisch von der Befragungssoftware erstellte Variablen wie beispielsweise die bisherige Zeitdauer der Fragebogenbearbeitung), Zählvariablen (beispielsweise für die Anzahl der fehlenden Werte innerhalb einer Variablengruppe) sowie Hilfsvariablen, die zur Erstellung anderer Maßzahlen notwendig waren, selbst aber keine inhaltliche Aussagekraft besitzen (für eine vollständige Auflistung der im Zuge der

Datensatzerstellung nicht berücksichtigten Variablen siehe Anhang 6).

Das weitere Vorgehen bestand sodann darin, die Beschriftungen der Variablen und deren Ausprägungen anzupassen. Hierbei wurden insbesondere fehlende Beschriftungen ergänzt sowie bestehende Variablen- bzw. Wertebeschriftungen so abgeändert, dass deren Inhalt eindeutig aus der Beschriftung hervorgeht.

Schließlich wurde in beiden Datensätzen jeweils noch ein Präfix vergeben, das sämtlichen Variablennamen vorangestellt wurde, um auch nach der Zusammenführung der Datensätze die Ursprungsbefragung jeder Variable bestimmen zu können.⁷ Dabei wurde den Variablen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ jeweils ein „M_“ und den Variablen der „Fahranfängerbefragung 2014“ jeweils ein „F_“ im Variablennamen vorangestellt.

Zuletzt wurde für die Zusammenführung der Datensätze noch eine Identifikationsvariable namens „Match“ erstellt, die den Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ die Nummern 1 bis 925 und den Befragten der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ die Nummern 926 bis 5.300 zuordnet.

3.2.3 Zusammenführung der Datensätze und Rekodierungsarbeiten

Mittels des SPSS-Befehls MATCH FILES („Dateien zusammenfügen“ > „Variablen hinzufügen“) wurden die Befragten / Fälle der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ an diejenigen der Fahranfängerbefragung 2014 „angehängt“. Anhand der Variable „Match“ kann die Ursprungsdatei nachvollzogen werden.

Um die Arbeit mit dem so erstellten, kombinierten Datensatz zu erleichtern, wurden noch folgende weitere Arbeitsschritte unternommen:

- Zum einen wurde die Variable „Datenherkunft“ erstellt, deren Ausprägungen die Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ (Kategorie „1“) bzw. der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (Kategorie „2“) kennzeichnen. Hierdurch soll eine Auswahl der Befragten der einzelnen Erhebungsjahre im Zuge der Datenauswertung erleichtert werden.
- Zum anderen wurde in sämtlichen Variablen des zusammengeführten Datensatzes eine Kennzeichnung derjenigen Fälle vorgenommen, die jeweils deshalb keinen gültigen Wert auf-

⁶ Dieser Abschnitt entspricht dem überarbeiteten Sachbericht ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH (2016a).

⁷ Dies war notwendig, da in den Ursprungsdatensätzen teilweise gleichlautende Variablennamen verwendet wurden.

weisen, da sie nicht an der entsprechenden Befragung teilgenommen haben. So wurde Befragten der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ für Variablen der „Fahranfängerbefragung 2014“ der Wert „-2005“ und Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ für Variablen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ der Wert „-2014“ zugewiesen. Die so neu gebildeten Kategorien wurden entsprechend beschriftet.

3.2.4 Erstellung kombinierter Variablen

Um auch Analysen der Gesamtheit der „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfänger unabhängig davon, ob diese 2005 oder 2014 befragt wurden, zu ermöglichen, wurden im zusammengeführten Datensatz auch Variablen erstellt, in denen Informationen aus *beiden* Befragungen abgelegt sind. Diese umfassen sowohl verschiedene Angaben zur Soziodemografie der jungen Fahranfänger als auch solche zu deren Fahrausbildung, -leistung und Exposition (für eine vollständige Auflistung der neu gebildeten Variablen siehe Anhang 5).

Dazu wurden zunächst beide Ursprungsdatensätze auf inhaltsgleiche Variablen überprüft. Diese wurden anschließend anhand der Ausgabe von Häufigkeitstabellen verglichen, um vor der Zusammenführung gegebenenfalls Anpassungen an den Ursprungsvariablen vornehmen zu können. Dies betraf beispielsweise die Zusammenfassung oder Neubildung einzelner Antwortkategorien, wenn diese nur in einer der Befragungen erhoben wurden. Die Zusammenführung selbst erfolgte dann anhand der Unterscheidung der Befragten mithilfe der zuvor gebildeten Variable „Datenherkunft“: Befragten der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ wurden die Werte der Variablen aus dieser Erhebung zugewiesen und Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ die entsprechenden Wertausprägungen aus ihrer Ursprungsdatei.

Die auf diese Weise gebildeten Variablen wurden nach folgender Konvention benannt: Es wurde jeweils ein „sprechender“ Variablenname (beispielsweise „AnzFS“ für die Anzahl der Fahrstunden) vergeben und diesem dann ein „_hk“ (für „herkömmlich“ ausgebildete Fahranfänger) angehängt.

Um ihren Inhalt kenntlich zu machen, wurden die neu gebildeten Variablen und deren Ausprägungen noch gelabelt. Außerdem wurden ungültige Werte („Missing Values“), die aus den Ursprungsvariablen übernommen wurden, als solche gekennzeichnet und ebenfalls beschriftet.

Außerdem wurde eine für alle Befragten gemeinsame GewichtungsvARIABLE „Gewicht_hk“ aus den

einzelnen Gewichtungsvariablen der Ursprungsbefragungen erstellt, um eine einfache Gewichtung aller im kombinierten Datensatz enthaltenen Fälle zu erlauben.

Insgesamt ergibt sich nach der Zusammenführung der Datei ein kombinierter Datensatz, der Informationen zu 5.300 „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfängern in 1.081 Variablen enthält.

3.2.5 Hinweise zum Umgang mit dem erstellten Datensatz

Zum Umgang mit dem erstellten Datensatz erscheinen folgende Anmerkungen wichtig:

Die Zusammenführung der Ursprungsdatensätze inklusive der in den Abschnitten 3.2.2 und 3.2.3 erwähnten Rekodierungsarbeiten wird anhand der Syntaxdatei

```
01 Zusammenführung MobStudie FAA +
   FAA18.sps
```

vorgenommen.

Die in Abschnitt 3.2.4 erläuterten Arbeitsschritte sind in der Syntaxdatei

```
02 Erstellung kombinierter Variablen
   + Gewichtung.sps
```

enthalten.

Beide genannten Syntaxdateien beginnen jeweils mit dem Befehl FILE HANDLE. Hier muss vor Verwendung der entsprechenden Dateien jeweils der Dateipfad spezifiziert werden, in dem die Ursprungsdatensätze abgelegt sind und der neue Datensatz nach der Zusammenführung der Ursprungsdatensätze abgelegt werden soll, und zwar in der Form

```
FILE HANDLE $ /NAME='Dateipfad\'.
```

Außerdem ist es für die reibungslose Abarbeitung der in den Syntaxdateien enthaltenen Arbeitsschritte erforderlich, dass unter dem angegebenen Dateipfad die Ursprungsdatensätze

MobStudie FAA GEWICHTET.sav

und

FAA18 TN + Eltern FINAL GEWICHTET.sav

abgelegt werden.

Der finale zusammengeführte Datensatz wird dann im angegebenen Verzeichnis unter dem Namen

MobStudie FAA 2005 + FAA18 aus
FAB2014 KOMBINIERT inkl neue Variablen
[GEWICHTET].sav

erstellt und liegt *gewichtet* vor. Die Verteilung der Befragten im erstellten Datensatz wurde also im Falle der „Fahranfängerbefragung 2014“ hinsichtlich des Geschlechts der Befragten und im Falle der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ zusätzlich hinsichtlich des Alters der Befragten an die Verteilung in der jeweiligen Grundgesamtheit, d. h. die Gesamtheit der Fahranfänger 2004 bzw. die Gesamtheit der 18-jährigen Fahranfänger 2013, angepasst. Die Gewichtung der Daten kann anhand des Befehls

WEIGHT OFF.

wieder deaktiviert werden.

3.3 Erstellung des kombinierten Datensatzes aller Fahranfängerbefragungen⁸

3.3.1 Beschreibung der Ursprungsdatensätze

Im Zeitraum zwischen 15. Februar und 15. April 2016 fand im FE 82.0638/2015 eine Zusammenführung von im SPSS-Format vorliegenden Datensätzen verschiedener, von der *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* beauftragter, Befra-

gungsstudien unter Fahranfängern zu Beginn ihrer Fahrkarriere aus den Jahren 2005 bis 2015 statt.⁹

Diese, im Folgenden auch als Ursprungsdatensätze bezeichneten, Dateien umfassen folgende Informationen:

- Im Ursprungsdatensatz des FE 82.0210/2001 („Mobilitätsstudie Fahranfänger“, vgl. FUNK et al. 2012) sind Daten von 4.375 im Jahr 2005 befragten Fahranfängern jeglichen Alters in Form von 725 Variablen enthalten.
- Der Ursprungsdatensatz des FE 82.0298/2005 („Prozessevaluation des Modellversuchs Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“, vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010) beinhaltet Informationen zu 3.780 befragten BF17-Teilnehmern, die in 4.199 Variablen abgelegt sind. Die Fahranfänger wurden hierbei bis zu vier Mal während ihrer Begleitphase bzw. in zeitlich engem Abstand zu deren Beendigung befragt. Die Befragungen fanden im Zeitraum zwischen 2007 und 2008 statt.
- Für das FE 82.0316/2006 („Summative Evaluation des Modellversuchs Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“, vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011) liegen zwei separate Ursprungsdatensätze vor, da in diesem Projekt neben einer Befragung ehemaliger BF17-Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer auch Registerdaten des Verkehrszentralregisters zur Validierung der Befragungsergebnisse herangezogen wurden. Da für die Registerdaten jedoch keine Äquivalente unter den übrigen Fahranfängerprojekten existieren, wird für die hier beschriebene Datenfusion lediglich der Datensatz der Befragungsstudie aus diesem FE herangezogen. Dieser enthält Informationen zu 21.315 jugendlichen Fahranfängern, die in den Jahren 2007 und 2008 befragt wurden. Diese Informationen sind in 571 Variablen abgelegt.
- Der Ursprungsdatensatz des FE 82.0585/2013 („Fahranfängerbefragung 2014: 18-jährige Nicht-Teilnehmer am Begleiteten Fahren“, vgl. FUNK, SCHRAUTH 2014) umfasst Daten von 925 im Jahr 2014 befragten, herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern, die zum Zeitpunkt der Befragung 18 Jahre alt waren. Die Daten liegen hierbei in Form von 667 Variablen vor.
- Der Ursprungsdatensatz des FE 82.0362/2009 („Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer am Begleiteten Fahren“, vgl. FUNK,

⁸ Dieser Abschnitt entspricht dem überarbeiteten Sachbericht ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH (2016b).

⁹ Die erwähnten Datensätze standen dem Forschungsnehmer dabei ausnahmslos im sogenannten WIDE-Format (vgl. SCHERER, BRÜDERL 2010: 1041f) zur Verfügung.

SCHRAUTH In Bearbeitung) schließlich setzt sich aus den Daten einer im Zeitraum von März 2014 bis April 2015 durchgeführten Befragung unter 2.478 BF17-Teilnehmern zusammen, die einmal während ihrer Begleitphase und ein zweites Mal in engem zeitlichem Abstand zu deren Beendigung befragt wurden. Aus den so gewonnenen Informationen wurden 1.770 Variablen gebildet.

Die oben angeführten Datensätze enthalten aufgrund der grundsätzlich gleichartigen Thematik der Befragungen zahlreiche gleiche oder ähnliche Informationen zu Soziodemografie, Fahrausbildung und Exposition der befragten Fähranfänger, die in einen einzigen Datensatz zusammengeführt wurden. Das Vorgehen bei der Aufbereitung, Angleichung und Zusammenführung der genannten Datensätze wird im folgenden Abschnitt beschrieben.

3.3.2 Vorgehen bei der Zusammenführung der Ursprungsdatensätze

Für sämtliche in Abschnitt 3.3.1 aufgeführten Ursprungsdatensätze wurde zunächst eine Datenbereinigung durchgeführt. In diesem ersten Schritt wurden alle Variablen, die keine inhaltlich relevanten Informationen enthalten, aus den Ursprungsdatensätzen entfernt (für eine vollständige Auflistung der nicht verarbeiteten Variablen siehe Anhang 2). Hierzu zählen insbesondere

- sogenannte Systemvariablen, die automatisch von der verwendeten Befragungssoftware erstellt wurden und beispielsweise die Dauer der Fragebogenbearbeitung oder die IP-Adresse des Befragten enthalten;
- Zähl- und Hilfsvariablen, die zur Erstellung weiterer Variablen benötigt wurden, selbst aber keine inhaltliche Bedeutung haben. Hierzu zählen unter anderem Zähler- und Nennervariablen für die Bildung von Durchschnittswerten und Variablen, die die Anzahl bestimmter Ausprägungen innerhalb einer Itematterie erfassen;
- Variablen, deren enthaltene Information in andere Variablen übertragen oder weiterverarbeitet wurde, so dass diese selbst keine oder ausschließlich redundante Daten beinhalten.

Im weiteren Verlauf der Datenverarbeitung wurden dann die Variablen- und Wertebeschreibungen in den Ursprungsdatensätzen so angepasst, dass diese den Inhalt der jeweiligen Variablen eindeutig kennzeichnen.

Anschließend wurde für jede Ursprungsbefragung ein Präfix vergeben, das dem Variablennamen vo-

rangestellt wurde und den Ursprung der jeweiligen Variablen deutlich macht. Dabei wurden folgende Präfixe verwendet:

- M_ (wie „Mobilitätsstudie“) für die Variablen des FE 82.0210/2001,
- P_ (wie „Prozessevaluation“) für die Variablen des FE 82.0298/2005,
- S_ (wie „Summative Evaluation“) für die Variablen des FE 82.0316/2006,
- F_ (wie „FAA18“) für die Variablen des FE 82.0585/2013 und
- O_ (wie „Optimierungsevaluation“) für die Variablen des FE 82.0362/2009.

Schließlich wurde in jedem Ursprungsdatensatz noch eine Variable erstellt, die eine laufende Personennummer über alle Befragungen hinweg enthält und anhand derer die einzelnen Datensätze zusammengeführt werden können.¹⁰ Dabei wurden die Befragten chronologisch nach dem Befragungszeitpunkt sortiert, so dass sich im zusammengeführten Datensatz folgende Nummerierung ergibt:

- Die Befragten des FE 82.0210/2001 erhalten die Personennummern 1 bis 4.375,
- die Befragten des FE 82.0298/2005 erhalten die Personennummern 4.376 bis 8.155,
- die Befragten des FE 82.0316/2006 erhalten die Personennummern 8.156 bis 29.470,
- die Befragten des FE 82.0585/2013 erhalten die Personennummern 29.471 bis 30.395 und
- die Befragten des FE 82.0362/2009. erhalten die Personennummern 30.396 bis 32.873.

Nach der Abarbeitung der bis hierhin beschriebenen Arbeitsschritte wurden die auf diese Weise aufbereiteten Ursprungsdatensätze dann jeweils in einem Zwischenspeicher abgelegt, um sie zur Zusammenführung der Daten heranziehen zu können.

Diese erfolgte sodann über den Befehl MATCH FILES, so dass sämtliche Befragte sowie alle verarbeiteten Variablen in einem einzigen Datensatz vereinigt werden konnten.

Um den Umgang mit dem so erstellten Gesamtdatensatz zu erleichtern, wurden außerdem mehrere Kennzeichnungsvariablen erstellt, die im Folgenden kurz beschrieben werden sollen:

¹⁰ Diese laufende Personennummer ist im erstellten Datensatz in der Variable „Match“ enthalten.

- Die Variable „Datenherkunft_hk“ enthält zwei Ausprägungen, welche diejenigen Befragungen, die sich mit herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern beschäftigen, kennzeichnen. Die Ausprägung „1“ umfasst hierbei sämtliche Befragte des FE 82.0585/2013, unter der Ausprägung „2“ sind die Befragten des FE 82.0210/2001 subsummiert. Diese Variable kann also herangezogen werden, um herkömmlich ausgebildete Fahranfänger, die im Jahr 2005 befragt wurden, mit denjenigen zu vergleichen, deren Befragung 2014 stattfand.
- Die Ausprägungen der Variable „Datenherkunft_bf“ kennzeichnen die Befragten derjenigen Erhebungen, die sich mit dem BF17 beschäftigten: Hierbei fallen die Befragten des FE 82.0298/2005 unter die Ausprägung „1“. In Ausprägung „2“ sind die Befragten des FE 82.0316/2006 enthalten, während Ausprägung „3“ die Befragten des FE 82.0362/2009 kennzeichnet. Mithilfe dieser Variable können demnach Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern zu den Erhebungszeitpunkten 2007 / 2008 und 2014 sowie zwischen den einzelnen Befragungen evaluiert werden.
- Die Variable „Datenherkunft“ stellt eine Kombination aus den beiden letztgenannten Variablen dar. Anhand dieser können alle Befragten eindeutig einer Ursprungsbefragung zugeordnet werden. Die Befragten sind den einzelnen Ausprägungen hierbei chronologisch nach dem Erhebungsjahr zugeordnet worden, so dass Befragte des FE 82.0210/2001 die Ausprägung „1“, Befragte des FE 82.0298/2005 die Ausprägung „2“, Befragte des FE 82.0316/2006 die Ausprägung „3“, Befragte des FE 82.0585/2013 die Ausprägung „4“ und Befragte des FE 82.0362/2009 die Ausprägung „5“ aufweisen.
- Weiterhin wurde die Variable „Modus“ erstellt, die eine einfache Unterscheidung zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern unabhängig vom Erhebungsjahr bzw. der zugrunde liegenden Befragung ermöglicht. Dabei steht die Ausprägung „1“ für herkömmlich ausgebildete Fahranfänger und die Ausprägung „2“ für Teilnehmer am Begleiteten Fahren. In der ersten Kategorie sind somit die Befragten des FE 82.0210/2001, die Befragten des FE 82.0585/2013 sowie die kontaktierte Kontrollgruppe des FE 82.0316/2006 enthalten. Die zweite Kategorie umfasst dagegen die Befragten des FE 82.0298/2005, die Befragten des FE 82.0362/2009 und die kontaktierte Experimentalgruppe des FE 82.0316/2006. Mit der beschriebenen Variable kann also eine Gegenüberstellung von BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern erfolgen. Insgesamt teilt sich der erstellte Datensatz damit in 16.393 Befragte, die eine herkömmliche Fahrausbildung durchlaufen haben (dies entspricht einem Anteil von 49,9 % aller Befragten), sowie 16.480 BF17-Teilnehmer (50,1 %). Die Aufteilung in BF17-Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer in den Ursprungsbefragungen und im erstellten Datensatz ist zusammenfassend in Tabelle 3-1 dargestellt.
- Schließlich wurde noch die Kennzeichnungsvariable „Jahr“ erstellt, die eine Gegenüberstellung von Fahranfängern nach dem Zeitpunkt ihrer Befragung ermöglicht. Diese enthält die Ausprägungen „1“, „2“ und „3“. Die Ausprägung „1“ steht hierbei für den Befragungszeitpunkt 2005 und umfasst demnach die Daten der im Rahmen des FE 82.0210/2001 befragten Personen. Unter der Ausprägung „2“ sind sämtliche im Jahr 2007 befragten Fahranfänger subsummiert, womit diese Kategorie die Teilnehmer der FEs 82.0298/2005 und 82.0316/2006 beinhaltet. Die Ausprägung „3“ wiederum steht für den Befragungszeitpunkt 2014 und kennzeichnet damit die FEs 82.0362/2009 und 82.0585/2013.

Datensatz	Herkömmlich ausgebildete Fahranfänger	BF17-Teilnehmer
FE82.210	4.375	-
FE82.298	-	3.780
FE82.316	11.093	10.222
FE82.585	925	-
FE82.362	-	2.478
Erstellter Gesamtdatensatz	16.393	16.480

Tab. 3-1: Anzahl der BF17-Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer in den Ursprungsbefragungen und im Gesamtdatensatz

3.3.3 Erstellung kombinierter Variablen

Um eine Datengrundlage für vergleichende Betrachtungen von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern und BF17-Teilnehmern aus den verschiedenen Befragungen bereit zu stellen, war es im weiteren Projektverlauf neben der Erstellung der in Abschnitt 3.3.2 erläuterten Kennzeichnungsvariablen notwendig, im zusammengeführten Datensatz der zugrunde liegenden Fahranfängerbefragungen zusätzlich so genannte *kombinierte* Variablen zu bilden. Hierunter sollen im Folgenden

Variablen verstanden werden, die Daten aus *mehrerer* Befragungen beinhalten, also beispielsweise Angaben zum Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung für Befragte der FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009. Das Vorgehen bei der Erstellung dieser kombinierten Variablen wird nachfolgend beschrieben:

Zunächst wurden die Ursprungsdatensätze auf inhaltsgleiche oder hinreichend ähnliche Variablen überprüft. Zu diesem Zweck konnte auf die zum zweiten Meilenstein des vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojektes erstellte thematische Synopse der verschiedenen Fahrenfängerbefragungen zurückgegriffen werden. Die so identifizierten gleichen oder ähnlichen Variablen wurden anschließend anhand der Ausgabe von Häufigkeitstabellen miteinander verglichen, um vor der Zusammenführung gegebenenfalls Anpassungen an den ursprünglichen Variablen vornehmen zu können. Dies betraf beispielsweise die Zusammenfassung oder Neubildung einzelner Antwortkategorien, wenn diese nicht in allen Befragungen erhoben wurden, sowie die Vereinheitlichung der Missing Value-Kategorien. Die Zusammenführung selbst erfolgte dann anhand der Unterscheidung der Befragten mithilfe der zuvor gebildeten Variable „Datenherkunft“: In den neu gebildeten Variablen wurde dabei jedem Befragten der Wert der entsprechenden Variable aus derjenigen Befragung zugewiesen, an der dieser auch tatsächlich teilgenommen hatte. Für Sachverhalte, die *nicht* in allen vorliegenden Fahrenfängerbefragungen erhoben wurden, wurde denjenigen Befragten, für die zu dem entsprechenden Sachverhalt keine Information verfügbar war, der Wert „-3333“ zugewiesen und dieser mit der Beschriftung „Nicht befragt“ versehen.

Die auf diese Weise gebildeten Variablen wurden nach folgender Konvention benannt: Es wurde jeweils ein „sprechender“ Variablenname (beispielsweise AnzFS für die Anzahl der Fahrstunden) vergeben und diesem dann ein „_ges“ (für „gesamt“) angehängt.¹¹ Damit soll ausgedrückt werden, dass in den so gekennzeichneten Variablen alle verfügbaren Informationen zu dem betreffenden Sachverhalt enthalten sind.

Bei der Bildung der kombinierten Variablen im Gesamtdatensatz wurden folgende Vorgehensweisen angewandt:

Einmalig erhobene Variablen wurden für alle zur Verfügung stehenden Teilgruppen der Befragten

zusammengeführt, wenn die getätigten Aussagen eine hinreichend hohe Vergleichbarkeit aufwiesen. Dies war der Fall für Angaben zur Soziodemografie der Befragten, zum Vorbesitz von Fahrerlaubnissen, dem meistgenutzten Fahrzeug und der Fahrausbildung der Jugendlichen sowie für einige einstellungsbasierte Angaben wie der Einschätzung des eigenen Fahrstils, der Einschätzung der Gewissenhaftigkeit der Eltern im Hinblick auf die Einhaltung von Verkehrsregeln oder Fragen zur Bestimmung latenter Persönlichkeitseigenschaften („Big 5“).

Wurden Informationen mehrmals abgefragt (z. B. in unterschiedlichen Erhebungswellen derselben Befragungsstudie), musste dagegen entschieden werden, welche Daten eine hinreichende Vergleichbarkeit aufweisen, um diese aus unterschiedlichen Befragungen miteinander in Beziehung setzen zu können. Deshalb wurden bei der Verarbeitung dieser Informationen insgesamt sieben Variablengruppen gebildet, deren enthaltene Variablen dann jeweils auf gleiche Art und Weise zusammengeführt wurden.¹²

➤ Variablengruppe 1:

Informationen, die in den Abschluss-Befragungen des FE 82.0298/2005 (Welle 2, 3 und 4) erhoben wurden, weisen naturgemäß eine hohe Vergleichbarkeit mit den Daten der zweiten Welle des FE 82.0362/2009 sowie mit denjenigen der kontaktierten Experimentalgruppe des FE 82.0316/2006 auf. Dies liegt darin begründet, dass die Abschlussbefragungen des FE 82.0298/2005 genauso wie die Zweitbefragung der BF17-Teilnehmer im Rahmen des FE 82.0362/2009 jeweils in zeitlicher Nähe zum 18. Geburtstag der Befragten durchgeführt wurden. Die in diesen Befragungen gemachten Angaben zum BF17 haben also retrospektiven Charakter. Dies gilt ebenso für die Angaben zum BF17 im Rahmen des FE 82.0316/2006, da die Befragten hier bereits zum Zeitpunkt der Eingangsbefragung 18 Jahre alt waren.

Als Konsequenz hieraus wurden in denjenigen Variablen, deren enthaltene Informationen für die FEs 82.0298/2005, 82.0316/2006 und 82.0362/2009 vorliegen, den Befragten des FE 82.0298/2005 die Werte der Abschlussbefragungen aus den Wellen 2, 3 und 4 und den Befragten des FE 82.0362/2009 die Werte der Zweitbefragung zugewiesen. Befragte des

¹¹ Eine vollständige Auflistung der neu gebildeten Variablen sowie der Ursprungsvariablen, die zu deren Bildung herangezogen wurden, befindet sich in Anhang 1.

¹² Die Zuordnung der Variablen zu den einzelnen Variablengruppen ist aus Tabelle 3 in Anhang 7 (Spalte „Gruppe“) ersichtlich. Wurde eine Variable hier keiner Gruppe zugeordnet, handelt es sich um einmalig erhobene Informationen.

FE 82.0298/2005, die an keiner Abschlussbefragung teilgenommen hatten, werden in den entsprechenden Variablen *nicht* berücksichtigt; diesen wurde der Wert -88 („Filter“) zugewiesen.

In der so zusammengesetzten Variablen-Gruppe finden sich Angaben zur Gesamtfahrleistung der Fahranfänger, zu den anteiligen Fahrleistungen sowie Angaben zu Verwarnungen, Bußgeldern und zur Unfallbeteiligung. Außerdem wurden auch die Aussagen der Jugendlichen zur Teilnahme an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf diese Weise verarbeitet.

➤ Variablen-Gruppe 2:

In diese Gruppe fallen Informationen, die zwar mehrfach erhoben wurden, für das FE 82.0316/2006 jedoch nicht zur Verfügung stehen und somit gesondert zusammengeführt werden mussten. Hier wurden bei der Zusammenführung jeweils die Angaben aus der ersten Welle der FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009 kombiniert. Dieses Vorgehen wurde deshalb gewählt, weil auf diese Weise auch Angaben von Befragten verarbeitet werden können, die zu einem späteren Zeitpunkt aus der Befragung ausgeschieden sind. In dieser Gruppe wurden Angaben zu Unsicherheiten in den letzten vier Wochen verarbeitet. Außerdem fiel auch die Angabe, ob die Fahranfänger hauptsächlich in einer Stadt oder einem Landkreis mit dem Pkw mobil sind, in diese Gruppe.

➤ Variablen-Gruppe 3:

Weiterhin wurden auch solche Variablen zusammengeführt, die *nur* BF17-Teilnehmer (FE 82.0298/2005, FE 82.0316/2006, FE 82.0362/2009) bzw. *nur* herkömmlich ausgebildete Fahranfänger betreffen (FE82.0210/2001, FE 82.0316/2006, FE82.0585/2013). Zu diesen zählen unter anderem Beweggründe für die (Nicht-)Teilnahme am BF17, Gründe für den verspäteten BF17-Einstieg (falls dieser erst einige Zeit nach dem 17. Geburtstag der Jugendlichen erfolgte), Angaben zu Begleitpersonen (Verhältnis zum Jugendlichen, Geschlecht, Alter) und Aussagen zum Anstoß zu sowie der Vorbereitung auf das Begleitete Fahren. Auch in dieser Gruppe wurden jeweils die Angaben aus den ersten Wellen der FEs 82.0298/2005, 82.0362/2009 und 82.0316/2006 zur Zusammenführung herangezogen. Die einzige Ausnahme bildeten hierbei die Angaben zu Schwierigkeiten bei der Begleitersuche, welche im

FE 82.0362/2009 erst in der Zweitbefragung erhoben wurden.

➤ Variablen-Gruppe 4:

Auch die Aussagen der befragten Begleitpersonen selbst, die in den FEs 82.0298/2005 (Welle 2) und 82.0362/2009 (Welle 1 und 2) erhoben wurden, wurden im Rahmen der Projektbearbeitung miteinander kombiniert. In dieser Variablen-Gruppe wurden teilweise auch Aussagen der befragten Elternteile des FE 82.0585/2013 berücksichtigt, wenn diese gleiche Inhalte abdeckten wie die Aussagen der BF17-Begleiter. Die beschriebene Variablen-Gruppe enthält insbesondere Informationen zu den Gründen für die Begleitertätigkeit, zu Gründen für das Ablehnen einer Begleitfahrt sowie zu Einschätzungen der Begleiter zum eigenen Fahrstil und demjenigen des begleiteten Jugendlichen. Zu denjenigen Angaben, für die auch die Aussagen der befragten Elternteile des FE 82.0585/2013 herangezogen wurden, zählen im Speziellen das Verwandtschaftsverhältnis zum Jugendlichen, das Geschlecht und Geburtsjahr sowie das Jahr des Fahrerlaubnis-Erwerbs der betreffenden Person.

➤ Variablen-Gruppe 5:

Aussagen der Jugendlichen zu ihrer Fahrleistung in den letzten sieben Tagen standen lediglich im FE 82.0316/2006 nicht zur Verfügung.¹³ Mit den übrigen Angaben wurde so verfahren, dass aus den FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009 jeweils die Daten der *ersten* Befragungswelle herangezogen wurden. Da die herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger der FEs 82.0210/2001 und 82.0585/2013 jeweils nur ein einziges Mal befragt wurden, ergibt sich hier bezüglich des abgefragten Sachverhaltes aufgrund der Nähe zum Fahrerlaubnis-Erwerb die höchste Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Teilstichproben untereinander. Um diese noch zusätzlich zu erhöhen, wurde in den gebildeten Variablen nur denjenigen Fahranfängern ein gültiger Wert zugewiesen, die ihre Fahrerlaubnis vor nicht mehr als sechs Monaten vor der Befragung erworben hatten. Dies trifft auf 99,9 % der Befragten des FE 82.0298/2005 (n = 3.777) sowie auf 99,7 % der Befragten des FE 82.0362/2009 (n = 2.364) jeweils zum Zeitpunkt der ersten Befragung zu. Weiterhin befin-

¹³ Im FE 82.0316/2006 wurde zwar die durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung der Fahranfänger seit ihrem Fahrerlaubnis-Erwerb erfragt, nicht aber die in den übrigen Projekten erhobene Schätzung der Fahrleistung in den vergangenen sieben Tagen. Somit lag hier keine vergleichbare Information vor.

den sich auch 98.9 % der Befragten des FE 82.0585/2013 (n = 876) in dieser Gruppe, während der entsprechende Anteil unter Befragten des FE 82.0210/2001 lediglich 51,4 % (n = 2.163) beträgt.¹⁴ Es wurde bei den Angaben zur Fahrleistung der letzten sieben Tage, die in der Variablengruppe 5 zusammengeführt wurden – wie auch bei den Variablengruppen 1 bis 4 – an die so entstandenen kombinierten Variablen das Kürzel `_ges` angefügt.

➤ Variablengruppe 6:

Um auch die zur Verfügung stehenden Informationen der restlichen Befragten des FE 82.0210/2001 (einmalige Erhebung) verarbeiten zu können, wurde für die Angaben zur Fahrleistung in der zurückliegenden Woche noch eine zweite Variablengruppe gebildet, in der diejenigen Befragten enthalten sind, die ihre Fahrerlaubnis vor *mehr* als sechs Monaten erworben hatten. Dies betrifft sowohl etwa die Hälfte der Befragten des FE 82.0210/2001 (n = 2.047) als auch einen Großteil der Befragten der FEs 82.0298/2005 (n = 1.502, Daten der zweiten Befragung) und 82.0362/2009 (n = 681, Daten der zweiten Befragung). Für diese Befragten wurden also ebenfalls kombinierte Variablen gebildet, denen zur Kennzeichnung das Kürzel `_ges2` angehängt wurde. Die Verteilung der Befragten nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes kann in Tabelle 3-2 nachvollzogen werden.

➤ Variablengruppe 7:

Auch die Angaben des Wochenprotokolls, die ausschließlich für die FEs 82.0210/2001 (einmalige Erhebung) und 82.0298/2005 zur Verfügung stehen, wurden getrennt für Fahranfänger mit bis zu bzw. mehr als sechs Monaten Fahrerlaubnisbesitz verarbeitet. Dabei wurde für erstere Angaben wiederum auf die Daten der ersten Befragungswelle des FE 82.0298/2005 zurückgegriffen (diese wurden mit dem Kürzel `_ges` versehen), während Informationen zum Wochenprotokoll derjenigen Fahranfänger, die ihren Führerschein seit mehr als sechs Monaten besitzen, aus der zweiten Befragungswelle stammen (Variablen mit dem Kürzel `_ges2`). In dieser Variablengruppe finden sich Aussagen der befragten Fahranfänger zu Zielen, Mitfahrern, befahrenen Straßenarten und Fahrtbedingungen während der letzten sieben Tage.

Das Kürzel `_ges` kennzeichnet also die kombinierten Variablen in den zusammengeführten Variablengruppen 1 bis 5 sowie Variablen in der zusammengeführten Variablengruppe 7, in denen Daten von Fahranfängern mit bis zu sechs Monaten Fahrerlaubnisbesitz zum Zeitpunkt der Befragung verarbeitet wurden. Das Kürzel `_ges2` wurde dagegen an die kombinierten Variablen der Variablengruppe 6 und an diejenigen kombinierten Variablen aus Variablengruppe 7 angehängt, in denen ausschließlich Fahranfänger berücksichtigt wurden, die ihre Fahrerlaubnis mehr als sechs Monate vor dem Befragungszeitpunkt erworben haben.

Datensatz	Fahranfänger mit ≤ 6 Monate FE-Besitz	Fahranfänger mit > 6 Monate FE-Besitz
FE82.210	2.163	2.047
FE82.298	3.777 (Welle 1)	1.502 (Welle 2)
FE82.362	2.364 (Welle 1)	681 (Welle 2)
FE82.585	876	10

Tab. 3-2: Anzahl der Fahranfänger nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes zum jeweiligen Erhebungszeitpunkt

Ein letzter Schritt im Zuge der Datenangleichung bestand schließlich darin, diejenigen Ausprägungen, die fehlende Werte signalisieren, in allen kombinierten Variablen zu vereinheitlichen. Die so gebildeten Kategorien sollen hier noch kurz beschrieben werden:

➤ -3333 „Nicht befragt“:

Dieser Wert wurde für Befragte verwendet, die an der Befragung, in der die entsprechende Information erhoben wurde, nicht teilgenommen haben.

➤ -99 „k.A.“:

Diese Kategorie wurde vergeben, wenn ein Befragter die Antwort zu einer bestimmten Frage verweigert hat. Dabei kann es sich um den Fahranfänger selbst, den häufigsten Begleiter (FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009) oder, im Falle von Befragten des FE 82.0585/2013, um einen Elternteil des befragten Jugendlichen handeln.

➤ -94 „Keine Begleiterdaten“:

Betrifft Angaben der Begleiter (FE 82.0362/2009) bzw. des Elternteils (FE 82.0585/2013) der Jugendlichen und meint, dass für den entsprechenden Befragungsteilnehmer keine Daten über Eltern / Begleiter zur Verfügung stehen (diese haben die Teilnahme verweigert). Dieser

¹⁴ Die Prozentangaben beziehen sich hierbei auf die Gesamtzahl gültiger Antworten in den entsprechenden Variablen (ohne Missing Values). Daher errechnen sich abweichende Stichprobengrößen im Vergleich zu denjenigen, die in Tabelle 3-1 in Abschnitt 3.3.2 dargestellt sind.

Wert wurde allerdings nur dann vergeben, wenn überhaupt eine Begleiterbefragung vorgesehen war. Befragte aus FEs, in denen dies nicht der Fall war, weisen für Variablen der Begleiterbefragungen dementsprechend den Wert -3333 auf.

➤ -93 „Keine Paneldaten“:

Mit diesem Wert wird signalisiert, dass für den Befragten in der entsprechenden Variable kein Wert vorliegt, da dieser zum Zeitpunkt der Erhebungswelle, in der die Information erhoben wurde, bereits aus der Befragung ausgeschieden war (Panelmortalität). Dieser findet sich zum einen in den Variablen des FE 82.0362/2009 und zum anderen auch in den kombinierten Variablen, die Daten der FEs 82.0362/2009, 82.0298/2005 und / oder 82.0316/2006 berücksichtigen.

➤ -88 „Filter“:

Bezeichnet einen sogenannten „logischen“ Missing Value, d. h. dem Befragten wurde die entsprechende Frage aufgrund inhaltlicher Überlegungen bewusst *nicht* gestellt. In diese Kategorie fallen außerdem Probanden, die bei der Bildung der kombinierten Variablen aufgrund fehlender Vergleichbarkeit mit den übrigen Befragten bewusst nicht berücksichtigt wurden. Somit wurde diese Kategorie sowohl in den Ursprungsvariablen des FE 82.0362/2009 als auch in den neu gebildeten Variablen vergeben, die Daten der FEs 82.0362/2009 und 82.0298/2005 berücksichtigen.

➤ -77 „k.A. Abbruch / n.g.“:

Hierunter fallen Befragte, die die Befragungsteilnahme vorzeitig abgebrochen haben und die entsprechende Frage somit gar nicht erst erreicht haben (n.g. = nicht gesehen) und solche, die die betreffende Fragebogenseite / Itembatte übersprungen haben.

Im erstellten Gesamtdatensatz in seiner endgültigen Form befinden sich nunmehr insgesamt Daten zu 32.873, im Zeitraum zwischen 2005 und 2015 befragten, Fahranfängern, die in 5.824 Variablen gespeichert sind.

3.3.4 Hinweise zum Umgang mit dem erstellten Datensatz

Zum Umgang mit dem erstellten Datensatz sollen an dieser Stelle noch folgende Anmerkungen gemacht werden:

Die Abarbeitung der in diesem Sachbericht beschriebenen Arbeitsschritte wird durch den aufeinanderfolgenden Ablauf mehrerer Syntaxdateien bewirkt. Diese beginnen jeweils mit einer zweistelligen Ziffer, welche die gedachte Reihenfolge des Ablaufs der einzelnen Dateien verdeutlichen sollen:

```
01 Aufbereitung der Datensätze.sps
02 Zusammenführung BF und Missings.sps
03 Zusammenführung HK und Missings.sps
04 Zusammenführung HK und BF.sps
05 Erstellung kombinierter Variablen.sps
```

Um die in den oben aufgeführten Syntaxdateien enthaltenen Arbeitsschritte auszuführen, ist es jedoch lediglich notwendig, die ebenfalls mitgelieferte Syntaxdatei

```
MASTER FE820638_2015.sps
```

zu modifizieren. Diese aktiviert daraufhin automatisch die erstgenannten, aufeinanderfolgenden Syntaxdateien, wenn die hier beschriebene Vorgehensweise eingehalten wird.

Dazu muss zunächst im Befehl `FILE HANDLE`, mit dem die Datei `"MASTER FE820638_2015"` beginnt, der Dateipfad spezifiziert werden, in dem die Datenfusion stattfinden soll, und zwar in der Form:

```
FILE HANDLE $ /NAME='Dateipfad'.
```

Außerdem ist es für die reibungslose Abarbeitung der in den Syntaxdateien enthaltenen Arbeitsschritte notwendig, dass unter dem angegebenen Dateipfad die nachfolgend beschriebene Ordnerstruktur bereits erstellt wurde. Diese setzt sich zusammen aus den übergeordneten Verzeichnissen „DATEN“ und „Syntaxdateien“, sowie den Unterordnern „Ursprungsdaten“, „Zwischenspeicher“ und „Kombinierte Daten“, die jeweils im Verzeichnis „DATEN“ zu erstellen sind.

Weiterhin muss gewährleistet sein, dass der nun vorhandene Ordner „Syntaxdateien“ die eingangs erwähnten, mit den Ziffern 01 bis 05 versehenen Syntaxdateien sowie die MASTER-Syntaxdatei beinhaltet. Schließlich müssen im Unterordner „Ursprungsdaten“ des erstellten Verzeichnisses „DA-

TEN“ unter dem angegebenen Dateipfad die Ursprungsdatensätze der einzelnen Befragungsstudien abgelegt werden. Diese umfassen die Dateien

```
Mobstudie FAA GEWICHTET.sav
BF17 PE Gesamt mit letzten Recodes
akt.sav
BF17 SE Master.sav
FAA18 TN + Eltern FINAL GEWICHTET.sav
FAB 2014 [UNGEWICHTET].sav
```

Der finale zusammengeführte Datensatz wird dann im angegebenen Verzeichnis im Unterordner „Kombinierte Daten“ unter dem Namen

```
ALLE FAA KOMBINIERT [UNGEWICHTET] inkl
neue Variablen.sav
```

abgelegt. In diesem finden sich außerdem die Dateien

```
MobStudie FAA + FAA18 KOMBINIERT [UNGE-
WICHTET].sav
BF17 Daten KOMBINIERT [UNGEWICHTET].sav
ALLE FAA KOMBINIERT [UNGEWICHTET].sav .
```

Erstere enthält hierbei die Daten der Befragten aus den FEs 82.0210/2001 und 82.0585/2013 in einer separaten Datei, die zweitgenannte die Daten der Befragten aus den FEs 82.0298/2005, 82.0316/2006 und 82.0362/2009. Der zuletzt aufgeführte Datensatz beinhaltet schließlich die Daten aller hier beschriebenen Ursprungsdatensätze in seiner Rohfassung, also ohne die im letzten Schritt der Datenfusion erstellten kombinierte Variablen.

Zusätzlich zu den bereits erwähnten Dateien werden in diesem Meilenstein auch die Syntaxen

```
06 Erstellung deskriptiver Statistiken
und
07 Logistische Regression
```

mitgeliefert. Diese enthalten die in Kapitel 5 und 6 dieses Schlussberichtes dargelegten Auswertun-

gen und können erst nach der Erstellung des Gesamtdatensatzes verwendet werden. Hierzu muss in beiden Syntaxen, wie bereits im Fall der übrigen Syntaxdateien beschrieben, zunächst der Dateipfad mithilfe des Befehls `FILE HANDLE` spezifiziert werden.

Zuletzt soll noch auf das Vorgehen bei der Gewichtung des erstellten Datensatzes eingegangen werden. Hierzu sind zunächst einige grundsätzliche Anmerkungen zu machen:

Im erstellten Gesamtdatensatz wurden fünf Gewichtungsvariablen („Gewicht1“ bis „Gewicht5“) gebildet.

Für die Bildung dieser Variablen wurden die im Rahmen der FEs 82.0210/2001, 82.0298/2005, 82.0362/2009 und 82.0585/2013 erstellten GewichtungsvARIABLEN (vgl. FUNK et al. 2012: 62ff; FUNK, GRÜNINGER 2010: 43ff; FUNK, SCHRAUTH 2014: 14ff; FUNK, SCHRAUTH In Bearbeitung) herangezogen.

Die Gewichte „Gewicht1“ bis „Gewicht5“ gewichten die Daten sämtlicher im Datensatz enthaltener Befragten auf unterschiedliche Art und Weise, je nachdem, ob es sich bei den zugrunde liegenden Befragungen um einmalige oder mehrmalige Erhebungen handelt. Für die FEs 82.0585/2013 und 82.0210/2001, bei denen es sich jeweils um einmalige Befragungen handelt, ist die Gewichtsprozedur bei Verwendung der Gewichte „Gewicht1“ bis „Gewicht5“ stets dieselbe. Durch diese werden für alle 5 erstellten Gewichtungsvariablen („Gewicht1“ bis „Gewicht5“) die Befragten des FE 82.0585/2013 hinsichtlich ihres Geschlechts und die Befragten des FE 82.0210/2001 hinsichtlich ihres Geschlechts und ihres Alters an die jeweilige Grundgesamtheit angepasst. Diese Grundgesamtheiten bestehen für das FE 82.0210/2001 aus sämtlichen Fahrerlaubnisbewerbern der Klasse B / BE des Jahres 2004 (bundesweit) und für das FE 82.0585/2013 aus der Gesamtheit der 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerber der Klasse B / BE des Jahres 2013 (bundesweit).

Auch die Befragten des FE 82.0316/2006 werden ausschließlich querschnittlich nach dem Geschlecht und damit auch in allen erstellten Gewichtungsvariablen („Gewicht1“ bis „Gewicht5“) auf dieselbe Art und Weise gewichtet.

Im Ursprungsdatensatz des FE 82.0316/2006 ist jedoch keine Gewichtungsvariable vorhanden. Die Erstellung einer solchen Variable war im genannten Projekt deshalb nicht erforderlich, weil hier sämtliche Auswertungen mithilfe logistischer Regressionsverfahren durchgeführt wurden. Bei dieser Schätzmethode kann der Einfluss konfundie-

render Merkmale der Befragten durch deren Aufnahme in die Schätzgleichung kontrolliert werden.

Da für den erstellten Gesamtdatensatz im vorliegenden Bericht jedoch vorwiegend bivariate Betrachtungen vorgenommen werden sollen, wurde für die Befragten des FE 82.0316/2006 eine zusätzliche Gewichtungvariable erstellt.

Dazu wurde zunächst die Verteilung des Geschlechts der Befragten im FE 82.0316/2006 mit der Geschlechterverteilung in der jeweiligen Grundgesamtheit verglichen.¹⁵ Für die befragten BF17-Teilnehmer wurden hierbei die Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung der Klasse B/ BE des Jahres 2007 (bundesweit) als Grundgesamtheit herangezogen. Für die Kontrollgruppe der 18-jährigen Nicht-Teilnehmer am BF17 dienten dagegen die 18- bis 24-jährigen Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B/ BE des Jahres 2007 (bundesweit) als Grundgesamtheit. Beim Vergleich der Geschlechterverteilungen stellte sich sowohl für die 17-jährigen als auch für die 18-jährigen Befragten heraus, dass sich das Geschlechterverhältnis in der Stichprobe der summativen Evaluation signifikant von der entsprechenden Verteilung in der Grundgesamtheit unterschied. Beide Male hatten junge Frauen häufiger an der Befragung teilgenommen, als es nach ihrer Häufigkeit in der Grundgesamtheit zu erwarten gewesen wäre.

Deshalb wurde im Rahmen der Bearbeitung des FE 82.0638/2015 ein zusätzliches Gewicht für 17- und 18-jährige Befragte der summativen Evaluation des BF17-Modellversuchs erstellt. Dieses passt die Geschlechterverhältnisse der Befragten an die Verteilungen in der jeweiligen Grundgesamtheit an.¹⁶ Dabei ist zu beachten, dass sich die Grundgesamtheiten des FE 82.0316/2006 jeweils auf das gesamte Bundesgebiet beziehen, während im Datensatz des FE 82.0316/2006 ausschließlich Daten von Befragten aus elf der 16 Bundesländer enthalten sind (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 21). Da auf der Ebene der einzelnen Bundesländer jedoch keine Informationen zum Alter oder der Geschlechterverteilung der Fahrerlaubnisnehmer des Jahres 2007 vorliegen, stellen die Daten zur bundesweiten Verteilung der genannten Merkmale

¹⁵ Das Geschlecht ist die einzige Variable, hinsichtlich deren Verteilung sich die Stichproben der 17- und 18-jährigen Fahranfänger aus der summativen Evaluation mit der Grundgesamtheit aller Fahrerlaubnisnehmer dieses Alters vergleichen lassen. Da für herkömmliche Fahrerlaubnisnehmer keine Häufigkeitsangaben zu einzelnen Jahrgängen vorliegen, stellt die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen die beste Näherung dar (vgl. KBA 2008: 29).

¹⁶ Das beschriebene Gewicht entspricht der Variable S_Gewicht im erstellten Gesamtdatensatz (vgl. Tabelle 4 in Anhang 8 dieses Berichts).

die bestmögliche Annäherung an die Grundgesamtheit der angeführten Befragungsstudie dar.

Für die FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009 muss für die Gewichtung danach unterschieden werden, aus welcher Erhebungswelle / Befragung die Daten in den kombinierten Variablen stammen. Deshalb wird bei der folgenden Beschreibung der erstellten Gewichtungvariablen auf diese Projekte gesondert eingegangen.

- Stammen sowohl die Daten des FE 82.0298/2005 als auch diejenigen des FE 82.0362/2009 aus der ersten Erhebungswelle der jeweiligen Befragung, so sollte die Variable „Gewicht1“ zur Gewichtung herangezogen werden. Diese bewirkt neben der beschriebenen Gewichtung der Befragten der FEs 82.0585/2013, 82.0210/2001 und 82.0316/2006 auch eine Anpassung der Geschlechterverteilung in der Stichprobe des FE 82.0298/2005 an die Grundgesamtheit der BF17-Einsteiger im Zeitraum zwischen 15. August und 14. September 2007. Weiterhin wird durch eine Gewichtung mithilfe dieser Variable die Verteilung der Befragten des FE 82.0362/2009 hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer regionalen Herkunft an die Grundgesamtheit der Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2012 (bundesweit) angepasst.
- Die Variable „Gewicht2“ enthält zusätzlich zu den im letzten Punkt beschriebenen Gewichten die Längsschnittgewichte für Teilnehmer an der zweiten Welle des FE 82.0298/2005. Diese werden bei Verwendung der entsprechenden Variable also sowohl hinsichtlich ihres Geschlechtes als auch hinsichtlich ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an der Zweitbefragung gewichtet. Die Verwendung dieser Gewichtungvariable empfiehlt sich für die Auswertung kombinierter Variablen, die Daten aus der ersten Befragungswelle des FE 82.0362/2009 und Daten aus der zweiten Befragungswelle des FE 82.0298/2005 enthalten.
- Zur Gewichtung der Befragten des FE 82.0362/2009 hinsichtlich ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an der Zweitbefragung steht die Variable „Gewicht3“ zur Verfügung, in der die entsprechende Information für die betreffenden Befragten in der Gewichtung berücksichtigt wird. Mithilfe dieser Variable kann also eine Gewichtung für die Auswertung derjenigen kombinierten Variablen erfolgen, die Daten aus den zweiten Erhebungswellen der FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009 enthalten.
- Für die Auswertung von Variablen, die Daten aus den Abschlussbefragungen des

FE 82.0298/2005 (Wellen 2 bis 4) enthalten, kann eine adäquate Gewichtung nach Geschlecht und nach Teilnahmewahrscheinlichkeit an den jeweiligen Wellen mithilfe der Variable „Gewicht4“ erreicht werden. Diese weist jedem Befragten des FE 82.0298/2005 das Gewicht derjenigen Welle zu, in der dieser an der Abschlussbefragung teilgenommen hat. Die Befragten des FE 82.0362/2009 (Welle 2) werden hierbei wie im letzten Punkt bei der Beschreibung zu „Gewicht3“ geschildert gewichtet.

- Für die Auswertung von Daten, die Aussagen der Begleiter der FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009 beinhalten, kann schließlich die Variable „Gewicht5“ verwendet werden. Diese bewirkt neben der Gewichtung der BF17-Teilnehmer des FE 82.0298/2005 nach ihrem Geschlecht und ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an der Zweitbefragung auch eine Gewichtung der Begleiterdaten des FE 82.0298/2005 hinsichtlich ihrer geschätzten Teilnahmewahrscheinlichkeit an der Begleiterbefragung. Befragte des FE 82.0362/2009 werden weiterhin nur nach ihrem Geschlecht und der regionalen Herkunft an die entsprechende Grundgesamtheit angepasst, da für diese Studie kein separates Gewicht für die Behandlung der Begleiterdaten zur Verfügung steht.

Welches Gewicht für welche der neu gebildeten Variablen verwendet werden sollte, ist aus Tabelle 3 in Anhang 7 ersichtlich. In der Spalte „Gewicht“ ist hier die Ziffernendung derjenigen Gewichtungsvariable abgelegt, die für die Auswertung der betreffenden Information herangezogen werden sollte. Eine zusammenfassende Übersicht aller in diesem Abschnitt beschriebenen Gewichtungsvariablen im erstellten Gesamtdatensatz befindet sich in Tabelle 4 in Anhang 8 dieses Berichts.

4 Inhaltliche Ergebnisse: Herkömmlich ausgebildete Fahreranfänger

Dieses Kapitel informiert über ausgewählte Variablen aus dem kombinierten Datensatz der „herkömmlich“ ausgebildeten Fahreranfänger – d. h. Nichtteilnehmer am BF17 – aus der „Mobilitätsstudie Fahreranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012) des Jahres 2005 und den 18-jährigen Befragten der „Fahreranfängerbefragung 2014“ (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2014). Dazu werden die in der Vorgehensbeschreibung zum zweiten Meilenstein beschriebenen sog. „kombinierten“ Variablen verwendet (vgl. Abschnitt 3.2.4).

Während in der Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2005 Fahreranfänger jeglichen Alters, die in den letzten zwölf Monaten ihre Fahrerlaubnis der Klasse B / BE erworben hatten, befragt wurden, umfasst die im hier vorgelegten Vergleich verwendete Stichprobe der „Fahreranfängerbefragung 2014“ lediglich 18-jährige Fahrnovizen. Nachfolgend werden deshalb in allen Vergleichen zwischen diesen beiden Erhebungen jeweils zunächst alle Befragten mit gültigen Werten, unabhängig von ihrem Alter, gegenübergestellt. D. h. es werden zunächst 18-jährige Fahreranfänger aus dem Jahr 2014 mit Fahreranführern jeglichen Alters aus 2005 verglichen. Daran schließt sich jeweils noch ein Vergleich der 18-jährigen Fahreranfänger aus dem Jahr 2005 mit ihren gleichaltrigen Pendanten aus der „Fahreranfängerbefragung 2014“ an.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass die berichteten Befunde auf dem gewichteten Gesamtdatensatz der „herkömmlich“ ausgebildeten Fahreranfänger basieren. Die Verteilung in der Stichprobe wurde für die „Fahreranfängerbefragung 2014“ hinsichtlich des Geschlechts der Befragten und für die „Mobilitätsstudie Fahreranfänger“ neben dem Geschlecht zusätzlich noch hinsichtlich des Alters der Befragten an die Verteilung in der jeweiligen Grundgesamtheit, d. h. die Gesamtheit der Fahreranfänger 2004 bzw. die Gesamtheit der 18-jährigen Fahreranfänger 2013, angepasst.

Auf Basis der so gewichteten Daten soll im Folgenden darauf eingegangen werden, ob sich die Fahreranfänger aus dem Jahr 2005 hinsichtlich der hier behandelten Variablen signifikant von ihren Pendanten aus dem Jahr 2014 unterscheiden. Dazu wird die Variable „Datenherkunft“, die die Ursprungsbefragung der betreffenden Informationen zum Ausdruck bringt und nach der die Befragten in den nachfolgenden Darstellungen gruppiert werden, als sog. „unabhängige“ Variable verwendet und die interessierenden Merkmale der Befragten, wie z. B. Geschlecht, Schulabschluss oder Anzahl der Fahrstunden, als sog. „abhängige“ Variablen.

Ein Unterschied zwischen den zuvor genannten Gruppen der Befragten wird in der Ergebnisdarstellung in diesem Bericht dann als signifikant bezeichnet, wenn die Wahrscheinlichkeit, die Nullhypothese (d. h. es besteht kein Unterschied zwischen Befragten der Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2005 und solchen der „Fahreranfängerbefragung 2014“) fälschlicherweise abzulehnen, unter fünf Prozent liegt. Dies wird im Fall nominalskaliert abhängiger Variablen mithilfe des Chi-Quadrat-Tests, im Falle ordinalskaliert oder metrischer, aber nicht annähernd normalverteilter Variablen, mithilfe des Mann-Whitney-U-Tests überprüft. Bei

metrischen, annähernd normalverteilten Variablen findet der t-Test Anwendung.¹⁷

4.1 Soziodemografie

Betrachtet man als erstes das Geschlecht der Befragten (vgl. Bild 4-1), so wird deutlich, dass in der „Fahranfängerbefragung 2014“ junge Männer mit 55,4 % in der Mehrzahl sind, während das Geschlechterverhältnis in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ mit 50,9 % Frauen gegenüber 49,1 % Männern nahezu ausgeglichen ist. Entsprechend ergibt sich ein signifikanter Unterschied zwischen den Befragungen (Chi-Quadrat = 11,857, df = 1, p = 0,001).

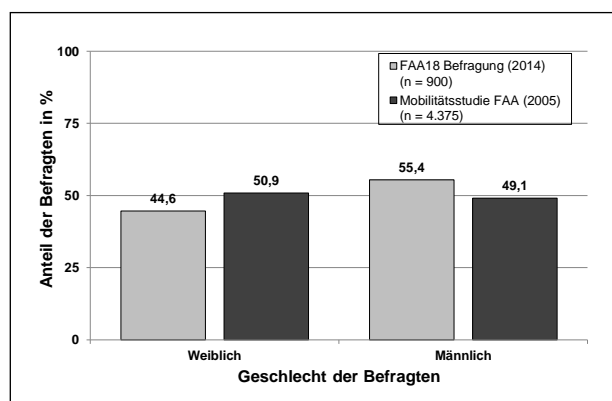


Bild 4-1: Geschlecht der befragten Fahranfänger – alle Befragten

Dieser Geschlechtsunterschied bleibt auch dann bestehen, wenn man als Vergleichsgruppe zur „Fahranfängerbefragung 2014“ ausschließlich 18-jährige Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ heranzieht (vgl. Bild 4-2). In dieser Subgruppe errechnet sich im Jahr 2005 ein Anteil von 50,7 % weiblichen und dementsprechend 49,3 % männlichen Befragten (Chi-Quadrat = 10,456, df = 1, p = 0,001).

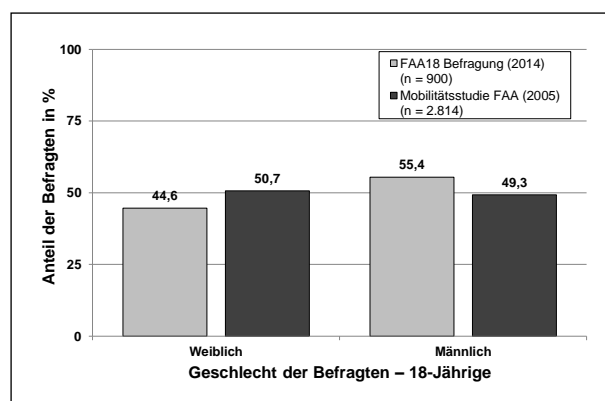


Bild 4-2: Geschlecht der befragten Fahranfänger – nur 18-jährige Fahranfänger

Bei der Verteilung der Befragten hinsichtlich ihres erreichten oder angestrebten Schulabschlusses zeigen sich folgende Unterschiede (vgl. Bild 4-3): Unter den 18-jährigen Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ geben 8,5 % höchstens einen Hauptschulabschluss an, etwas mehr als ein Drittel (35,9 %) nennt die Mittlere Reife, 13,8 % die Fachhochschulreife sowie 41,8 % die allgemeine Hochschulreife.

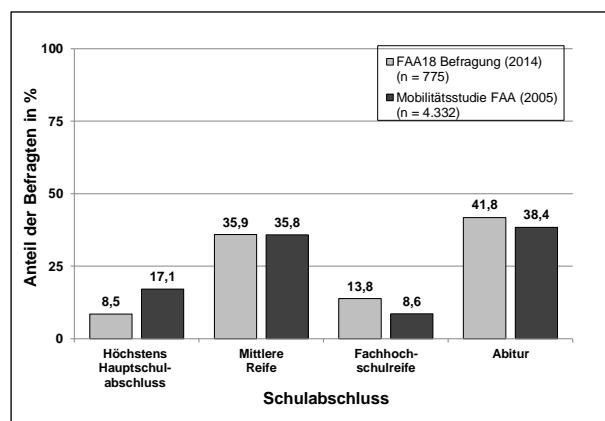


Bild 4-3: Erreichter bzw. angestrebter Schulabschluss – alle Befragten

Unter allen Befragten der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ berichten deutlich mehr, nämlich 17,1 % höchstens einen Hauptschulabschluss. Ähnlich viele Befragte wie 2014 geben auch 2005 die Mittlere Reife an, die fachgebundene oder allgemeine Hochschulreife sind 2005 seltener zu finden als 2014. Damit weicht die Verteilung des erreichten oder beabsichtigten Schulabschlusses in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ signifikant von derjenigen in der „Fahranfängerbefragung 2014“ ab (Chi-Quadrat = 51,416, df = 3, p = 0,000).

¹⁷ Eine metrische Variable wird im Folgenden dann als annähernd normalverteilt betrachtet, wenn sich die Schiefe und Wölbung der betreffenden Verteilung jeweils im Bereich zwischen -1,96 und +1,96 bewegen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 159).

Betrachtet man auch in diesem Vergleich aus den 2005-er Daten lediglich die 18-jährigen Fahranfänger (vgl. Bild 4-4), so relativieren sich die zuvor genannten Unterschiede: In diesem Altersjahrgang finden sich immer noch etwas mehr Befragte mit höchstens einem Hauptschulabschluss als unter gleichaltrigen 2014-er Befragten. Die Anteile 18-Jähriger mit Mittlerer Reife sind in beiden Erhebungsjahren erneut fast gleich. Kaum Veränderung gibt es auch hinsichtlich des Anteils der Befragten mit Fachhochschulreife. Dagegen ist unter den 18-jährigen Fahranfängern aus dem Jahr 2005 der Anteil mit Abitur deutlich höher als in der damaligen Gesamtstichprobe und auch im Vergleich zur „Fahranfängerbefragung 2014“. Damit bleibt zwischen 18-jährigen Befragten der Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2005 und jenen der „Fahranfängerbefragung 2014“ ein signifikanter Unterschied hinsichtlich des erreichten bzw. angestrebten Schulabschlusses bestehen (Chi-Quadrat = 23,833, df = 3, p = 0,000).

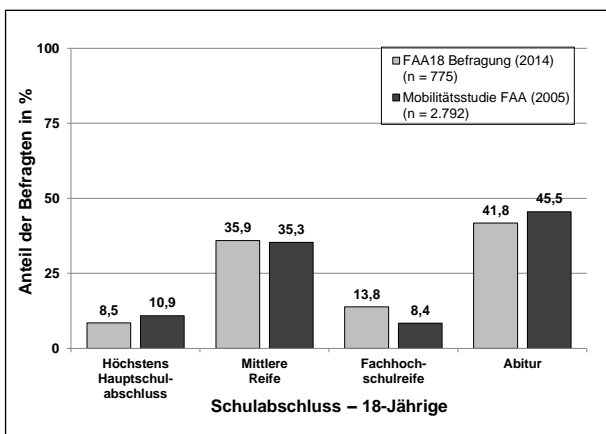


Bild 4-4: Erreichter bzw. angestrebter Schulabschluss – nur 18-jährige Fahranfänger

Die Verteilung der Fahranfänger hinsichtlich ihrer Staatsbürgerschaft ist in beiden Erhebungen nahezu identisch (vgl. Bild 4-5): Knapp 94 % der Befragten geben an, die deutsche Staatsbürgerschaft zu besitzen. Darunter zählen auch Befragte, die eine doppelte Staatsbürgerschaft angezeigt haben. Die beiden Verteilungen unterscheiden sich demnach nicht statistisch signifikant voneinander (Chi-Quadrat = 0,024, df = 1, p = 0,877).

Anders stellt sich dies für die 18-jährigen Befragten dar: In der 2005-er Teilstichprobe der Mobilitätsstudie geben 97,7 % der Befragten an, die deutsche Staatsbürgerschaft zu besitzen, während nur 2,3 % eine ausländische Staatsbürgerschaft berichten (vgl. Bild 4-6). Damit unterscheiden sich die 18-Jährigen von 2005 hinsichtlich ihrer Staatsan-

gehörigkeit signifikant von denjenigen der „Fahranfängerbefragung 2014“ (Chi-Quadrat = 28,834, df = 1, p = 0,000). Im Vergleich der beiden Erhebungsjahre ist die Population der 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger hinsichtlich der Staatsangehörigkeit im Jahr 2014 also etwas „internationaler“ geworden.

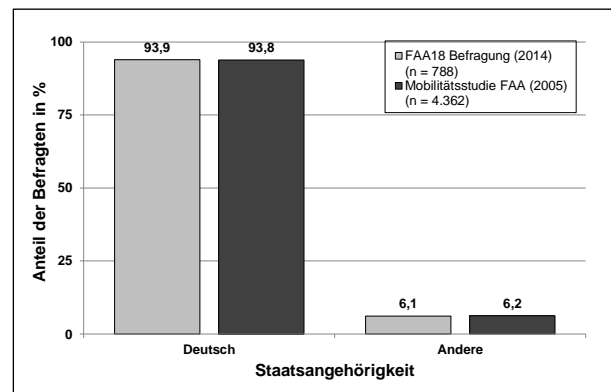


Bild 4-5: Staatsangehörigkeit – alle Befragten

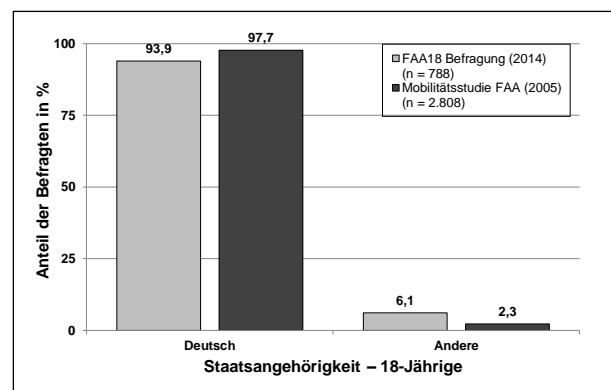


Bild 4-6: Staatsangehörigkeit – nur 18-jährige Fahranfänger

In Bild 4-7 wird das Geburtsland der Fahranfänger als abhängige Variable dargestellt. In der „Fahranfängerbefragung 2014“ gibt mit 94,9 % der Großteil der Befragten an, in Deutschland geboren worden zu sein. Nur 5,1 % nennen ein anderes Land als Geburtsland. Unter den Befragten der Mobilitätsstudie fällt diese Diskrepanz nicht ganz so deutlich aus: Hier geben lediglich 88,4 % Deutschland als ihr Geburtsland an und 11,6 % ein anderes Land. Damit unterscheiden sich die beiden Erhebungen diesbezüglich signifikant (Chi-Quadrat = 29,357, df = 1, p = 0,000).

Dieses Bild relativiert sich allerdings bei der Beschränkung der Betrachtung auf 18-jährige Fahranfänger (vgl. Bild 4-8): Unter diesen nennen 2005 93,7 % Deutschland und 6,3 % ein anderes Land

als ihr Geburtsland. Damit verbleibt kein signifikanter Unterschied dieser älteren Erhebung zu den Befragten der Fahranfängerbefragung 2014 hinsichtlich des Geburtslandes (Chi-Quadrat = 1,479, $df = 1$, $p = 0,224$). Rückblickend auf die in Bild 4-7 veranschaulichten Befunde können die dortigen Unterschiede auf einen im Jahr 2005 höheren Anteil im Ausland geborener älterer Fahranfänger zurückgeführt werden.

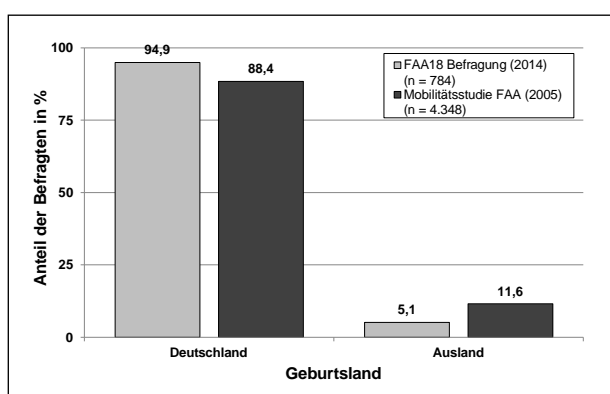


Bild 4-7: Geburtsland der Fahranfänger – alle Befragten

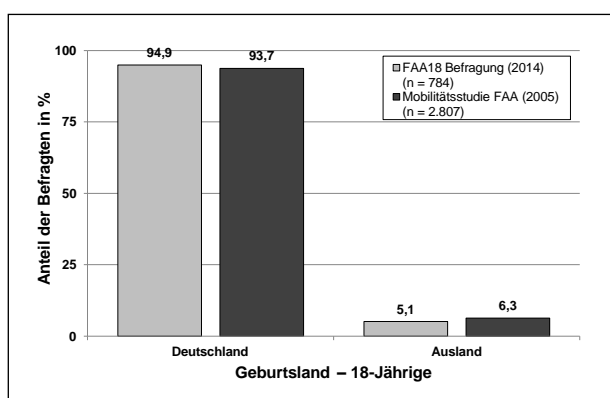


Bild 4-8: Geburtsland der Fahranfänger – nur 18-jährige Fahranfänger

Die Angaben der Fahranfänger zum Geburtsland ihrer Eltern lassen sich wie folgt beschreiben (vgl. Bild 4-9): Von den Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ nennen drei Viertel (74,8 %) Deutschland und ein Viertel (25,2 %) ein anderes Land als Geburtsland ihrer Eltern. Unter den Befragten der Mobilitätsstudie ist dagegen der Anteil mit in Deutschland geborenen Eltern deutlich größer: Dieser beträgt 83,3 % gegenüber 16,7 % der Befragten, deren Eltern in einem anderen Land geboren wurden. Dieser Unterschied kann als statistisch höchst signifikant bezeichnet werden (Chi-Quadrat = 31,696, $df = 1$, $p = 0,000$).

Schränkt man die Auswahl der Fälle wieder auf 18-jährige Fahranfänger ein (vgl. Bild 4-10), so verschärft sich dieser Kontrast noch: In dieser Teilstichprobe geben 2005 sogar 88,6 % der Befragten Deutschland als Geburtsland ihrer Eltern an und lediglich 11,4 % ein anderes Land. Damit unterscheiden sich auch in dieser Beziehung die beiden Stichproben der Fahranfänger höchst signifikant (Chi-Quadrat = 92,840, $df = 1$, $p = 0,000$).

Insgesamt legen die Befunde zu den Aspekten des Migrationshintergrundes den Eindruck nahe, dass 18-jährige Fahranfänger heute häufiger einen Migrationshintergrund aufweisen als noch im Jahr 2005.

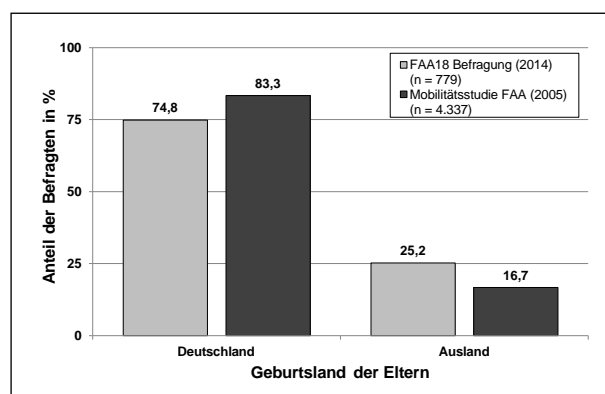


Bild 4-9: Geburtsland der Eltern – alle Befragten

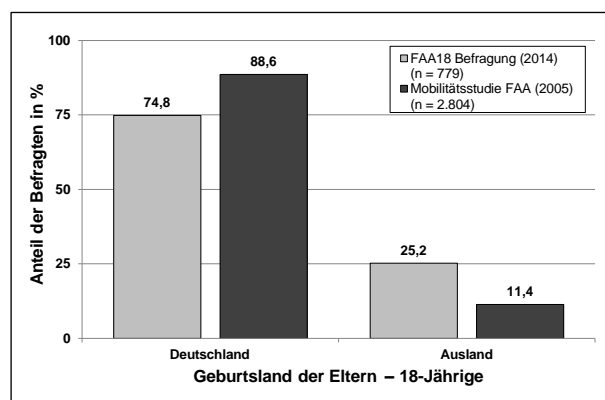


Bild 4-10: Geburtsland der Eltern – nur 18-jährige Fahranfänger

4.2 Raumbezug

Für die Analyse des Raumbezugs der hier behandelten Fahranfänger wird zunächst deren Herkunft aus den alten bzw. neuen Bundesländern betrachtet. Hierbei zeigt sich bei der Gegenüberstellung aller Befragten (vgl. Bild 4-11), dass 2005 ein bedeutend größerer Anteil der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger aus den neuen Bundeslän-

dem stammt als 2014 (23,7 % gegenüber 12,4 %). Dieser Unterschied kann als statistisch höchst signifikant bezeichnet werden (Chi-Quadrat = 54,044, df = 1, p = 0,000).

Vergleicht man nur 18-jährige Fahranfänger hinsichtlich ihrer regionalen Herkunft (vgl. Bild 4-12), so verringert sich der Anteil der im Jahr 2005 Befragten aus den neuen Bundesländern geringfügig (20,4 %), es bleibt jedoch ein höchst signifikanter Unterschied zwischen den betrachteten Gruppen bestehen (Chi-Quadrat = 27,977, df = 1, p = 0,000).

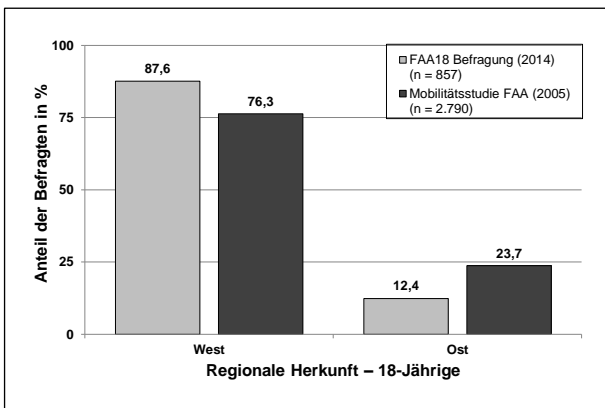


Bild 4-11: Regionale Herkunft – alle Befragten

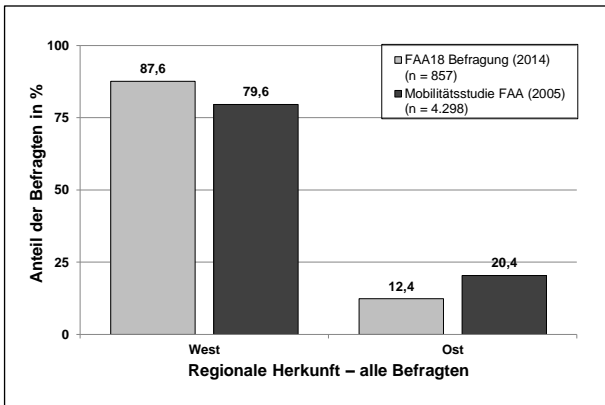


Bild 4-12: Regionale Herkunft – nur 18-jährige Fahranfänger

Für die weitere Berücksichtigung des Raumbezugs bei der Untersuchung des Starts in die Pkw-Mobilität werden in den beiden Erhebungen die vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bereitgestellten siedlungsstrukturellen Regionstypen genutzt, wie sie aktuell in der Sammlung der „Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung“ (INKAR, vgl. BBSR 2013a, 2013b: 14ff) vorgestellt werden. Dafür hat das BBSR auf Basis der funktionalräumlich abgegrenz-

ten Raumordnungsregionen siedlungsstrukturelle Regionstypen entwickelt.

Auch hinsichtlich des Regionsgrundtyps, in dem die Fahranfänger hauptsächlich Auto fahren, zeigen sich signifikante Unterschiede (Chi-Quadrat = 42,344, df = 2, p = 0,000) zwischen den Erhebungsjahren 2005 und 2014: Wie in Bild 4-13 zu sehen ist, fahren 57,7 % der Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ hauptsächlich in städtischen Regionen (Agglomerationen), 27,4 % in Regionen mit Verstädterungsansatz und 14,9 % in ländlichen Regionen. Befragte der Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2005 zeigen dagegen ein ausgeglicheneres Bild: 45,4 % sind hauptsächlich in städtischen Regionen, 36,7 % in Regionen mit Verstädterungsansatz und 17,9 % in ländlichen Regionen unterwegs.

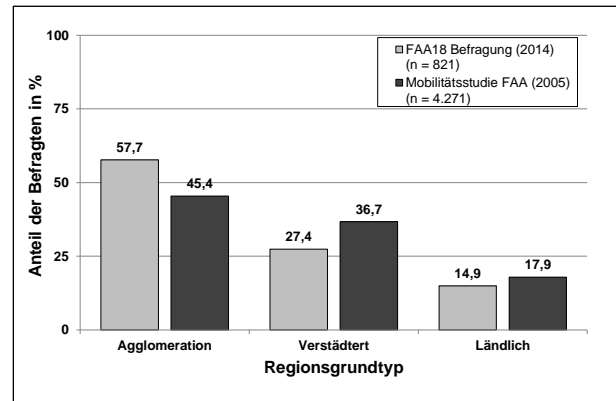


Bild 4-13: Regionsgrundtyp – alle Befragten

Bei der ausschließlichen Betrachtung 18-jähriger Fahranfänger (vgl. Bild 4-14) gleichen sich die Regionsgrundtypen innerhalb der 2005-er Befragung sogar noch stärker aneinander an: 39,9 % der Befragten, die überwiegend in Agglomerationen fahren, stehen nun 39,6 % gegenüber, die dies in verstädterten Regionen tun, sowie 20,5 % die hauptsächlich in ländlichen Regionen pkw-mobil sind. Damit verstärkt sich der Unterschied zwischen den beiden Erhebungsjahren und es ergibt sich wiederum ein signifikanter Unterschied zwischen den beiden Befragungen (Chi-Quadrat = 81,476, df = 2, p = 0,000).

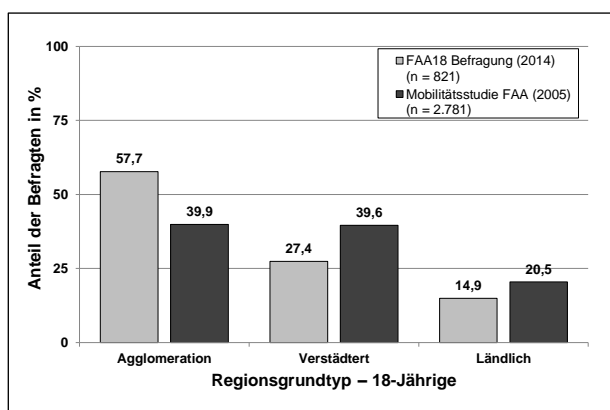


Bild 4-14: Regionsgrundtyp – nur 18-jährige Fahranfänger

Auf die Frage, ob sie überwiegend in einer Stadt oder einem Landkreis Auto fahren, gibt knapp ein Drittel (32,1 %) der Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ an, dies in einer Stadt zu tun, wohingegen knapp zwei Drittel (67,9 %) angeben, am häufigsten in einem Landkreis zu fahren (vgl. Bild 4-15). Unter den Befragten der Mobilitätsstudie sind 28,8 % am häufigsten in einer Stadt und dementsprechend 71,2 % am häufigsten in einem Landkreis unterwegs. Damit errechnet sich ein statistisch gerade noch signifikanter Unterschied zwischen den beiden Erhebungen (Chi-Quadrat = 3,878, df = 1, p = 0,049).

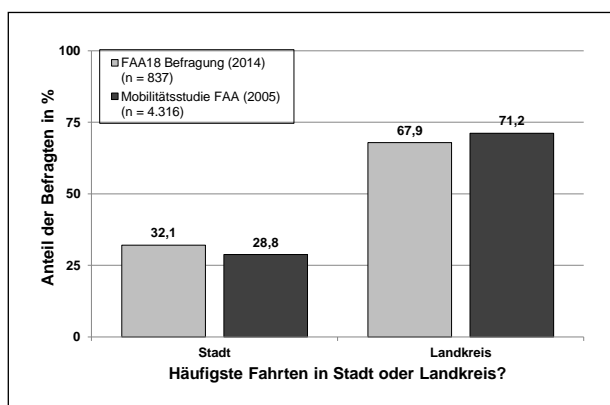


Bild 4-15: Landkreis / Stadt der häufigsten Fahrten – alle Befragten

Unter den 18-jährigen Befragten der Mobilitätsstudie, die in Bild 4-16 abgetragen sind, finden sich dagegen nur 22,3 %, die angeben, am häufigsten in einer Stadt zu fahren, während 77,7 % hauptsächlich in einem Landkreis pkw-mobil sind. Damit unterscheiden sich 18-jährige Fahranfänger der Jahre 2005 und 2014 hinsichtlich der Dichotomie der Stadt-Land-Typisierung signifikant (Chi-Quadrat = 33,721, df = 1, p = 0,000). Ad hoc wird unterstellt, dass die besondere Attraktivität des Fahr-

erlaubniswerbmodus „Begleitetes Fahren ab 17“ auf dem Land für den zu beobachtenden Stadt / Land-Unterschied unter 18-Jährigen zwischen den beiden Erhebungsjahren verantwortlich sein könnte. Das Begleitete Fahren ist in Landkreisen besonders beliebt und könnte zum dortigen Rückgang der 18-jährigen Fahrerlaubniswerber beigetragen haben. Im Jahr 2005 stand den Fahranfängern die Option des Begleiteten Fahrens noch nicht zur Verfügung. Zur vertieften Durchdringung dieses Fragenkomplexes ist die gemeinsame Analyse der Daten 17- und 18-jähriger Fahranfänger hilfreich (vgl. Abschnitt 5.2).

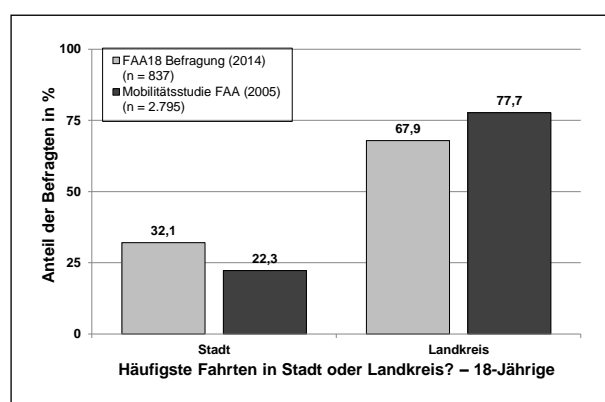


Bild 4-16: Landkreis / Stadt der häufigsten Fahrten – nur 18-jährige Fahranfänger

4.3 Vorbesitz von Fahrerlaubnissen

Eine interessante Frage im Rahmen der Fahrsozialisation junger Autofahrer besteht darin, ob diese bereits vor dem Erwerb des Pkw-Führerscheins Fahrerfahrung sammeln konnten. Um dieser Frage nachzugehen, werden im folgenden Abschnitt die Angaben der Befragten aus den Jahren 2005 und 2014 zum Vorbesitz von Fahrerlaubnissen näher beleuchtet.

Betrachtet man hierbei den Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung (vgl. Bild 4-17), so zeigt sich, dass diese in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ mit 12,6 % aller Befragten mehr als doppelt so stark verbreitet ist wie unter Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ (6,2 %). Somit besteht hinsichtlich des Vorbesitzes einer Mofa-Fahrerlaubnis ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen den beiden Befragungen (Chi-Quadrat = 29,721, df = 1, p = 0,000).

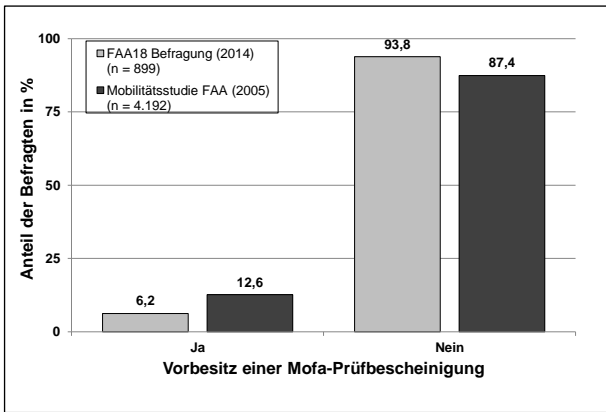


Bild 4-17: Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung – alle Befragten

Dieser Unterschied fällt bei der ausschließlichen Betrachtung 18-jähriger Fahranfänger in Bild 4-18 sogar noch gravierender aus: Unter diesen geben im Jahr 2005 13,3 % – und damit mehr als doppelt so viele wie im Jahr 2014 – an, bereits eine Mofa-Prüfbescheinigung besessen zu haben, wohingegen dies 86,7 % verneinen (Chi-Quadrat = 33,403, df = 1, p = 0,000). Eine Mofa-Prüfbescheinigung scheint damit unter 18-jährigen Fahranfängern heute deutlich weniger erstrebenswert zu sein als noch im Jahr 2005.

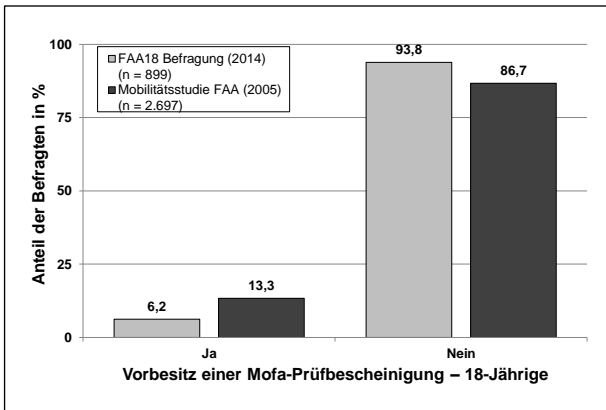


Bild 4-18: Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung – nur 18-jährige Fahranfänger

Auch ein Vorbesitz der „nächsthöheren“ Fahrerlaubnisklassen AM und A1, die zum Führen von Mopeds, Motorrollern und ähnlichen AM-Fahrzeugen bzw. zusätzlich kleinen Motorrädern bis 125 ccm (A1) berechtigen und bereits mit 16 Jahren erworben werden können, scheint unter „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfängern im Jahr 2005 noch gängiger gewesen zu sein als 2014 (vgl. Bild 4-19). So können 2005 noch 11,8 % der Befragten der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ eine solche Fahrerlaubnis vorweisen, während dies un-

ter Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ nur noch 8,0 % sind. Dieser Unterschied befindet sich im statistisch signifikanten Bereich (Chi-Quadrat = 10,753, df = 1, p = 0,001).

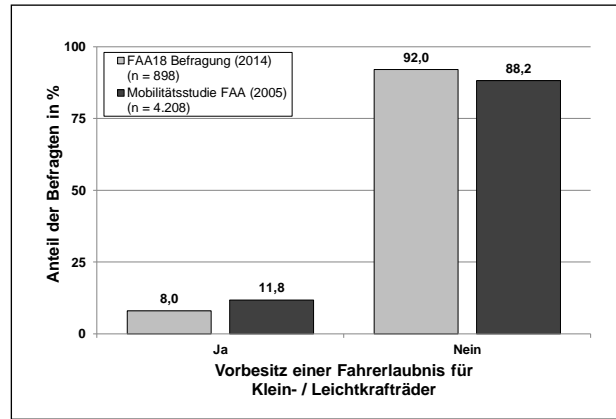


Bild 4-19: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkrafträder – alle Befragten

Auch diese Diskrepanz tritt noch deutlicher zutage, wenn man für das Jahr 2005 nur diejenigen Befragten heranzieht, die zum Erhebungszeitpunkt 18 Jahre alt sind (vgl. Bild 4-20): In dieser Substichprobe geben sogar 14,4 % an, eine Fahrerlaubnis für Klein- oder Leichtkrafträder zu besitzen und unterscheiden sich somit ebenfalls signifikant von den Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ (Chi-Quadrat = 24,622, df = 1, p = 0,000). Auch die AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis ist unter 18-Jährigen heute also weniger verbreitet als unter den Gleichaltrigen des Jahres 2005.

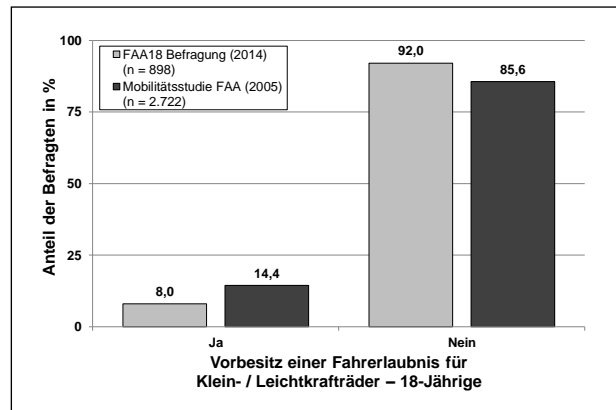


Bild 4-20: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkrafträder – nur 18-jährige Fahranfänger

Schließlich wird in beiden Befragungen noch nach dem Vorbesitz einer „sonstigen“ Fahrerlaubnis gefragt. Hierzu zählen z. B. Fahrerlaubnisse, die zum

Führen von Traktoren oder anderen Landmaschinen berechtigen (vgl. Bild 4-21). Auch hier findet sich in der Mobilitätsstudie mit 4,9 % ein wesentlich größerer Anteil an Befragten, der den Vorbesitz einer solchen Fahrerlaubnis bejaht, als in der „Fahranfängerbefragung 2014“ mit 1,8 %. Dieser Unterschied ist statistisch höchst signifikant (Chi-Quadrat = 15,771, df = 1, p = 0,000).

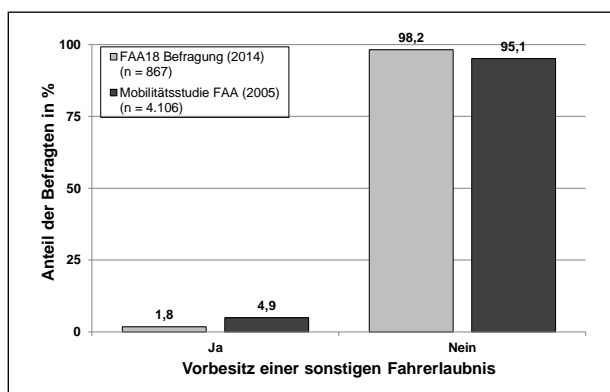


Bild 4-21: Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis – alle Befragten

Bei der ausschließlichen Betrachtung 18-jähriger Fahranfänger zeigt sich ein ähnliches Bild: Unter diesen geben im Jahr 2005 sogar noch etwas mehr Befragte (5,1 %) an, eine sonstige Fahrerlaubnis zu besitzen (vgl. Bild 4-22). Damit errechnet sich auch hier ein signifikanter Unterschied zwischen den Gruppen der Befragten der beiden Erhebungsjahre (Chi-Quadrat = 16,877, df = 1, p = 0,000).

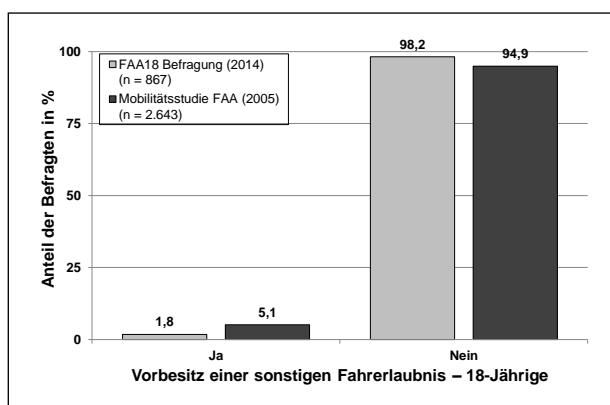


Bild 4-22: Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis – nur 18-jährige Fahranfänger

Zum Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse lässt sich damit zusammenfassend festhalten, dass unter 18-jährigen Fahranfängern heute sowohl eine Mofa-

Prüfbescheinigung als auch eine AM-/ A1- oder eine sonstige Fahrerlaubnis deutlich seltener anzutreffen sind, als noch im Jahr 2005.

4.4 Fahrausbildung

Im diesem Abschnitt soll geklärt werden, ob sich die „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfänger aus den Jahren 2005 und 2014 hinsichtlich ihrer Fahrausbildung unterscheiden. Konkret stehen hierfür Angaben der Befragten zur Anzahl der absolvierten Fahrstunden sowie zur Anzahl der benötigten theoretischen und praktischen Prüfversuche zur Verfügung. In Bild 4-23 und Bild 4-24 sind zu den genannten Maßzahlen die arithmetischen Mittelwerte der jeweiligen Befragtengruppe abgetragen.¹⁸ Die Mittelwerte dieser Variablen werden hierbei maßgeblich durch die große Anzahl an Fahranfängern beeinflusst, die die theoretische bzw. praktische Fahrerlaubnisprüfung bereits beim ersten Versuch bestehen. Für die Prüfung der Signifikanz der Unterschiede in der zentralen Tendenz zwischen den Fahranfängergruppen wird für diese Variablen der Mann-Whitney-U-Test herangezogen.

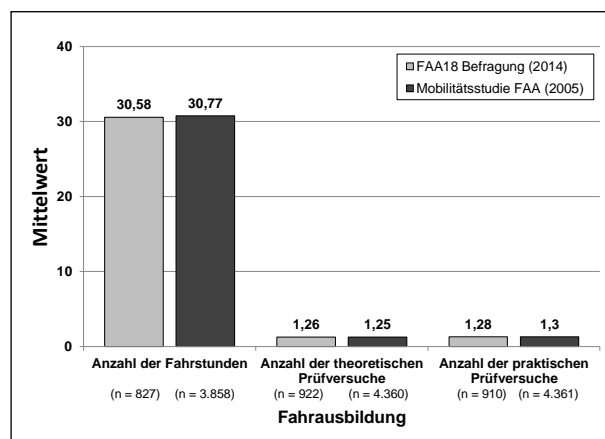


Bild 4-23: Fahrstunden, theoretische und praktische Prüfversuche – alle Befragten

Vergleicht man nun die Verteilungen der in Bild 4-23 dargestellten Variablen für die Gesamtheit aller Befragten der Jahre 2005 und 2014, so fördert dies keine signifikanten Abweichungen hinsichtlich der Anzahl der Fahrstunden ($t = -0,469$, df = 4.683, $p = 0,639$), der Anzahl der theoretischen ($U =$

¹⁸ Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass es sich im Fall der theoretischen und praktischen Prüfversuche um nicht annähernd normalverteilte Häufigkeiten handelt.

-1,119, $p = 0,263$) oder der Anzahl der praktischen Prüfversuche ($U = -0,751$, $p = 0,453$) zutage.

Dies stellt sich anders dar, wenn man die 18-jährigen Fahranfänger der Mobilitätsstudie den gleichaltrigen Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ gegenüberstellt (vgl. Bild 4-24). Während hinsichtlich der Anzahl der praktischen Prüfversuche die Nullhypothese der Gleichheit der Verteilungen weiterhin beibehalten werden muss ($U = -0,213$, $p = 0,831$), lassen sich sowohl hinsichtlich der Anzahl der theoretischen Prüfversuche ($U = -4,414$, $p = 0,000$) als auch der Anzahl der Fahrstunden ($t = 3,425$, $df = 1.254,470$, $p = 0,001$) verallgemeinerbare Unterschiede feststellen. Die zum Zeitpunkt der Mobilitätsstudie 18-jährigen Fahranfänger benötigen demzufolge in der Regel zum einen weniger Fahrstunden und zum anderen auch weniger theoretische Prüfversuche, als ihre gleichaltrigen Pendanten im Jahr 2014.

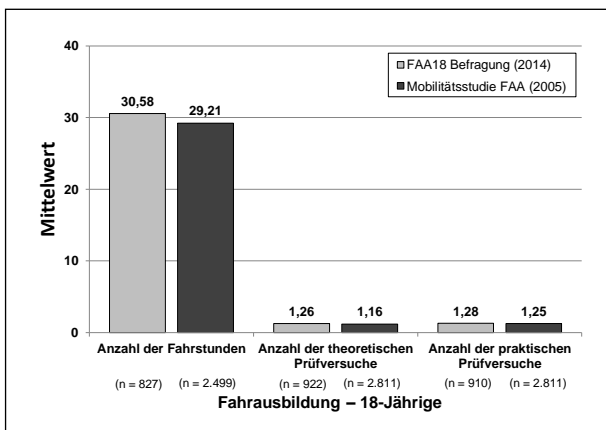


Bild 4-24: Fahrstunden, theoretische und praktische Prüfversuche – nur 18-jährige Fahranfänger

4.5 Meistgenutztes Fahrzeug

Die Verkehrssicherheit junger Fahranfänger hängt auch von der technischen Ausstattung der von ihnen benutzten Fahrzeuge ab. Deshalb sollen in diesem Abschnitt die in beiden Befragungen verfügbaren Informationen zu den meistgenutzten Pkw der befragten Fahranfänger betrachtet werden.

Hierbei ist zunächst von Interesse, ob die Fahranfänger selbst Besitzer des von ihnen am häufigsten genutzten Fahrzeugs sind. Betrachtet man dies differenziert nach der Ursprungsbefragung (vgl. Bild 4-25), so werden signifikante Unterschiede sichtbar ($\chi^2 = 56,880$, $df = 2$, $p = 0,000$): Von den Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ geben lediglich 26,8 % an, selbst der Besit-

zer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs zu sein. Unter den Befragten der Mobilitätsstudie fällt dagegen der Anteil der Fahrzeugbesitzer mit 40,6 % noch deutlich höher aus. Umgekehrt ist entsprechend der Anteil der Fahranfänger, die meist mit dem Auto einer anderen Person unterwegs sind, in der Mobilitätsstudie viel geringer als in der „Fahranfängerbefragung 2014“.

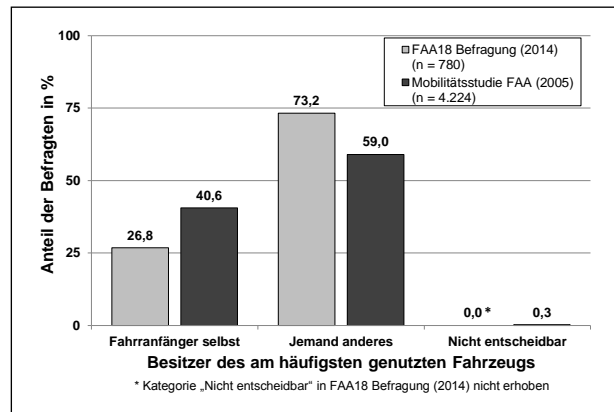


Bild 4-25: Besitzer des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – alle Befragten

Diese Unterschiede können allerdings nicht auf das höhere Durchschnittsalter der Befragten der Mobilitätsstudie zurückgeführt werden. Die entsprechenden Anteile an Pkw-Besitzern sind unter den 2005 befragten 18-jährigen Fahranfängern sogar noch höher als unter allen damals Befragten (vgl. Bild 4-26): Von den 18-Jährigen geben im Jahr 2005 42,5 % an, selbst der Fahrzeugbesitzer zu sein. Erneut errechnet sich ein signifikanter Unterschied zwischen den Befragten der beiden Erhebungen ($\chi^2 = 67,294$, $df = 2$, $p = 0,000$). Damit lassen sich die Unterschiede im Pkw-Besitz zwischen den Jahren 2005 und 2014 als Indiz für eine geringere Attraktivität des Auto-besitzes in diesem Altersjahrgang interpretieren.

Auch bei der in Bild 4-27 visualisierten Antwortverteilung zur Frage, wer der hauptsächliche Nutzer des von den Fahranfängern am häufigsten genutzten Fahrzeugs ist, bestehen signifikante Unterschiede zwischen den beiden Erhebungen ($\chi^2 = 121,872$, $df = 2$, $p = 0,000$): In der „Fahranfängerbefragung 2014“ geben 40,1 % der Probanden an, selbst der hauptsächliche Fahrzeugnutzer zu sein. Im Rahmen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ bezeichnen sich dagegen 58,4 % der Fahranfänger selbst als hauptsächlichen Fahrzeugnutzer.

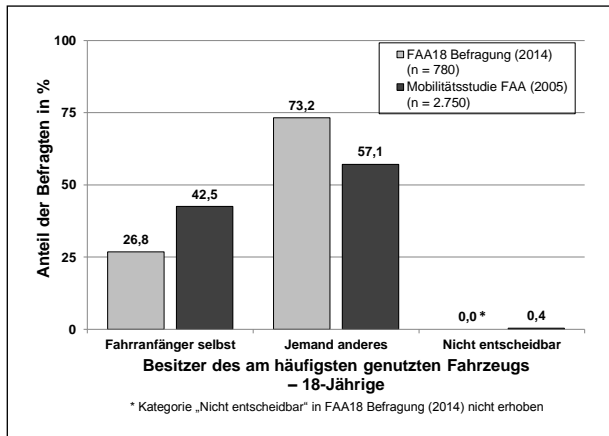


Bild 4-26: Besitzer des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – nur 18-jährige Fahrer

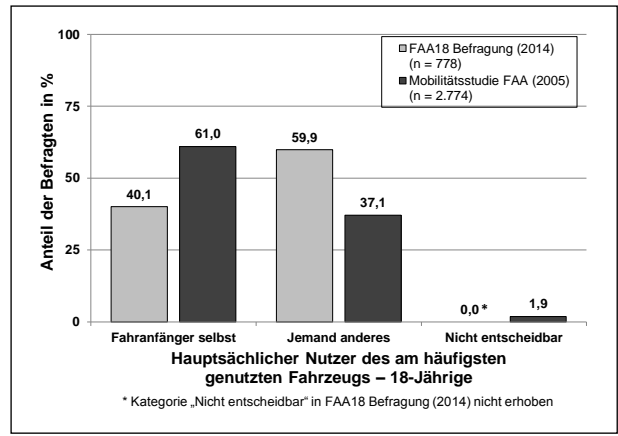


Bild 4-28: Hauptsächlicher Nutzer des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – nur 18-jährige Fahrer

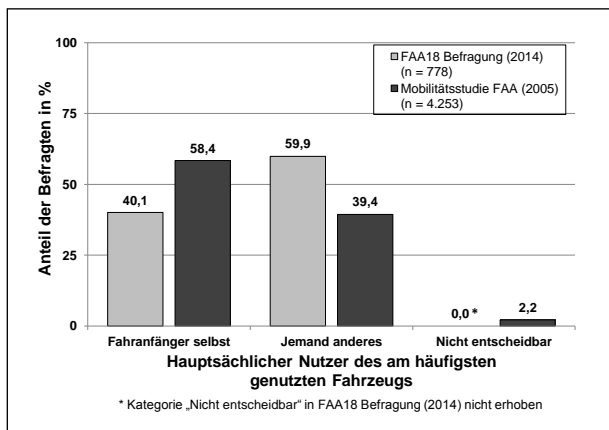


Bild 4-27: Hauptsächlicher Nutzer des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – alle Befragten

Unter den im Jahr 2005 befragten 18-jährigen Fahrer ist mit 61,0 % sogar ein noch größerer Teil selbst der hauptsächliche Fahrzeugnutzer (vgl. Bild 4-28). Auch zwischen den 18-jährigen Fahrer besteht diesbezüglich ein signifikanter Unterschied zwischen den Jahren 2005 und 2014 (Chi-Quadrat = 136,791, df = 2, p = 0,000), der in die gleiche Richtung geht, wie jener hinsichtlich des Fahrzeugbesitzes. Im Jahr 2014 sind ein Drittel 18-jährige Fahrer weniger als 2005 die hauptsächlichen Nutzer des von ihnen am häufigsten genutzten Pkw.

Ein weiteres Detail betrifft die Frage, ob sich zwischen den Erhebungsjahren das Durchschnittsalter der von den Fahrern genutzten Fahrzeuge ändert. Diesbezüglich zeigt sich, dass die meistgenutzten Fahrzeuge der im Jahr 2014 Befragten durchschnittlich 10,4 Jahre alt sind und damit deutlich älter als jene ihrer Pendanten in der „Mobilitätsstudie Fahrer“ des Jahres 2005 mit 8,2 Jahren (vgl. Bild 4-29). Der Unterschied zwischen diesen beiden Mittelwerten ist höchst signifikant (t = 9,734, df = 809,841, p = 0,000).

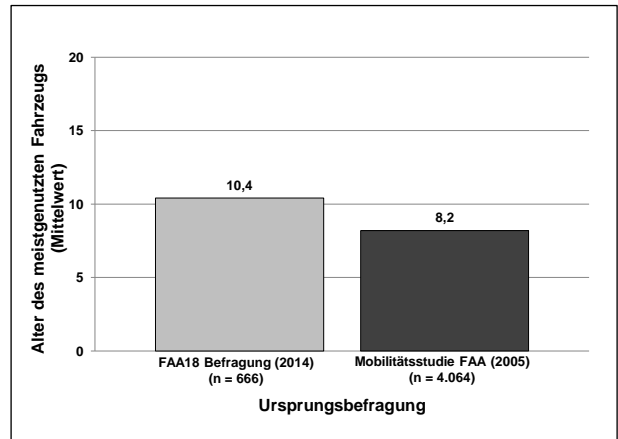


Bild 4-29: Alter des meistgenutzten Fahrzeugs (Mittelwerte) – alle Befragten

Die Fahrzeuge der 2005 18-jährigen Fahrer sind mit durchschnittlich 8,1 Jahren sogar noch etwas jünger als die aller Befragten der Mobilitätsstudie (vgl. Bild 4-30), so dass sich auch bei diesem Vergleich eine höchst signifikante Mittelwertdifferenz von 2,3 Jahren zu den Befragten der „Fahrerbefragung 2014“ ergibt (t = 9,779, df = 880,322, p = 0,000). 18-jährige Fahrer

fahren 2014 ältere Autos als ihre Pendanten im Jahr 2005.

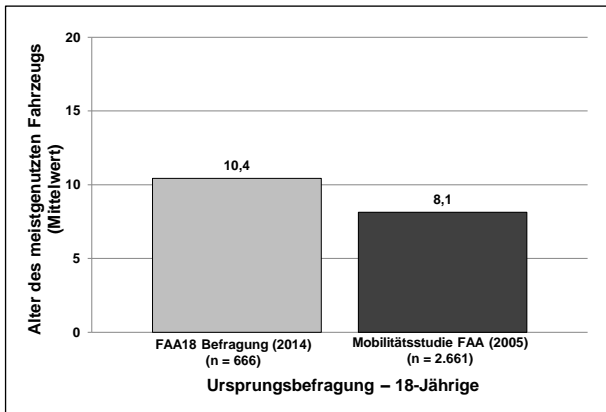


Bild 4-30: Alter des meistgenutzten Fahrzeugs (Mittelwerte) – nur 18-jährige Fahranfänger

Als letzte fahrzeugbezogene Größe soll noch die Motorleistung der von den Fahranfängern überwiegend genutzten Fahrzeuge betrachtet werden (vgl. Bild 4-31). Hierbei zeigt sich, dass unter den Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ geringere Motorleistungen von bis zu 50 kW (31,0 %) und von 51 bis 80 kW (39,4 %) seltener genannt werden als von den Befragten der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (bis zu 50 kW: 36,7 %; 51 bis 80 kW: 46,2 %). Umgekehrt fahren die Befragten aus dem Jahr 2014 zu einem größeren Teil leistungsstärkere Pkw von 81 bis 110 kW (21,0 %) bzw. von mehr als 110 kW (8,6 %) als die Vergleichsgruppe aus dem Jahr 2005 (81 bis 110 kW: 15,2 %; mehr als 110 kW: 2,0 %). Daraus ergibt sich ein signifikanter Unterschied in der zentralen Tendenz der Motorleistung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs zwischen den beiden Befragtergruppen ($U = -6,293$, $p = 0,000$).

Auch unter Ausschluss jener Befragten, die in der 2005-er Befragung bereits älter als 18 Jahre sind, zeigt sich ein ähnliches Bild: Die Anteile der Befragten in den einzelnen Kategorien ändern sich nur geringfügig (vgl. Bild 4-32). Der zuvor berichtete signifikante Unterschied zwischen den beiden Gruppen bleibt damit weiterhin bestehen ($U = -7,183$, $p = 0,000$). 18-jährige Pkw-Fahranfänger fahren heute deutlich leistungsstärkere Fahrzeuge als noch im Jahr 2005.

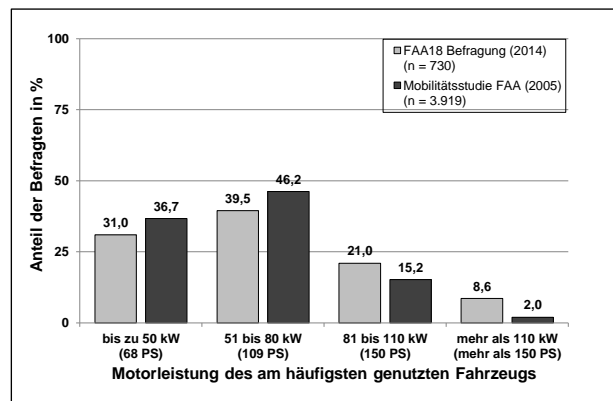


Bild 4-31: Motorleistung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – alle Befragten

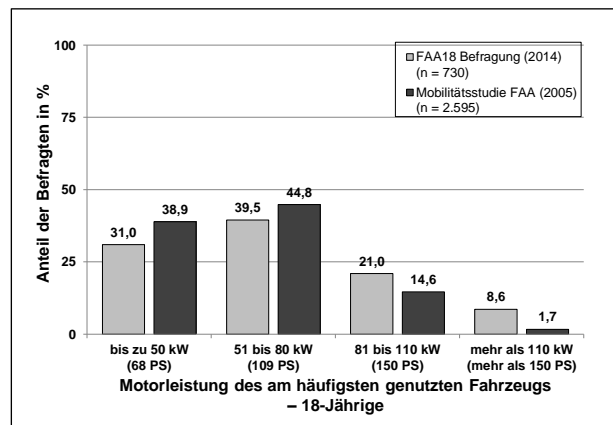


Bild 4-32: Motorleistung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – nur 18-jährige Fahranfänger

4.6 Zusammenfassung und Fazit

In den vorausgegangenen Ausführungen wurde ein Vergleich zwischen „herkömmlich“ ausgebildeten Fahranfängern aus den Jahren 2005 und 2014 hinsichtlich zentraler Merkmale der Soziodemografie, des Raumbezugs, des Vorbesitzes von Fahrerlaubnissen, der Fahrausbildung und den meistgenutzten Fahrzeugen der jungen Pkw-Fahrer unternommen. Dabei lässt sich zusammenfassend das folgende Fazit ziehen:¹⁹

- Die Stichprobe der 18-jährigen Fahranfänger des Jahres 2005 setzt sich nahezu zu gleichen Teilen aus jungen Frauen und Männern zusammen (50,7 % weibliche Befragte), wohingegen 2014 ein leichtes Übergewicht männlicher Fahranfänger festzustellen ist (44,6 % weibliche Befragte).

¹⁹ Aufgrund der besseren Vergleichbarkeit der beiden Stichproben wird im Abschnitt 4.6 nur auf die Ergebnisse der Gegenüberstellung von 18-jährigen Befragten eingegangen.

- Die 18-jährigen Fahranfänger aus den Jahren 2005 und 2014 unterscheiden sich hinsichtlich ihres erreichten bzw. angestrebten Schulabschlusses. Beispielsweise sind Befragte mit Fachhochschulreife 2014 mit 13,8 % stärker vertreten als noch 2005 (8,4 %).
- Der Anteil der 18-jährigen Befragten mit deutscher Staatsangehörigkeit fällt unter den Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ vergleichsweise geringer aus (93,9 % vs. 97,7 %). Weiterhin geben hinsichtlich des Geburtslandes ihrer Eltern 2014 deutlich mehr 18-Jährige als noch 2005 ein anderes Land als Deutschland an (25,2 % vs. 11,4 %).
- 2005 stammt mit 23,7 % ein größerer Teil der 18-jährigen Befragten aus den neuen Bundesländern als im Jahr 2014 (12,4 %).
- Die 2014 befragten 18-jährigen Fahranfänger sind im Vergleich zu ihren Pendanten aus dem Jahr 2005 häufiger in Agglomerationen mit dem Pkw mobil (57,7 % vs. 39,9 %) und weisen auch einen größeren Anteil an Personen auf, die hauptsächlich in einer Stadt und nicht in einem Landkreis mit dem Pkw unterwegs sind (32,1 % vs. 22,3 %).
- Hinsichtlich des Vorbesitzes anderer Fahrerlaubnisse zeigt sich, dass dieser für verschiedene Fahrerlaubnisklassen (Mofa, AM, A1, Sonstige) unter 18-jährigen Fahranfängern 2005 weiter verbreitet ist als 2014 (Mofa: 13,3 % vs. 6,2 %; AM / A1: 14,4 % vs. 8,0 %; Sonstige: 5,1 % vs. 1,8 %).
- In Bezug auf Aspekte der Fahrausbildung lässt sich im Vergleich der 18-jährigen Fahranfänger festhalten, dass diese 2005 im Vergleich zu 2014 weniger Fahrstunden (durchschnittlich 29,21 vs. 30,58 Fahrstunden) und auch weniger theoretische Prüfversuche (durchschnittlich 1,16 vs. 1,26 Prüfversuche) für ihren Pkw-Führerschein benötigen.
- Die 18-jährigen Befragten der Mobilitätsstudie 2005 sind im Vergleich zu ihren Pendanten im Jahr 2014 häufiger selbst der Besitzer (42,5 % vs. 26,8 %) und auch der hauptsächliche Nutzer (61,0 % vs. 40,1 %) des von ihnen meistens gefahrenen Fahrzeugs.
- Die meistgenutzten Fahrzeuge der jungen Pkw-Fahrer sind außerdem 2014 deutlich älter (durchschnittlich 10,4 Jahre; 2005: 8,1 Jahre), dafür aber stärker motorisiert als dies 2005 der Fall ist (2014 verfügten bspw. 8,6 % der meistgenutzten Fahrzeuge über eine Motorleistung

von mehr als 110 kW; 2005 traf dies nur auf 2,0 % zu).

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass zwischen den 2014 und 2005 gezogenen Stichproben „herkömmlich“ ausgebildeter 18-jähriger Fahranfänger erhebliche Unterschiede bestehen.

5 Inhaltliche Ergebnisse: Vergleich von BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern

In diesem Abschnitt soll eine Auswertung einiger der kombinierten Variablen erfolgen, die im Rahmen der Generierung des Gesamtdatensatzes aller im FE 82.0638/2015 zusammengeführten Fahranfängerbefragungen erstellt wurden (vgl. Abschnitt 3.3.3).²⁰

Diese Variablen enthalten Daten aus verschiedenen Befragungsstudien unter Fahranfängern am Beginn ihrer Fahrkarriere (vgl. Kapitel 1), die im Zeitraum zwischen 2005 und 2015 erhoben wurden. Bei der Auswertung dieser Variablen wird wie folgt vorgegangen: Es wird jeweils zunächst ein Vergleich aller herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger mit allen BF17-Teilnehmern vorgenommen. Dabei wird nicht nach dem Erhebungsjahr unterschieden, so dass sich die Durchschnitts- / Prozentwerte der angeführten Größen aus Daten der Jahre 2005, 2007 und 2014 zusammensetzen. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass in den so angestellten Gesamtbetrachtungen mit den Befragten des FE 82.0210/2001 eine Gruppe enthalten ist, die sich zum einen hinsichtlich der Altersverteilung von den anderen Befragten unterscheidet (2005 wurden Fahranfänger jeglichen Alters befragt, während zu den Zeitpunkten 2007 und 2014 ausschließlich 17- bzw. 18-jährige Fahranfänger die Grundgesamtheit bildeten) und zum anderen ausschließlich herkömmlich ausgebildete Fahranfänger umfasst, da zum Zeitpunkt der Datenerhebung in diesem Projekt das BF17 noch nicht in Kraft getreten war. Um etwaige Unterschiede zwischen den Gruppen tiefer ergründen zu können, wird deshalb zusätzlich noch ein Vergleich von BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern jeweils getrennt für diejenigen Jahre, in denen für

²⁰ Da für die Zusammenführung der Daten die Kategorienschemata der zugrunde liegenden Variablen vereinheitlicht wurden, ergibt sich teilweise eine abweichende Anzahl von Ausprägungen in den verwendeten Variablen im Vergleich zu den Berichten der einzelnen Befragungsstudien.

beide Gruppen Informationen zur Verfügung stehen, angestellt.

Anhand der so vorgenommenen Differenzierung sollte es möglich sein, detaillierte Aussagen über Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen zu machen sowie diese mit der zeitlichen Entwicklung innerhalb der genannten Gruppen in Beziehung zu setzen. Die Stichproben der einzelnen Erhebungszeitpunkte setzen sich dabei wie folgt zusammen:

- Für das Jahr 2005 stehen, wie erwähnt, ausschließlich die Informationen der Befragten aus dem FE 82.0210/2001 zur Verfügung. Somit ist zum Erhebungsjahr 2005 kein Vergleich von BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern möglich. Entsprechend werden die Daten dieses Projektes nur beim Vergleich aller herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger mit allen BF17-Teilnehmern – ohne Berücksichtigung des Erhebungsjahres – berücksichtigt.
- Für das Jahr 2007 können Befragte der FEs 82.0298/2005 und 82.0316/2006 herangezogen werden. Da in letztgenanntem Projekt neben Teilnehmern am BF17 auch eine Kontrollgruppe von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern befragt wurde, kann für dieses Jahr eine Gegenüberstellung der beiden Gruppen erfolgen.
- Für den Erhebungszeitpunkt 2014 stehen die Daten der FEs 82.0362/2009 und 82.0585/2013 zur Verfügung. Da im letztgenannten Projekt eine Befragung von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern stattfand, kann auch für diesen Zeitpunkt eine Gegenüberstellung von BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern hinsichtlich der erhobenen Merkmale vorgenommen werden.

Die Datenanalyse findet mit den gewichteten Variablen statt. Für alle Befragten erfolgt also eine Anpassung der relativen Wichtigkeit dieser Personen hinsichtlich in der Grundgesamtheit bekannter Strukturmerkmale sowie, im Falle der Verwendung von Paneldaten, hinsichtlich ihrer postulierten Teilnahmewahrscheinlichkeit an der entsprechenden Befragungswelle (vgl. hierzu auch Abschnitt 3.3.4).²¹

²¹ Die in Kapitel 5 ausgewerteten Informationen stammen zum Großteil aus den ersten Erhebungswellen der FEs 82.0298/2005 und 82.0362/2009. Die einzige Ausnahme bilden hierbei die Angaben zum Vorbesitz von Fahrerlaubnissen, die in der ersten Welle des FE 82.0362/2009 und in der zweiten Welle des FE 82.0298/2005 erhoben wurden.

Auf Basis der so gewichteten Daten soll im Folgenden untersucht werden, ob sich die im Gesamtdatensatz zum vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt enthaltenen Teilstichproben von Befragten hinsichtlich ausgewählter Merkmale der Soziodemografie, des Raumbezugs, des Fahrerlaubnisenerwerbs, der Fahrausbildung, der Pkw-Verfügbarkeit und des meistgenutzten Pkw signifikant voneinander unterscheiden. Dazu werden jeweils die Variablen „Modus“ (Modus des Fahrerlaubnisenerwerbs, herkömmlich versus BF17) und „Jahr“ (in dem die entsprechenden Daten erhoben wurden) als sog. „unabhängige“ Variablen verwendet und die interessierenden Merkmale der Befragten, wie z. B. Geschlecht, Schulabschluss oder Anzahl der Fahrstunden, als sog. „abhängige“ Variablen.

Ein Unterschied zwischen den Subgruppen der Befragten wird dann als signifikant bezeichnet, wenn die Wahrscheinlichkeit, die Nullhypothese (d. h. es besteht kein Unterschied zwischen BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern) fälschlicherweise abzulehnen, unter fünf Prozent liegt. Dies wird im Fall nominalskalierten abhängiger Variablen mithilfe des Chi-Quadrat-Tests, im Falle ordinalskalierten oder metrischer, aber nicht annähernd normalverteilter Variablen, mithilfe des Mann-Whitney-U-Tests überprüft. Bei metrischen, annähernd normalverteilten Variablen findet der t-Test Anwendung.

5.1 Soziodemografie

Betrachtet man zunächst das Geschlecht der Befragten (vgl. Bild 5-1), so wird deutlich, dass sich unter BF17-Teilnehmern mit 50,9 % der Befragten aus allen Fahranfängerstudien ein etwas höherer Anteil weiblicher Fahranfänger findet als unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern mit 47,3 %. Dieser Unterschied ist auf dem 5 %-Niveau signifikant (Chi-Quadrat = 43,054, df = 1, p < 0,001).

Bei ausschließlicher Betrachtung der 2007 befragten Fahrnovizen (vgl. Bild 5-2) unterscheiden sich die Geschlechterverhältnisse mit 46,1 % Frauen unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern gegenüber 51,0 % unter begleitet fahrenden Jugendlichen noch etwas stärker voneinander. Somit lässt sich auch für diese Teilstichprobe eine signifikante Abweichung von der erwarteten Verteilung feststellen (Chi-Quadrat = 59,445, df = 1, p < 0,001).

Das in der Gesamtbetrachtung ausgemachte Ungleichgewicht hinsichtlich der Geschlechterverteilung

lung beruht jedoch vor allem auf den Angaben der 2014 befragten Fahranfänger. Fasst man diese ins Auge (vgl. Bild 5-3), so sticht der bedeutend geringere Anteil von 44,6 % weiblichen Befragten unter den herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern gegenüber jenen von 50,4 % unter BF17-Teilnehmern hervor. Dementsprechend signalisiert der Chi-Quadrat-Test ein hoch signifikantes Testergebnis (Chi-Quadrat = 9,057, df = 1, p = 0,003).

Im Vergleich zu 2007 hat sich der Anteil männlicher Fahranfänger im herkömmlichen Erwerbsmodus erhöht. Damit bestätigt sich die bereits in Abschnitt 4.1 dargelegte Entwicklung innerhalb der Geschlechterverteilung unter herkömmlichen Fahranfängern.

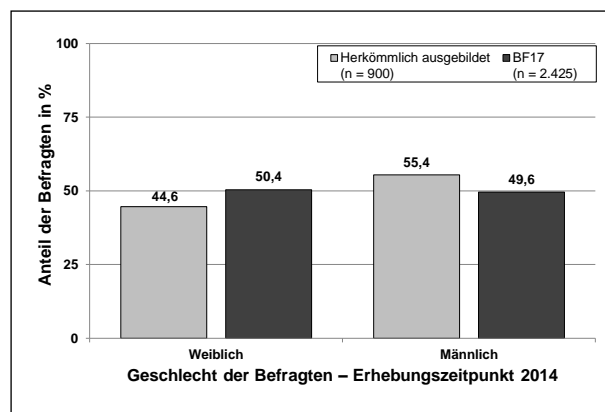


Bild 5-3: Geschlecht der Befragten – Erhebungszeitpunkt 2014

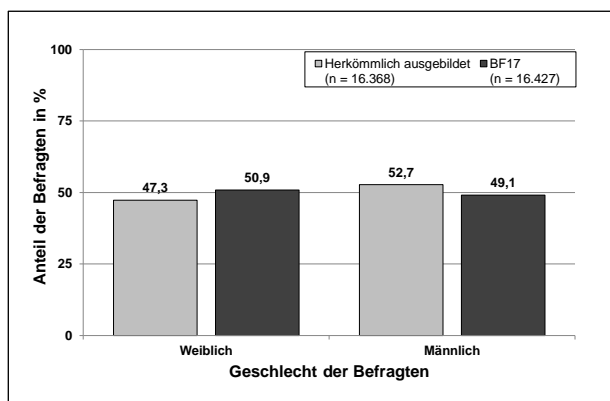


Bild 5-1: Geschlecht der Befragten – Alle Fahranfänger

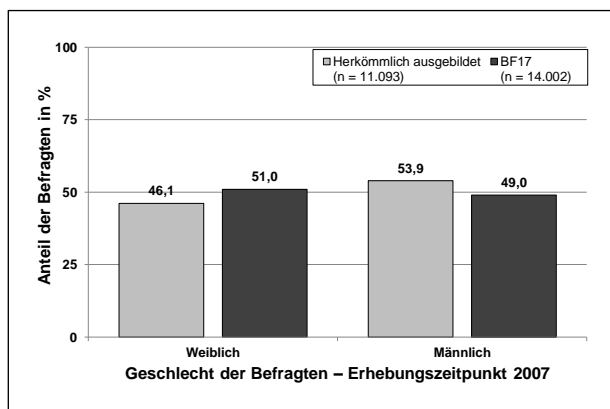


Bild 5-2: Geschlecht der Befragten – Erhebungszeitpunkt 2007

Die Analyse des erreichten oder angestrebten Schulabschlusses der befragten Fahranfänger erbringt folgende Befunde: In der Gesamtbetrachtung (vgl. Bild 5-4) erreichen BF17-Teilnehmer im Mittel einen signifikant höheren Bildungsabschluss als die ihnen gegenübergestellten Nicht-Teilnehmer am Begleiteten Fahren (Chi-Quadrat = 541,216, df = 3, p < 0,001). Dieser Unterschied liegt vor allem in den höheren Anteilen herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger mit Haupt- (12,2 %) oder Realschulabschluss (32,0 %) im Vergleich zu den BF17-Teilnehmern (6,3 % bzw. 26,9 %) begründet. Weiterhin verfügen letztere zu einem deutlich höheren Prozentsatz (54,5 %) über die allgemeine Hochschulreife (oder streben diese an) als ihre Pendanten im herkömmlichen Fahrerlaubnisverfahren (43,8 %).

Der Befund der höheren Schulbildung unter BF17-Teilnehmern bestätigt sich auch bei der getrennten Betrachtung der Befragten aus den Jahren 2007 und 2014: Zu beiden Erhebungszeitpunkten steht den höheren Anteilen herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger mit Haupt- oder Realschulabschluss jeweils ein höherer Anteil von BF17-Teilnehmern mit (angestrebtem) Schulabschluss Abitur gegenüber (vgl. Bild 5-5 und Bild 5-6). Die ausgemachten Unterschiede können in beiden Jahren als höchst signifikant bezeichnet werden (Chi-Quadrat = 247,882, df = 3, p < 0,001 bzw. Chi-Quadrat = 33,447, df = 3, p < 0,001). Beim Bildungsvorsprung der begleitet fahrenden Fahranfänger scheint es sich also um ein zeitlich konstantes Phänomen zu handeln. Ad hoc lässt sich vermuten, dass in Familien von Jugendlichen mit einem höheren Bildungsabschluss entweder die Vorteile des Begleiteten Fahrens besser bekannt oder / und die Durchführungsvoraussetzungen (z. B. Begleiter-, Pkw-Verfügbarkeit) in dieser Gruppe besser sind.

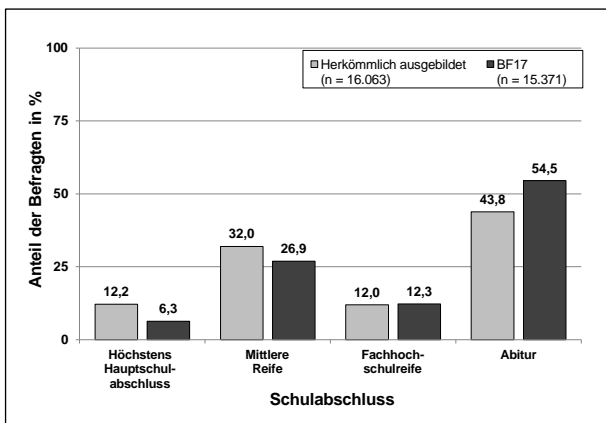


Bild 5-4: Schulabschluss des Fahrenfängers – Alle Fahrenfänger

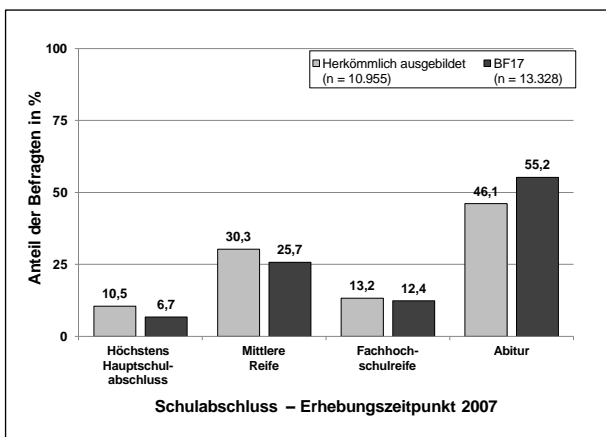


Bild 5-5: Schulabschluss des Fahrenfängers – Erhebungszeitpunkt 2007

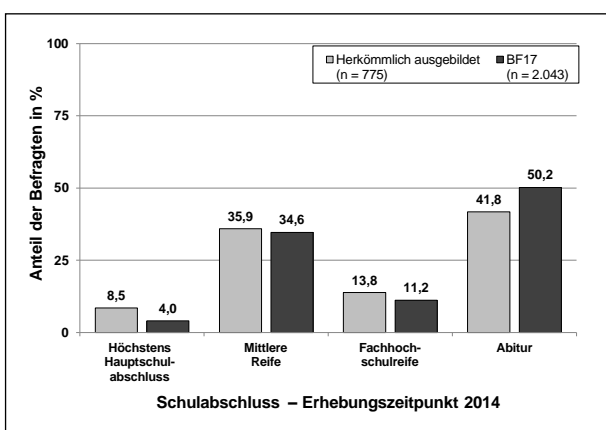


Bild 5-6: Schulabschluss des Fahrenfängers – Erhebungszeitpunkt 2014

Neben der Schulbildung der Fahrenfänger selbst sollen auch die Angaben der befragten Führerscheinnehmer zum Bildungsstand ihrer Eltern berücksichtigt werden.

Untersucht man alle verfügbaren Angaben zu diesem Sachverhalt auf Zusammenhänge mit dem Modus des Fahrerlaubnisserwerbs (vgl. Bild 5-7), so ergibt sich ein statistisch höchst signifikanter Zusammenhang zwischen dem Schulabschluss der Eltern und dem Modus des Fahrerlaubnisserwerbs des Kindes (Chi-Quadrat = 75,027, df = 2, $p < 0,001$). Während unter herkömmlich ausgebildeten Fahrenfängern vergleichsweise häufiger der Hauptschulabschluss oder die Mittlere Reife als höchster Bildungsabschluss der Eltern berichtet werden, nennen BF17-Teilnehmer vergleichsweise öfter die allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife.

Dieser Zusammenhang lässt sich auch für die Teilstichprobe der 2007 befragten Jugendlichen bestätigen (vgl. Bild 5-8): Fahrenfänger im herkömmlichen Erwerbmodus berichten zu 16,3 % den Hauptschulabschluss oder eine geringere Bildung, während dieser Anteil unter begleitet fahrenden Befragten lediglich 14,0 % beträgt. Auch die Mittlere Reife ist unter den Eltern der erstgenannten Gruppe im Jahr 2007 mit 39,9 % weiter verbreitet als unter Eltern von BF17-Teilnehmern mit 38,3 %. Letztere nennen dagegen mit einem Anteil von 47,7 % öfter das (Fach-)Abitur als höchsten Bildungsstand ihrer Eltern als dies herkömmlich ausgebildete Fahrenfänger mit einem Anteil von 43,8 % tun. In dieser Hinsicht unterscheiden sich also BF17-Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer des Jahres 2007 signifikant voneinander (Chi-Quadrat = 42,196, df = 2, $p < 0,001$).

Unter den Befragten der Fahrenfängerbefragung 2014 schließlich treten die Unterschiede zwischen den Bildungsniveaus der Eltern der Führerscheinnehmer am deutlichsten zutage (vgl. Bild 5-9): Hier berichtet mehr als ein Fünftel (21,4 %) der herkömmlich ausgebildeten Fahrenfänger Eltern mit höchstens Hauptschulabschluss. Die Mittlere Reife der Eltern wird von 39,4 % und deren allgemeine bzw. fachgebundene Hochschulreife von 39,2 % der Fahrenfänger berichtet. Dagegen weist lediglich etwa jeder zehnte Elternteil von BF17-Teilnehmern (10,7 %) höchstens einen Hauptschulabschluss auf, mehr als ein Drittel dieser Eltern (35,6 %) haben die Mittlere Reife und über die Hälfte (53,7 %) das (Fach-)Abitur. Auch für das Jahr 2014 ergibt sich damit ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen den Modi des Fahrerlaubnisserwerbs hinsichtlich des Schulabschlusses der Eltern (Chi-Quadrat = 55,976, df = 2, $p < 0,001$).

Sowohl in der Gesamtbetrachtung als auch bei der selektiven Berücksichtigung der Befragten aus den Jahren 2007 und 2014 zeigt sich also ein Bil-

dungsvorsprung der Eltern von BF17-Teilnehmern gegenüber denjenigen von herkömmlich ausgebildeten Fahrernägern.

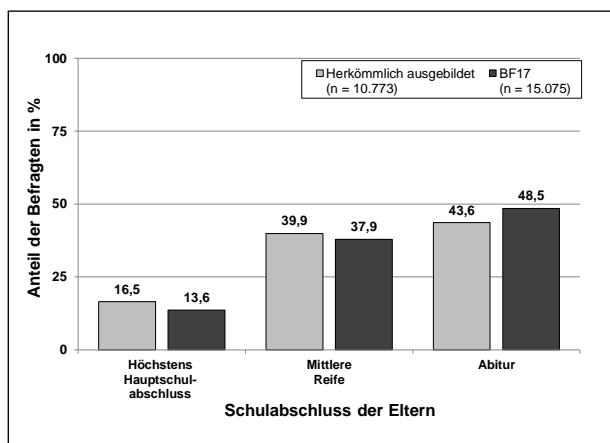


Bild 5-7: Schulabschluss der Eltern – Alle Fahrernägern

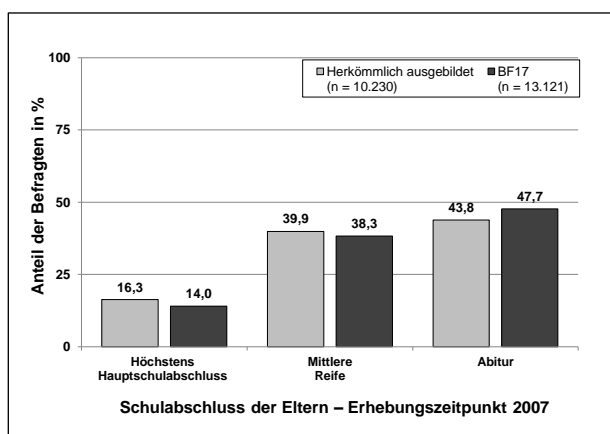


Bild 5-8: Schulabschluss der Eltern – Erhebungszeitpunkt 2007

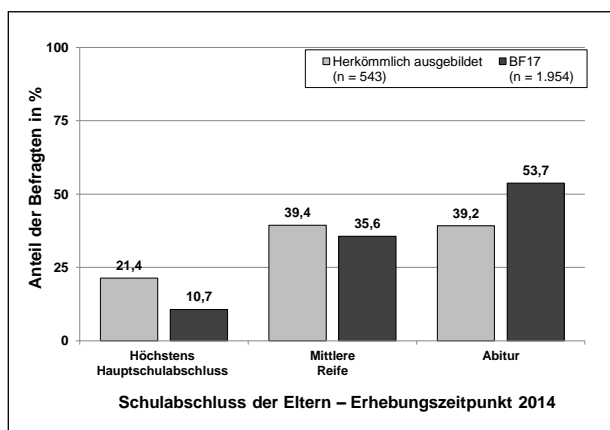


Bild 5-9: Schulabschluss der Eltern – Erhebungszeitpunkt 2014

Weiterhin lässt sich untersuchen, ob ein nachweisbarer Zusammenhang zwischen der Wahl des Fahrerlaubnisverfahrensmodus und dem Vorliegen eines Migrationshintergrundes besteht. Um dieser Frage nachzugehen, kann man zunächst die angegebene Staatsangehörigkeit der befragten Fahrernägern näher beleuchten.^{22 23}

Hierbei zeigt sich, dass unter den Fahrerlaubnisverfahren im herkömmlichen Modus mit 6,2 % ein mehr als vier Mal so hoher Anteil der Befragten über eine ausländische Staatsbürgerschaft verfügt, als dies mit 1,5 % unter den BF17-Teilnehmern festzustellen ist (vgl. Bild 5-10). Damit unterscheiden sich die beiden Fahrerlaubnisverfahrensmodi signifikant voneinander (Chi-Quadrat = 172,085, df = 1, $p < 0,001$).

Betrachtet man die Angaben zur Staatsangehörigkeit aus dem Jahr 2014, bestätigt sich der in der Gesamtbetrachtung gewonnene Eindruck (vgl. Bild 5-11): Auch hier fällt der Anteil an Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft mit 6,1 % unter herkömmlich ausgebildeten Fahrernägern signifikant höher aus als unter Teilnehmern am Begleiteten Fahren (2,2 %) (Chi-Quadrat = 28,411, df = 1, $p < 0,001$).

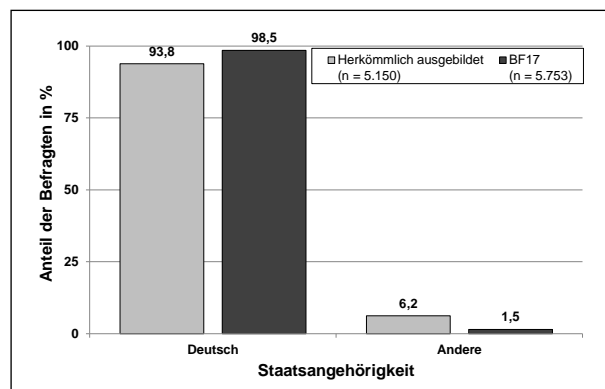


Bild 5-10: Staatsangehörigkeit – Alle Fahrernägern

²² Da nur in den FEs 82.0362/2009 und 82.0585/2013 auch doppelte Staatsbürgerschaften – neben der eigentlichen, einfachen Staatsbürgerschaft – erfasst wurden, wurden Befragte, die im Rahmen der FEs 82.0362/2009 und 82.0585/2013 eine doppelte Staatsbürgerschaft angegeben haben, bei der Zusammenführung der Daten als deutsche Staatsbürger gezählt.

²³ Da Angaben zum Migrationshintergrund der Befragten im FE 82.0316/2006 nicht erhoben wurden, steht für einen direkten Vergleich von BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern, die im selben Jahr befragt wurden, in diesem Abschnitt ausschließlich die Gruppe der 2014 befragten Fahrernägern zur Verfügung.

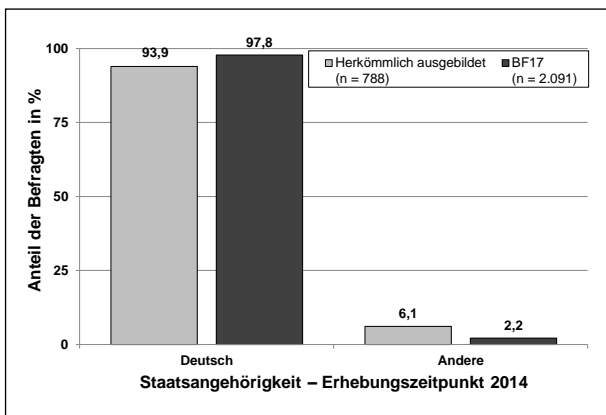


Bild 5-11: Staatsangehörigkeit – Erhebungszeitpunkt 2014

Weitere Daten zum Vorliegen eines Migrationshintergrundes stehen in Form von Angaben der befragten Führerscheinneulinge zu ihrem Geburtsland sowie demjenigen ihrer Eltern zur Verfügung. Auch diese sollen im Folgenden kurz diskutiert werden.

Bei der Betrachtung des Geburtslandes der befragten Fahranfänger (vgl. Bild 5-12) stellt sich heraus, dass Personen im herkömmlichem Fahrerlaubniserwerbsmodus vier Mal so häufig angeben, im Ausland geboren worden zu sein, als dies unter BF17-Absolventen der Fall ist (10,6 % versus 2,6 %). Somit ergibt sich eine signifikante Abweichung von den aufgrund der Randverteilungen der betrachteten Merkmale erwarteten Prozentwerten (Chi-Quadrat = 287,281, df = 1, $p < 0,001$).

Der beobachtete Zusammenhang lässt sich ebenfalls für die Teilstichprobe der 2014 befragten Fahranfänger nachweisen (vgl. Bild 5-13): Auch unter diesen überwiegt der Anteil der im Ausland geborenen herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger mit 5,1 % gegenüber demjenigen der BF17-Teilnehmer (2,0 %) in signifikantem Ausmaß (Chi-Quadrat = 19,800, df = 1, $p < 0,001$).

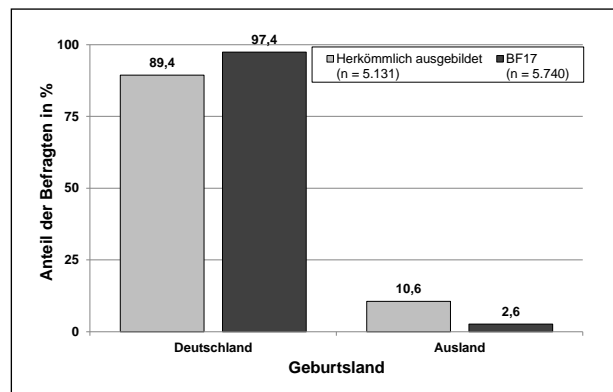


Bild 5-12: Geburtsland – Alle Fahranfänger

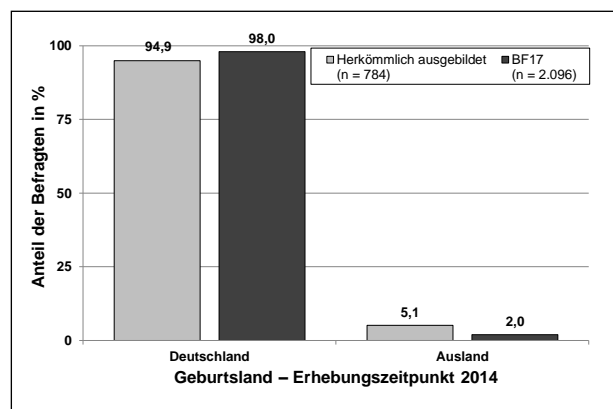


Bild 5-13: Geburtsland – Erhebungszeitpunkt 2014

Geht man nun noch auf die Angaben zum Geburtsland der Eltern in den betrachteten Gruppen ein, so verfestigt sich das bisher gewonnene Bild noch weiter (vgl. Bild 5-14): Bei der Berücksichtigung aller verfügbarer Daten zu diesem Sachverhalt ergibt sich ein Anteil von 18,0 % aller herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger, die über mindestens einen im Ausland geborenen Elternteil verfügen. Dieser Wert unterscheidet sich signifikant von jenem der BF17-Teilnehmer in Höhe von 11,5 % (Chi-Quadrat = 92,272, df = 1, $p < 0,001$).

Zieht man für den Vergleich der beiden Modi des Fahrerlaubniserwerbs ausschließlich die Daten des Jahres 2014 heran, zeigt sich derselbe inhaltliche Zusammenhang (vgl. Bild 5-15): Auch unter den in diesem Jahr befragten Personen verzeichnen herkömmlich ausgebildete Fahranfänger mit etwa einem Viertel (25,2 %) einen deutlich höheren Anteil an im Ausland geborenen Eltern, als dies für Teilnehmer am Begleiteten Fahren berichtet werden kann (15,2 %). Auch diese Abweichung kann als statistisch höchst signifikant bezeichnet werden (Chi-Quadrat = 38,592, df = 1, $p < 0,001$).

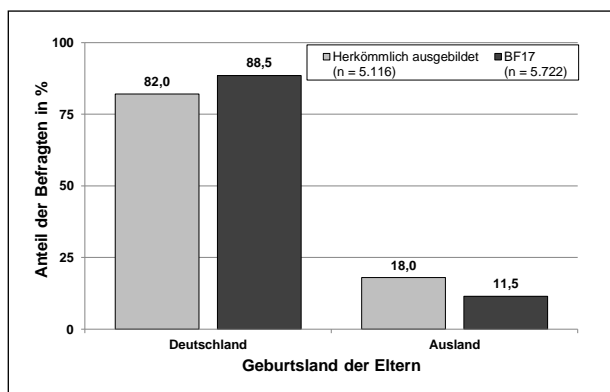


Bild 5-14: Geburtsland der Eltern – Alle Fahranfänger

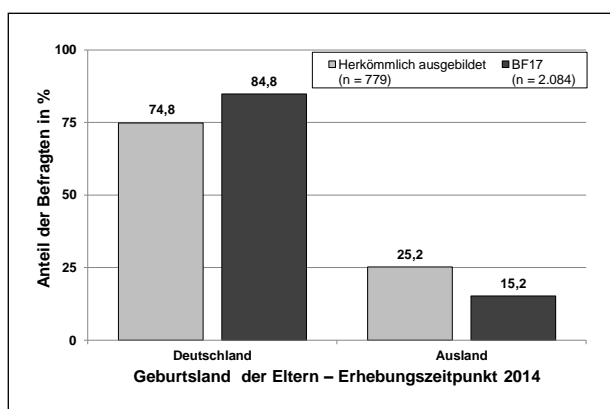


Bild 5-15: Geburtsland der Eltern – Erhebungszeitpunkt 2014

Fasst man die Angaben zu Staatsangehörigkeit, eigenem Geburtsland und Geburtsland der Eltern zusammen, so kann konstatiert werden, dass das Vorliegen eines Migrationshintergrundes unter Absolventen des herkömmlichen Fahrerlaubniswerbmodus deutlich weiter verbreitet ist als unter Teilnehmern am BF17. Ad hoc könnte, wie im Falle der Schulbildung der Fahranfänger bzw. deren Eltern, die Vermutung angestellt werden, dass Befragte mit Migrationshintergrund über weniger Informationen oder sonstige notwendige Voraussetzungen zur Teilnahme am BF17 verfügen als andere Personengruppen.

Die letzte soziodemografische Größe, die an dieser Stelle behandelt werden soll, ist die durchschnittliche Anzahl der Personen, die in den Haushalten der befragten Fahranfänger leben.

Vergleicht man alle verfügbaren Angaben von BF17-Teilnehmern hinsichtlich dieses Merkmals mit den zur Verfügung stehenden Daten der herkömmlich ausgebildeten Fahrnovizen, lässt sich ein signifikanter Unterschied zwischen den genannten Gruppen konstatieren ($t = -15,811$, $df = 9.965,246$, $p < 0,001$): Demnach verfügen die

Haushalte begleitender Jugendlicher mit durchschnittlich 4,0 Personen im Mittel über mehr Mitglieder als die ihrer herkömmlich ausgebildeten Pendanten mit durchschnittlich 3,7 Personen (vgl. Bild 5-16).

Auch bei der Beschränkung der Fallauswahl auf Befragte des Jahres 2014 kann dieser Befund aufrechterhalten werden (vgl. Bild 5-17): Hier fällt der Mittelwertunterschied zwar etwas geringer aus als in der Gesamtbetrachtung, es besteht aber nichtsdestotrotz auch in dieser Teilstichprobe ein signifikanter Unterschied zwischen BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern hinsichtlich der Personenzahl im Haushalt ($t = -3,371$, $df = 1.282,642$, $p = 0,001$).

Der beschriebene Zusammenhang könnte darauf hindeuten, dass die Entscheidung gegen das BF17 in einigen Fällen auch aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit einer Begleitperson im eigenen Haushalt gefällt wird, die mit steigender Personenzahl im Haushalt tendenziell eher gewährleistet ist.

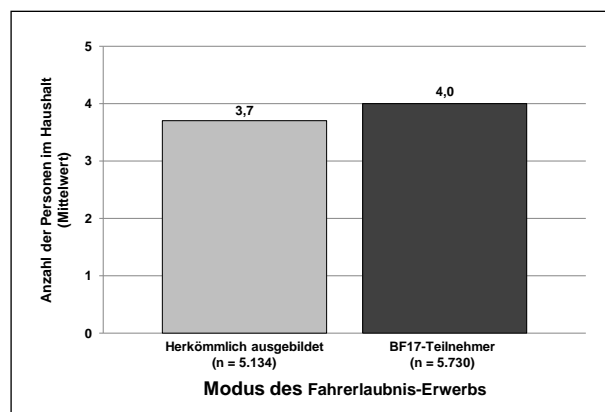


Bild 5-16: Anzahl der Personen im Haushalt – Alle Fahranfänger

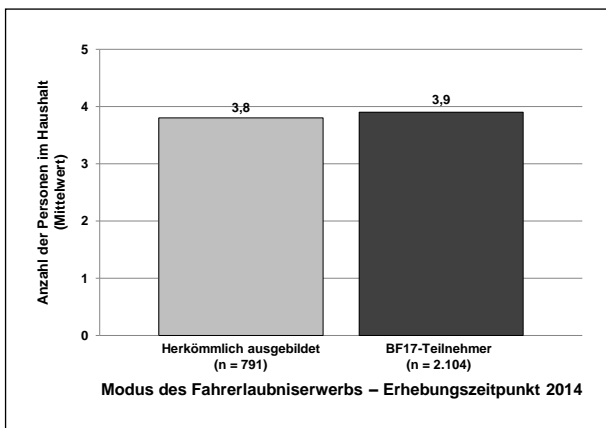


Bild 5-17: Anzahl der Personen im Haushalt – Erhebungszeitpunkt 2014

Die Erkenntnisse zu den soziodemografischen Angaben der Befragten können wie folgt zusammengefasst werden:

- Unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern finden sich mehr männliche Personen als unter BF17-Teilnehmern. Diese Diskrepanz tritt besonders deutlich in der Stichprobe der 2014 befragten Führerscheinnehmer hervor. Dagegen ist das Geschlechterverhältnis im BF17 nahezu ausgeglichen, mit lediglich geringfügig mehr jungen Frauen als Männern.
- Die Sachlage im Falle der Schulbildung der befragten Fahranfänger stellt sich wie folgt dar: Führerscheinneulinge im herkömmlichen Erwerbmodus verfügen sowohl insgesamt gesehen als auch bei exklusiver Betrachtung der Erhebungszeitpunkte 2007 und 2014 über eine geringere Bildung als begleitet fahrende Fahranfänger.
- Der gleiche Zusammenhang besteht zwischen dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens und der Schulbildung der Eltern der Befragten: Auch diese fällt für herkömmlich ausgebildete Fahranfänger in allen betrachteten Teilstichproben geringer aus als für BF17-Teilnehmer.
- Weiterhin ist das Vorliegen eines Migrationshintergrundes unter Nicht-Teilnehmern am BF17 verbreiteter als unter den Teilnehmern an der Maßnahme. Volljährige Fahranfänger besitzen häufiger eine ausländische Staatsbürgerschaft, sind häufiger selbst im Ausland geboren und verfügen auch zu einem größeren Teil über einen im Ausland geborenen Elternteil. Dieses Muster besteht sowohl in der Gesamtbetrachtung als auch in der exklusiven Gegenüberstellung der im Jahr 2014 befragten Fahranfänger.

- Schließlich lebt in den Haushalten der begleitet fahrenden Befragten durchschnittlich eine größere Anzahl an Personen als in den Haushalten derjenigen Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben.

5.2 Raumbezug

Bezüglich der regionalen Herkunft der Befragten aus den alten bzw. neuen Bundesländern (vgl. Bild 5-18) zeigt sich in der Gesamtbetrachtung kein signifikanter Unterschied zwischen BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern (Chi-Quadrat = 0,243, df = 1, p = 0,622). Die Anteile von Personen aus den neuen Bundesländern betragen hierbei 16,8 % unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern und 17,0 % unter BF17-Teilnehmern.

Diese Anteile setzen sich hinsichtlich des Erhebungsjahres wie folgt zusammen: Während im Jahr 2007 Befragte aus Ostdeutschland unter den herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern einen kleineren Anteil als unter BF17-Teilnehmern ausmachen (14,5 % versus 18,4 %) (vgl. Bild 5-19), kehrt sich dieses Bild in der Stichprobe aus 2014 um (vgl. Bild 5-20). In diesem Jahr beträgt der Anteil der Ostdeutschen unter allen BF17-Teilnehmern lediglich 8,6 % und damit 3,8 Prozentpunkte weniger als unter ihren herkömmlich ausgebildeten Pendanten desselben Jahres mit 12,4 %. Damit lassen sich sowohl für 2007 (Chi-Quadrat = 67,717, df = 1, p < 0,001) als auch für 2014 (Chi-Quadrat = 9.867, df = 1, p = 0,002) signifikante Unterschiede zwischen den beiden Gruppen hinsichtlich der regionalen Herkunft feststellen, die sich in der Gesamtbetrachtung jedoch gegenseitig aufheben.

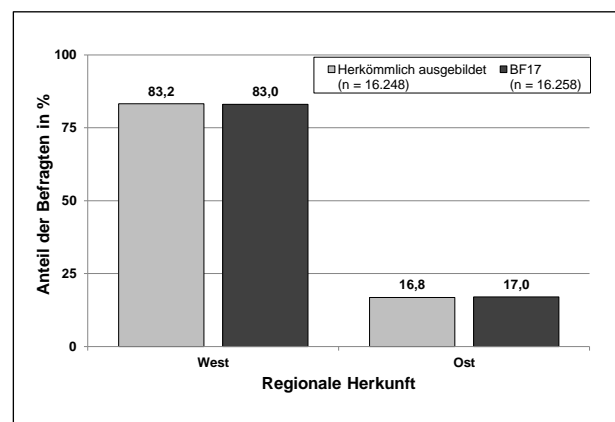


Bild 5-18: Regionale Herkunft – Alle Fahranfänger

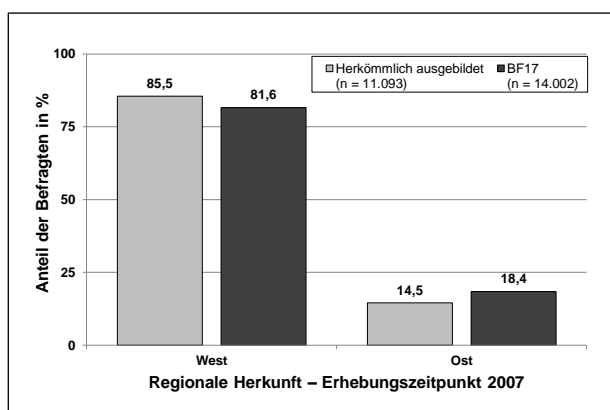


Bild 5-19: Regionale Herkunft – Erhebungszeitpunkt 2007

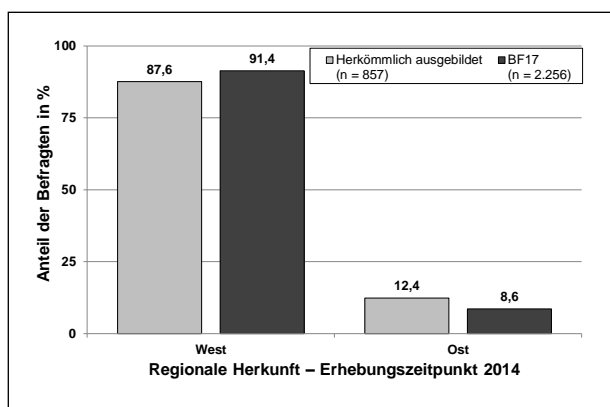


Bild 5-20: Regionale Herkunft – Erhebungszeitpunkt 2014

Auch für den Vergleich 17- und 18-jähriger Fahranfänger finden die vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bereitgestellten siedlungsstrukturellen Regionstypen Verwendung (vgl. BBSR 2013a, 2013b).

Im Vergleich von BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern stellt sich die Frage, ob die Präferenz für einen bestimmten Modus des Fahrerlaubnisenerwerbs auch hinsichtlich der so definierten Region, in der die Fahranfänger ihre Fahrpraxis erwerben, differiert. Um dies zu ergründen, sollen in diesem Abschnitt die zur Verfügung stehenden Informationen zum Raumbezug der Führerscheinneulinge herangezogen werden. Hierbei kann z. B. die Einteilung der Regionen, in denen die Befragten leben, in den städtischen oder ländlichen Raum als Unterscheidungsmerkmal genutzt werden.²⁴

Stellt man BF17-Teilnehmer und herkömmlich ausgebildete Fahranfänger einander bezüglich des Regionsgrundtyps, in dem diese leben, gegenüber

(vgl. Bild 5-21), so wird deutlich, dass erstere mit einem Anteil von 73,3 % seltener in der Stadt oder verdichteten Räumen anzutreffen sind als Führerscheinneulinge im herkömmlichen Fahrerlaubnisenerwerbsmodus, für die der entsprechende Anteil 77,7 % beträgt. Diese Diskrepanz stellt sich als statistisch höchst signifikant heraus (Chi-Quadrat = 83,545, $df = 1$, $p < 0,001$).

Das Gleiche gilt für die Abweichungen von der erwarteten Verteilung bei ausschließlicher Betrachtung derjenigen Befragten, deren Angaben aus dem Jahr 2007 stammen (Chi-Quadrat = 27,760, $df = 1$, $p < 0,001$). Die entsprechenden Anteile betragen in dieser Teilstichprobe 72,5 % der BF17-Teilnehmer, die in den städtischen Raum verortet werden können, gegenüber 75,4 % der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger, für die dies zutrifft (vgl. Bild 5-22).

Ebenso stellt sich die Sachlage bei Betrachtung der 2014 befragten Fahranfänger dar (vgl. Bild 5-23): Auch hier überwiegt der Anteil der aus dem städtischen Raum stammenden Führerscheinnehmer im herkömmlichen Modus mit 85,2 % denjenigen der BF17-Teilnehmer, der in dieser Gruppe 78,7 % beträgt. Damit unterscheiden sich auch die 2014 befragten Jugendlichen hinsichtlich des Regionsgrundtyps signifikant nach der Art ihres Fahrerlaubnisenerwerbs (Chi-Quadrat = 15,839, $df = 1$, $p < 0,001$).

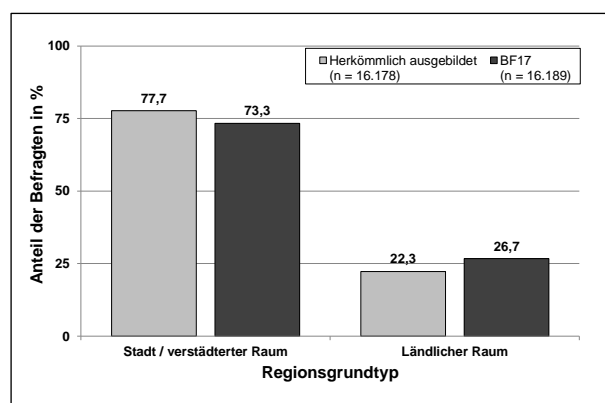


Bild 5-21: Regionsgrundtyp – Alle Fahranfänger

²⁴ Diese Angabe wird im Folgenden dichotomisiert betrachtet, da im Ursprungsdatensatz des FE 82.0316/2006 keine feinere Unterteilung des siedlungsstrukturellen Raumes vorgenommen wurde.

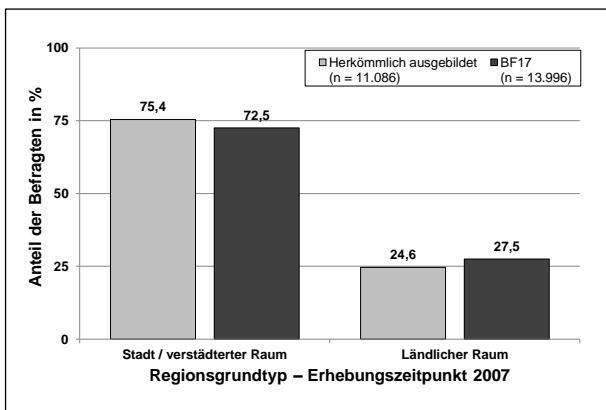


Bild 5-22: Regionsgrundtyp – Erhebungszeitpunkt 2007

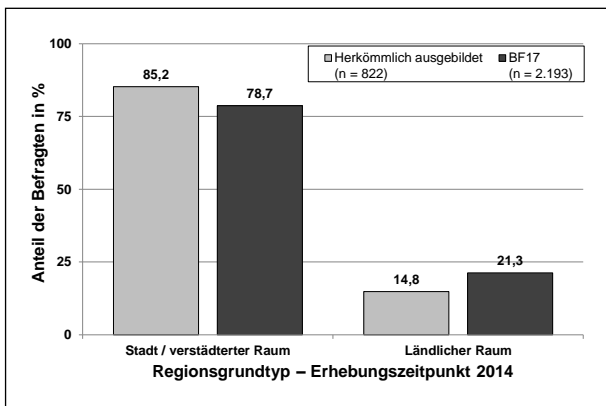


Bild 5-23: Regionsgrundtyp – Erhebungszeitpunkt 2014

Als letzte Größe mit Bezug zur regionalen Verteilung der befragten Fahrer sind die Angaben zur Verfügung, ob diese hauptsächlich in einer Stadt oder in einem Landkreis Auto fahren. Diese Information ergänzt die bisherigen räumlichen Analysen zum Regionsgrundtyp, in dem die Fahrer leben.

Die Auswertung der Angaben zum Kreis, in dem die häufigsten Fahrten erfolgen, fördert folgendes Bild zutage: Insgesamt gesehen fahren herkömmlich ausgebildete Fahrer hauptsächlich in einer Stadt, als dies auf Teilnehmer des BF17 mit einem Anteil von 20,9 % zutrifft (vgl. Bild 5-24). Die beobachtete Diskrepanz kann dabei als statistisch höchst signifikant bezeichnet werden (Chi-Quadrat = 104,575, df = 1, p < 0,001).

Auch im direkten Vergleich der Befragten des Jahres 2014 bleibt dieser Unterschied bestehen: In dieser Teilstichprobe beträgt der Anteil hauptsächlich in einer Stadt fahrender Nicht-Teilnehmer am BF17 sogar fast ein Drittel (32,1 %) und fällt damit deutlich höher aus als jener unter den begleitete fahrenden Jugendlichen mit 21,8 % (vgl. Bild 5-25).

Somit lässt sich auch hier ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen den beiden Fahrerlaubniserteilnehmern berichten (Chi-Quadrat = 34,984, df = 1, p < 0,001).

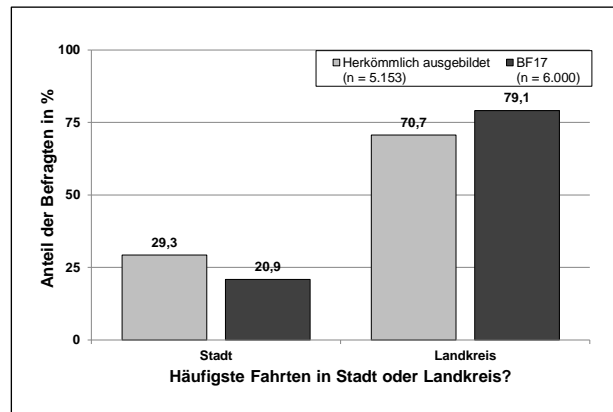


Bild 5-24: Landkreis / Stadt der häufigsten Fahrten – Alle Fahrer

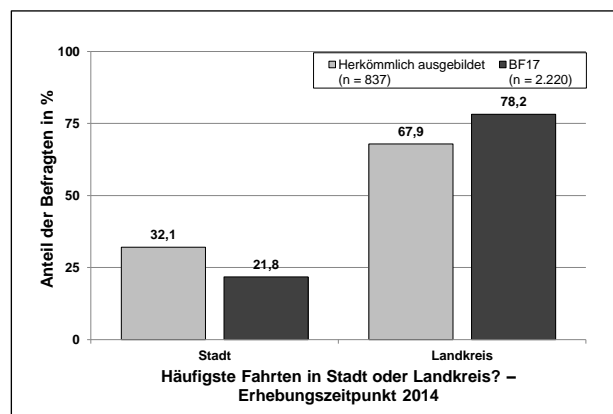


Bild 5-25: Landkreis / Stadt der häufigsten Fahrten – Erhebungszeitpunkt 2014

Zum Raumbezug der betrachteten Fahrer lässt sich insgesamt folgendes Fazit ziehen:

- Bezüglich der regionalen Herkunft der Befragten lässt sich kein eindeutiges Bild zeichnen: Während der Anteil an Personen aus den neuen Bundesländern für das Jahr 2007 unter herkömmlich ausgebildeten Fahrern geringer ausfällt als unter Absolventen des BF17, stellt sich dieses Verhältnis im Jahr 2014 genau umgekehrt dar, so dass insgesamt kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Modus des Fahrerlaubniserteils und der regionalen Herkunft berichtet werden kann.
- Die Angaben der befragten Fahrer zum siedlungsstrukturellen Regionstyp sowie dem Kreis der häufigsten Fahrten legen insgesamt nahe, dass das Begleitete Fahren in ländlichen

Regionen populärer ist, als der herkömmliche Fahrerlaubniserwerbsmodus. Dafür spricht auch eine in Abschnitt 4.2 beschriebene Beobachtung unter herkömmlich ausgebildeten 18-jährigen Fahranfängern: Deren Anteil hat sich in städtischen Regionen von 2005 auf 2014 deutlich erhöht. Dies könnte unter anderem damit zusammenhängen, dass auf dem Land oftmals weitere Strecken zurückgelegt werden müssen und dies generell einen höheren Stellenwert von Autos und auch vom frühzeitigen Erwerb einer Fahrerlaubnis mit sich bringt als in der Stadt, wo es eher Alternativen zur Fortbewegung mit dem Pkw gibt und deshalb ein frühzeitiger Fahrerlaubniserwerb im BF17 einen geringeren Stellenwert besitzt.

5.3 Vorbesitz von Fahrerlaubnissen

Bei der Auswertung der Daten der FEs 82.0210/2001 und 82.0585/2013 wurde bereits berichtet, dass der Vorbesitz von Fahrerlaubnissen unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern 2005 noch weiter verbreitet war als 2014 (vgl. Abschnitt 4.3). Nun soll ergründet werden, ob sich diese Erkenntnis auch auf Teilnehmer des BF17 übertragen lässt und ob systematische Unterschiede zwischen Führerscheinneulingen aus beiden Fahrerlaubniserwerbsmodi hinsichtlich des Vorbesitzes anderer Fahrerlaubnisse bestehen.²⁵

Als erstes soll dies für die Prüfbescheinigung für ein Mofa untersucht werden, die zugleich die leistungsschwächste und mit geringstem Lebensalter erwerbbar Fahrerechtigung in Deutschland darstellt.

Der Anteil an Erwerbser dieser Prüfbescheinigung unter allen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern, die zwischen 2005 und 2014 befragt wurden, kann mit 14,9 % ausgewiesen werden. Demgegenüber steht ein Anteil von 12,2 % der BF17-Teilnehmer aus den Jahren 2007 und 2014, die den Vorbesitz der genannten Prüfbescheinigung bejahen (vgl. Bild 5-26). Die Diskrepanz zwischen Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern des BF17 bezüglich des Vorbesitzes einer Mofa-Prüfbescheinigung besitzt statistische Signifikanz (Chi-Quadrat = 46,105, df = 1, p < 0,001).

Auch in der Teilstichprobe der 2007 befragten Fahranfänger übertrifft der Anteil der herkömmlich

ausgebildeten Fahranfänger mit Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung denjenigen der BF17-Teilnehmer deutlich (16,6 % versus 12,9 %, vgl. Bild 5-27). Auch dieser Unterschied bewegt sich auf einem statistisch höchst signifikanten Niveau (Chi-Quadrat = 63,033, df = 1, p < 0,001).

Unter den 2014 befragten Jugendlichen findet sich dagegen mit 8,9 % ein höherer Anteil an BF17-Teilnehmern, die den Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung angeben, als an herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern, bei denen lediglich 6,2 % in diese Kategorie fallen (vgl. Bild 5-28). Auch wenn dieser Unterschied geringer ausfällt als die zuvor beobachteten, so besitzt er doch statistisch gesehen eine hohe Signifikanz (Chi-Quadrat = 6,232, df = 1, p = 0,013).

Insgesamt lässt sich also festhalten dass der Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung unabhängig vom Modus des Fahrerlaubniserwerbs 2007 noch gängiger war als 2014. Allerdings war der zu beobachtende Rückgang unter BF17-Teilnehmern weniger stark ausgeprägt, so dass im Jahr 2014 anteilig gesehen weniger herkömmlich ausgebildete Fahranfänger eine Mofa-Prüfbescheinigung besitzen als dies für BF17-Teilnehmer der Fall ist.

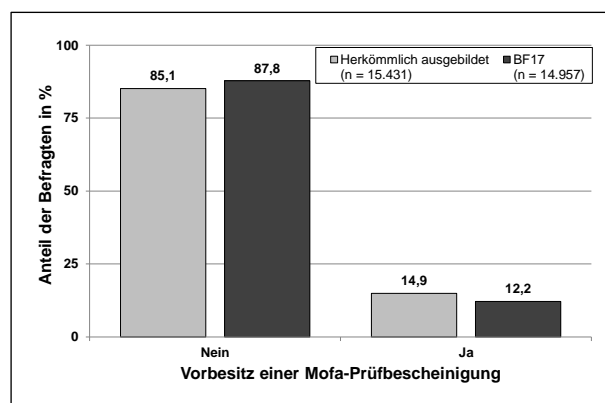


Bild 5-26: Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung – Alle Fahranfänger

²⁵ Da die Daten zum Vorbesitz von Fahrerlaubnissen aus der zweiten Welle des FE 82.0298/2005 stammen, wurde für die Datenanalysen in diesem Abschnitt eine Gewichtung verwendet, die die Panelmortalität zwischen Erst- und Zweitbefragung in dieser Studie berücksichtigt.

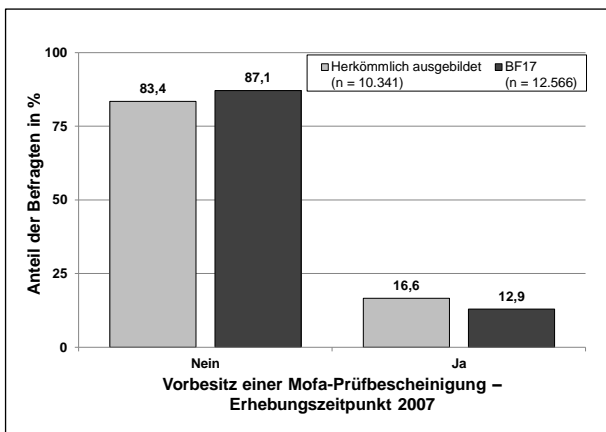


Bild 5-27: Vorbereitete einer Mofa-Prüfbescheinigung – Erhebungszeitpunkt 2007

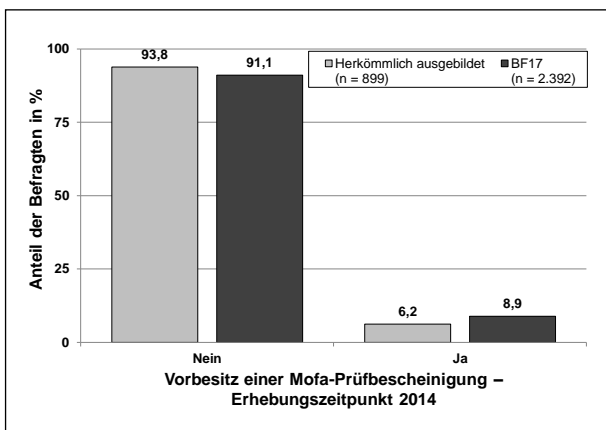


Bild 5-28: Vorbereitete einer Mofa-Prüfbescheinigung – Erhebungszeitpunkt 2014

Betrachtet man nun den Vorbesitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM oder A1, die im Alter von 16 Jahren erworben werden können, stellt sich folgendes heraus: Mit 19,3 % bejaht ein signifikant höherer Anteil der Nicht-Teilnehmer am BF17 den Vorbesitz der genannten Fahrerlaubnisse als unter begleitet fahrenden Führerscheinern, unter denen der entsprechende Anteil 12,9 % beträgt (vgl. Bild 5-29). Damit ergibt sich ein signifikanter Unterschied zwischen den betrachteten Gruppen (Chi-Quadrat = 231,985, $df = 1$, $p < 0,001$).

Dasselbe Bild zeigt sich bei der Beschränkung der Fallauswahl auf die Befragten des Jahres 2007: 23,3 % der herkömmlich ausgebildeten Fahrer verfügen hier über eine Fahrerlaubnis der Klassen AM oder A1. Demgegenüber steht mit 13,9 % ein wesentlich kleinerer Teil der im gleichen Jahr befragten BF17-Teilnehmer, für die dies festgestellt werden kann (vgl. Bild 5-30). Dementsprechend signalisiert ein Chi-Quadrat-Test höchste statistische Signifikanz (Chi-Quadrat = 336,478, $df = 1$, $p < 0,001$).

Für die Befragten des Jahres 2014 fallen die entsprechenden Anteile mit 8,0 % unter Nicht-Teilnehmern und 7,3 % unter Teilnehmern am BF17 erneut deutlich geringer aus (vgl. Bild 5-31). Zudem kann für diesen Erhebungszeitpunkt kein signifikanter Unterschied zwischen den Fahrergruppen festgestellt werden (Chi-Quadrat = 0,489, $df = 1$, $p = 0,484$).

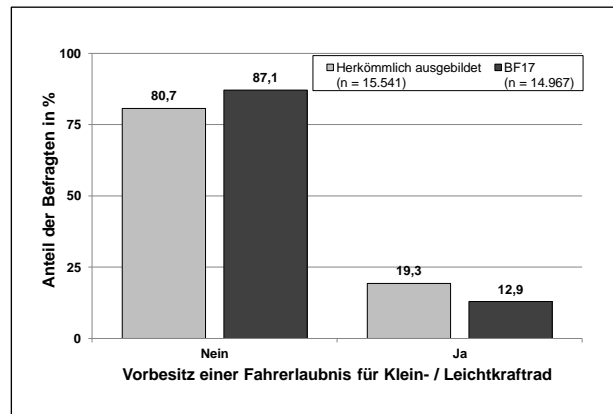


Bild 5-29: Vorbereitete einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkraftrad (AM / A1) – Alle Fahrer

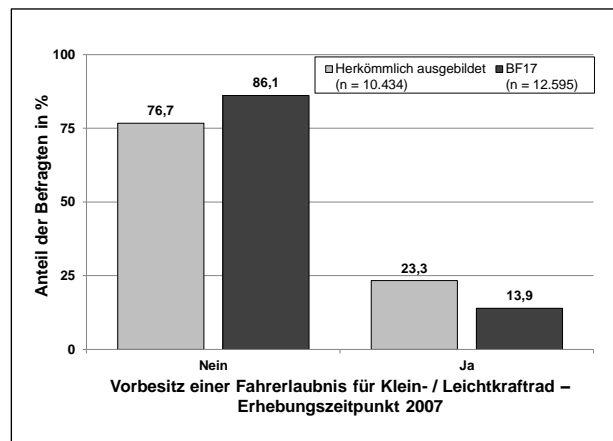


Bild 5-30: Vorbereitete einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkraftrad (AM / A1) – Erhebungszeitpunkt 2007

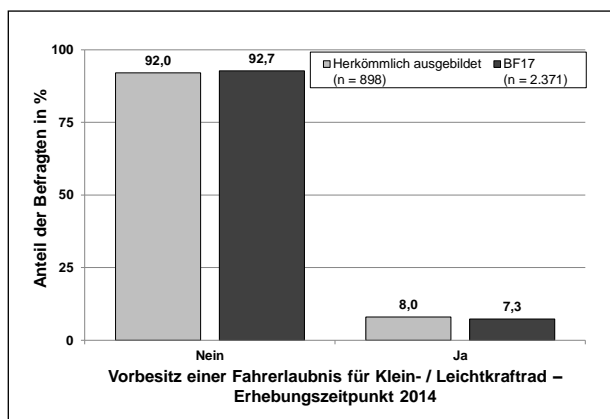


Bild 5-31: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkraftrad (AM / A1) – Erhebungszeitpunkt 2014

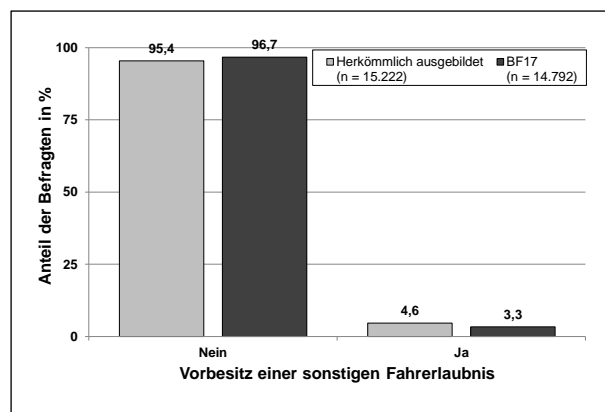


Bild 5-32: Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis – Alle Fahranfänger

Zuletzt soll noch auf den Besitz einer „sonstigen“ Fahrerlaubnis im Vorfeld des Erwerbs der Pkw-Fahrerlaubnis eingegangen werden. Diese Kategorie beinhaltet beispielsweise Führerscheine, die zum Führen von Traktoren oder ähnlichen Landmaschinen erforderlich sind.

In der Gesamtbetrachtung besteht für dieses Merkmal ein signifikanter Unterschied hinsichtlich der Teilnahme am BF17 (Chi-Quadrat = 34,014, df = 1, $p < 0,001$): Dieser stellt sich derart dar, dass der Anteil der Inhaber einer sonstigen Fahrerlaubnis unter Nicht-Teilnehmern am BF17 mit 4,6 % höher ausfällt als unter begleitet fahrenden Fahranfängern, deren Anteil hier 3,3 % beträgt (vgl. Bild 5-32).

Bei ausschließlicher Betrachtung der Befragten aus dem Jahr 2007 errechnen sich beinahe exakt die gleichen Anteilswerte wie in der Gesamtbetrachtung (4,7 % versus 3,3 %, vgl. Bild 5-33), so dass auch hier ein statistisch signifikanter Unterschied zugunsten der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger konstatiert werden kann (Chi-Quadrat = 30,736, df = 1, $p < 0,001$).

Ein davon abweichender Befund zeigt sich dagegen bei der separaten Untersuchung der Teilstichprobe aus dem Jahr 2014: Hier bejahen 3,3 % der BF17-Teilnehmer den Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis, während der entsprechende Anteil unter den Nicht-Teilnehmern für diesen Erhebungszeitpunkt nur noch 1,8 % beträgt (vgl. Bild 5-34). Der Überhang an begleitet fahrenden Jugendlichen mit Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis ist statistisch signifikant (Chi-Quadrat = 4,874, df = 1, $p = 0,027$).

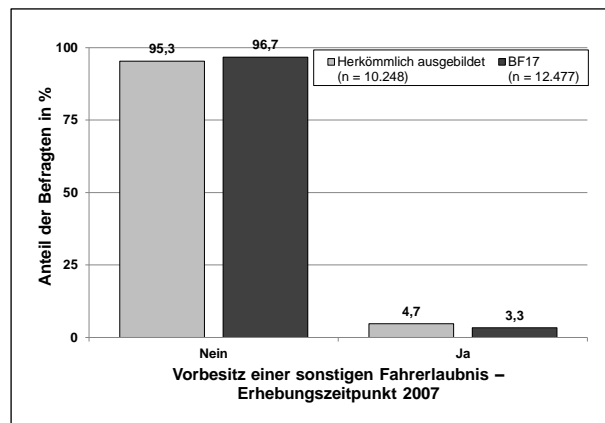


Bild 5-33: Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis – Erhebungszeitpunkt 2007

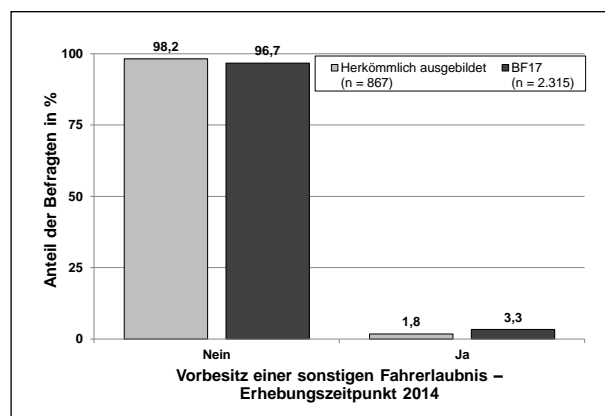


Bild 5-34: Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis – Erhebungszeitpunkt 2014

Somit lässt sich zum Vorbesitz von Fahrerlaubnissen unter den hier untersuchten Populationen von Fahranfängern folgendes Fazit ziehen:

- Insgesamt gesehen verfügen herkömmlich ausgebildete Fahranfänger eher über eine Mo-fa-Prüfbescheinigung als BF17-Teilnehmer.

Dieser Befund beruht allerdings hauptsächlich auf den Angaben der Befragten aus den Jahren 2005 und 2007. Zum Jahr 2014 hat dann in beiden Gruppen ein Rückgang des Anteils an Erwerbern der Mofa-Prüfbescheinigung stattgefunden, der unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern aber deutlich stärker ausgeprägt ist. Somit verzeichnen 2014 BF17-Absolventen einen signifikant höheren Anteil an Personen mit Mofa-Prüfbescheinigung. Dies ist insofern plausibel, als sich für diese Jugendlichen ein zeitlicher Abstand von zwei Jahren zwischen dem Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung und der Möglichkeit des Begleiteten Fahrens ergibt. Dadurch besitzt die Mofa-Prüfbescheinigung gegenüber den Fahrerlaubnisklassen AM und A1, die erst mit 16 Jahren erworben werden dürfen und zudem deutlich teurer sind, für BF17-Teilnehmer nach wie vor eine gewisse Attraktivität. Ein weiterer Grund für den leicht erhöhten Anteil von 17-Jährigen mit Mofa-Prüfbescheinigung könnte auf deren verbreitetere Herkunft aus ländlichen Gegenden zurückgeführt werden.

- Auch für den Vorbesitz der Fahrerlaubnisklassen AM und A1 ist unter den Erwerbern eines Pkw-Führerscheins insgesamt gesehen ein Rückgang zu verzeichnen. Lag 2007 der Anteil der herkömmlich ausgebildeten Fahrerlaubnisbewerber, die einen Führerschein der Klasse AM oder A1 besaßen, noch deutlich über jenem der BF17-Teilnehmer, so haben sich die beiden Gruppen zum Jahr 2014 soweit aneinander angeglichen, dass hier hinsichtlich des Modus des Fahrerlaubnisbewerbs kein signifikanter Unterschied mehr besteht.
- Für den Besitz einer sonstigen Fahrerlaubnis ist ein ähnlicher Trend wie im Fall der Mofa-Prüfbescheinigung zu verzeichnen: Im Jahr 2007 verzeichneten herkömmlich ausgebildete Fahranfänger hier einen größeren Anteil an Personen, die diesen bejahen, wodurch sich auch ein Übergewicht der genannten Gruppe in der Gesamtbetrachtung ergibt. Zum Jahr 2014 hat sich dieses Verhältnis jedoch umgekehrt, was durch einen Rückgang an Inhabern einer sonstigen Fahrerlaubnis unter den Nicht-Teilnehmern am BF17 begründet werden kann. Die Beweggründe der genannten Fahranfänger dafür, zunehmend auf eine solche Fahrerlaubnis zu verzichten, können an dieser Stelle jedoch nicht weiter erhellt werden.

5.4 Fahrausbildung

In diesem Abschnitt sollen die Angaben der befragten Fahranfänger zu ihrer Fahrausbildung auf Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern hin untersucht werden. Hierfür stehen Angaben von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern aus den Jahren 2005 und 2014 sowie solche von begleitet fahrenden Jugendlichen aus den Jahren 2007 und 2014 zur Verfügung. Diese Gegenüberstellung ist insofern interessant, als beide Gruppen von Fahranfängern dieselbe Fahrausbildung durchlaufen, etwaige Unterschiede würden also auf systematische Diskrepanzen zwischen Personenmerkmalen in den jeweiligen Fahranfängergruppen hindeuten.

Als erste Angabe zur Fahrausbildung ist die Anzahl der von den Fahrerlaubnisbewerbern absolvierten Fahrstunden zu nennen. Nimmt man hierfür eine Gegenüberstellung sämtlicher befragten Fahrnovizen vor, so zeigt sich ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern ($t = 6,021$, $df = 9.404,555$, $p < 0,001$): Während die durchschnittliche Anzahl an Fahrstunden in erstgenannter Gruppe mit 29,2 beziffert werden kann, zeigt sich für Nicht-Teilnehmer am BF17 ein Wert von durchschnittlich 30,3 absolvierten Fahrstunden (vgl. Bild 5-35).

Zieht man nun für die Gegenüberstellung ausschließlich Daten heran, die zum selben Zeitpunkt erhoben wurden, bestätigt sich das in der Gesamtbetrachtung gewonnene Bild nur teilweise (vgl. Bild 5-36): Zwar ist der Durchschnittswert der absolvierten Fahrstunden auch in der Teilstichprobe aus dem Jahr 2014 für herkömmlich ausgebildete Fahranfänger mit 30,2 etwas höher als für BF17-Teilnehmer, die im Durchschnitt 29,9 Fahrstunden benötigen. Die beobachtete Mittelwertdifferenz von etwa 0,3 Fahrstunden ist jedoch nicht auf dem 5 %-Niveau signifikant ($t = 0,778$, $df = 1.384,763$, $p = 0,436$).

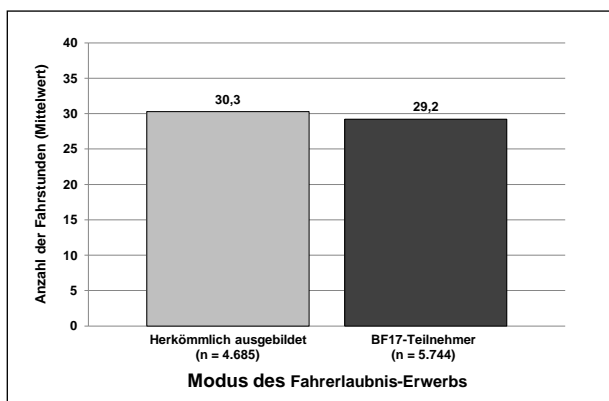


Bild 5-35: Anzahl der Fahrstunden – Alle Fahranfänger

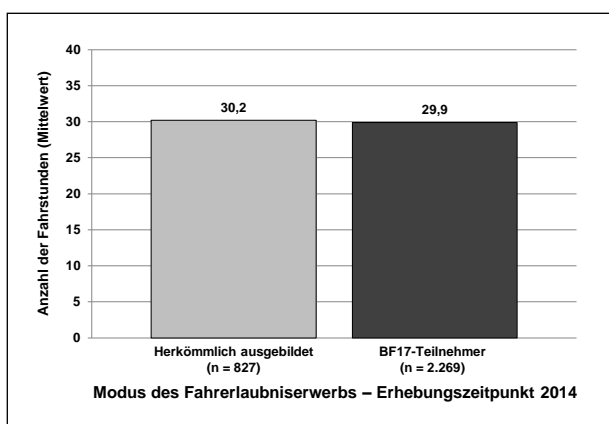


Bild 5-36: Anzahl der Fahrstunden – Erhebungszeitpunkt 2014

Ebenfalls von Interesse ist die Anzahl der theoretischen und praktischen Prüfversuche, die die Probanden zur Erlangung ihrer Fahrerlaubnis benötigen.²⁶ Vergleicht man BF17-Teilnehmer und herkömmliche Fahrerlaubnisnehmer hinsichtlich des erstgenannten Merkmals, so kann festgestellt werden, dass begleitete fahrende Fahranfänger signifikant seltener mehr als einen Prüfversuch zum Bestehen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung benötigten ($U = -4,192$, $p < 0,001$). Die arithmetischen Mittelwerte in den betrachteten Gruppen betragen hierbei durchschnittlich 1,17 Prüfversuche für BF17-Teilnehmer sowie durchschnittlich 1,25 Prüfversuche in der Gruppe der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger (vgl. Bild 5-37).

²⁶ Bei den genannten Merkmalen handelt es sich um metrische, jedoch nicht annähernd normalverteilte Größen. Da der Median der betrachteten Variablen jedoch durchweg 1 beträgt und damit wenig aussagekräftig ist, wird zur Illustration der Gruppenunterschiede jeweils der arithmetische Mittelwert für die betrachteten Gruppen von Fahranfängern abgetragen. Es ist jedoch zu beachten, dass dieser jeweils maßgeblich durch einige wenige Ausreißer in den zugrunde liegenden Verteilungen beeinflusst ist.

Dieser Befund bestätigt sich auch bei ausschließlicher Betrachtung der Befragten aus dem Jahr 2014: Hier benötigen die 17-jährigen Fahrerlaubnisnehmer ebenfalls durchschnittlich 1,17 Prüfversuche, während dieser Wert unter Nicht-Teilnehmern am BF17 bei 1,26 liegt (vgl. Bild 5-38). Damit besteht für die Befragten des Jahres 2014 ein hoch signifikanter Zusammenhang zwischen dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs und der Anzahl der theoretischen Prüfversuche ($U = -3,269$, $p = 0,001$).

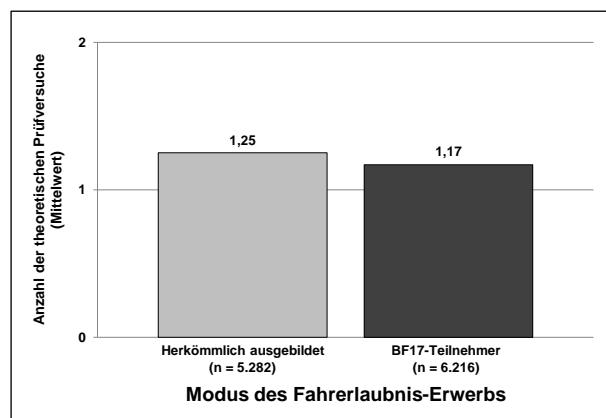


Bild 5-37: Anzahl der theoretischen Prüfversuche – Alle Fahranfänger

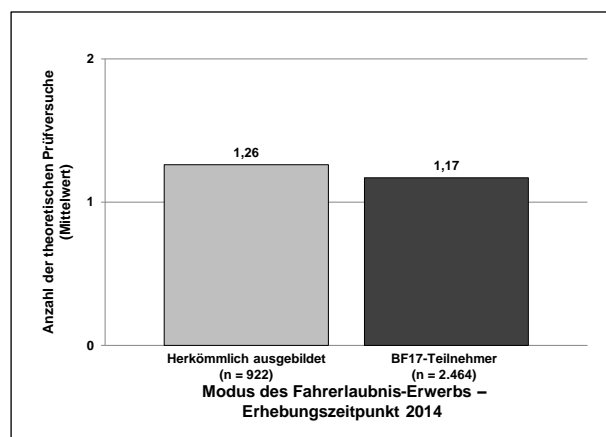


Bild 5-38: Anzahl der theoretischen Prüfversuche – Erhebungszeitpunkt 2014

Im Fall der praktischen Prüfversuche kann dagegen in der Gesamtbetrachtung kein signifikanter Unterschied zwischen BF17-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern berichtet werden ($U = -0,960$, $p = 0,337$). Die Mittelwertdifferenz zwischen den genannten Gruppen beträgt lediglich 0,03 bei Durchschnittswerten von 1,29 praktischen Prüfversuchen für herkömmlich ausgebildete Fahranfänger

ger sowie 1,26 Prüfversuchen unter begleitet fahrenden Führerscheinneulingen (vgl. Bild 5-39).

Auch zum Erhebungszeitpunkt 2014 unterschieden sich die betrachteten Gruppen nicht in signifikantem Ausmaß voneinander ($U = -1,237$, $p = 0,216$). Für dieses Jahr ergibt sich eine Mittelwertdifferenz von 0,05 bei Durchschnittswerten von 1,28 praktischen Prüfversuchen unter herkömmlichen Fahrerlaubnisbewerbern sowie 1,23 praktischen Prüfversuchen unter 17-jährigen Fahrnovizen (vgl. Bild 5-40).

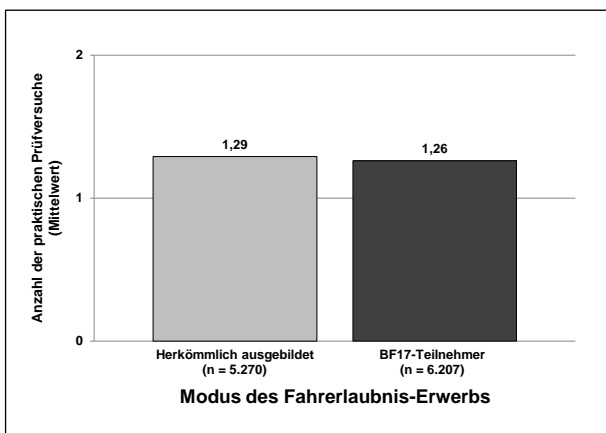


Bild 5-39: Anzahl der praktischen Prüfversuche – Alle Fahranfänger

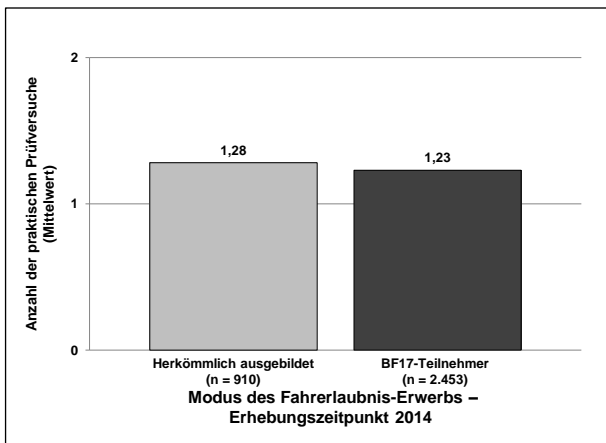


Bild 5-40: Anzahl der praktischen Prüfversuche – Erhebungszeitpunkt 2014

Insgesamt lässt sich zur Fahrausbildung der befragten Personen also Folgendes festhalten:

- Herkömmlich ausgebildete Fahranfänger benötigen zur Erlangung ihrer Pkw-Fahrerlaubnis durchschnittlich eine größere Anzahl an Fahrstunden als BF17-Teilnehmer. Bei Beschränkung auf Befragte des Jahres 2014 bleibt dieser Unterschied jedoch nicht bestehen.

- Auch die Anzahl der theoretischen Prüfversuche fällt für Nicht-Teilnehmer am BF17 in der Regel höher aus als für begleitet fahrende Fahranfänger. Dieser Befund besitzt sowohl in der Gesamtbetrachtung als auch im direkten Vergleich der 2014 Befragten Gültigkeit. Hierbei kann auch auf Abschnitt 4.4 verwiesen werden, wo bereits eine Zunahme dieses Wertes innerhalb der Gruppe der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger zwischen den Jahren 2005 und 2014 berichtet wurde.

- Für die Anzahl der praktischen Prüfversuche lassen sich dagegen keine signifikanten Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen der Fahrerlaubnisbewerber nachweisen.

Als mögliche Gründe für die beschriebenen Unterschiede zwischen den betrachteten Fahranfängergruppen kommen beispielsweise ein größeres Engagement der BF17-Teilnehmer hinsichtlich ihrer Fahrausbildung, mehr zeitliche Freiheiten bei der Prüfungsvorbereitung oder eine bessere Vertrautheit mit schriftlichen Prüfungssituationen infrage.

5.5 Pkw-Verfügbarkeit und meistgenutztes Fahrzeug

Für den Erwerb von Fahrpraxis im Anschluss an den Fahrerlaubniswerb sind auch technische Rahmenbedingungen relevant. Hierzu zählen insbesondere die Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt, in dem die Führerscheinneulinge leben, sowie der Zustand des Fahrzeugs, das die Fahrnovizen zu Beginn ihrer Fahrkarriere überwiegend nutzen. Deshalb soll in diesem Abschnitt eine Betrachtung der genannten Größen im Vergleich zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern stattfinden.

Bezüglich der Anzahl der Pkw im Haushalt stellt sich heraus, dass diese insgesamt gesehen unter begleitet fahrenden Jugendlichen mit durchschnittlich 2,10 Pkw höher ausfällt als unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern mit durchschnittlich 2,07 Pkw (vgl. Bild 5-41). Wenngleich dieser Unterschied als hoch signifikant ausgewiesen wird ($t = -3,135$, $df = 29.983,762$, $p = 0,002$), ist jedoch die praktische Bedeutsamkeit dieses Befundes aufgrund des sehr geringen Mittelwertunterschiedes zweifelhaft.

Bei gesonderter Betrachtung der Befragten aus dem Jahr 2007 gleichen sich die Mittelwerte mit 2,12 gegenüber 2,11 Pkw noch stärker aneinander an (vgl. Bild 5-42), so dass hier kein signifikanter Unterschied zwischen den Gruppen festzustellen ist ($t = 0,656$, $df = 21.235,486$, $p = 0,512$).

Anders stellt sich die Lage bei ausschließlicher Berücksichtigung 2014 befragter Personen dar: Zu diesem Erhebungszeitpunkt liegt die durchschnittliche Pkw-Anzahl in den Haushalten herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger mit 1,83 Pkw deutlich unter derjenigen der BF17-Teilnehmer mit 1,99 Pkw (vgl. Bild 5-43). Dieser Unterschied kann als statistisch höchst signifikant bezeichnet werden ($t = -4,749$, $df = 1.329,088$, $p < 0,001$). Diesem Testergebnis wird zudem eine höhere praktische Bedeutung als demjenigen der Gesamtbetrachtung zugesprochen, da die Stichprobe für das Jahr 2014 bedeutend weniger Personen umfasst als diejenige der Befragten aus allen zugrunde liegenden Fahranfängerbefragungen. Dies führt zu größeren Konfidenzintervallen bei der Schätzung der Mittelwertdifferenzen, d. h. ein Unterschied zwischen zwei Gruppen muss in der kleineren Stichprobe stärker ausgeprägt sein, um als signifikant ausgewiesen zu werden.

Insgesamt zeigt sich also eine höhere Pkw-Verfügbarkeit unter BF17-Teilnehmern als unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern, was wiederum einen Entscheidungsfaktor gegen den früheren Fahrerlaubniswerb für Personen in der zuletzt genannten Gruppe darstellen könnte.

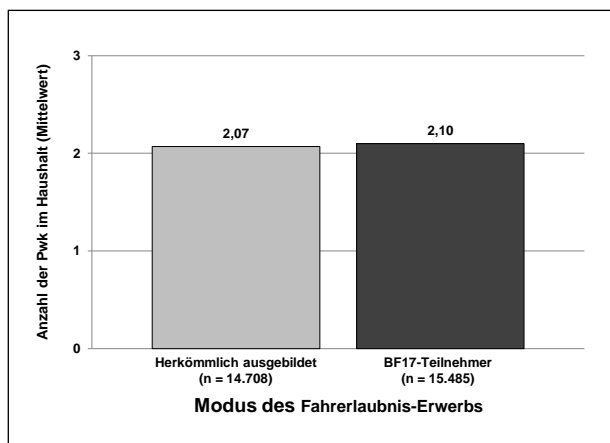


Bild 5-41: Anzahl der Pkw im Haushalt – Alle Fahranfänger

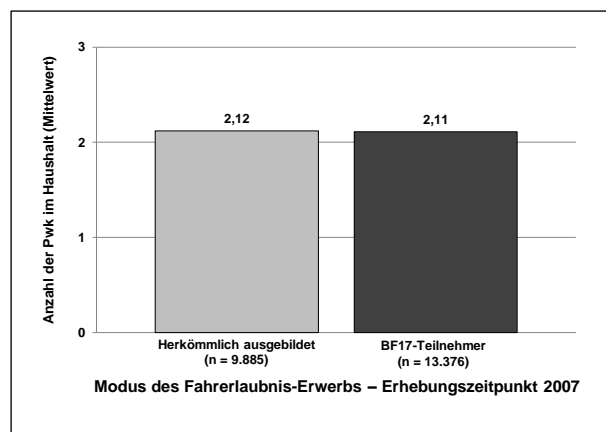


Bild 5-42: Anzahl der Pkw im Haushalt – Erhebungszeitpunkt 2007

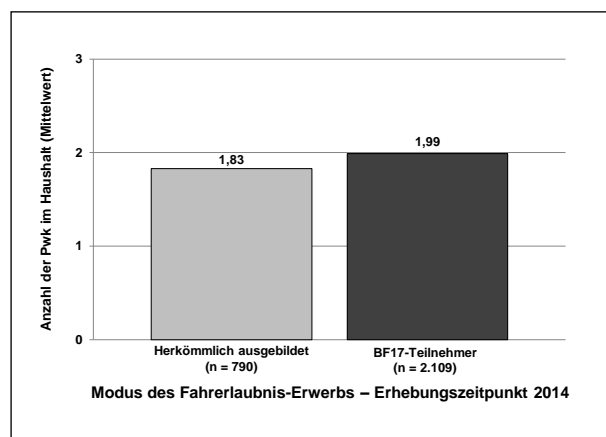


Bild 5-43: Anzahl der Pkw im Haushalt – Erhebungszeitpunkt 2014

Betrachtet man die Motorleistung der meistgenutzten Fahrzeuge, lässt sich Folgendes feststellen (vgl. Bild 5-44): Der Anteil an herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern in derjenigen Kategorie, die Fahrzeuge mit einer Motorleistung von bis zu 50 kW umfasst, liegt mit 37,7 % deutlich über demjenigen der begleitet fahrenden Fahranfänger (26,9 %). Während in der nächsthöheren Kategorie (51 bis 80 kW) die Anteile der betrachteten Gruppen mit 44,7 % bzw. 45,4 % sehr nah beieinander liegen, fahren mit 21,7 % der BF17-Teilnehmer deutlich mehr ein Fahrzeug mit einer Motorleistung von 81 bis 110 kW, als dies für Nicht-Teilnehmer am BF17 der Fall ist (14,8 %). Auch in der Kategorie der höchsten Motorleistung findet sich mit 6,0 % ein höherer Anteil an begleitet fahrenden Fahranfängern als an Fahrerlaubniswerbenden im herkömmlichen Modus (2,9 %). Damit ergibt sich hinsichtlich der Motorisierung der meistgenutzten Fahrzeuge ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen den betrachteten Fahranfängergruppen ($U = -25,474$, $p < 0,001$).

Das in der Gesamtbetrachtung beobachtete Muster besteht auch beim direkten Vergleich der Befragten aus dem Jahr 2007: Es besteht ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern am BF17 ($U = -19,519$, $p < 0,001$), der darauf beruht, dass begleitet fahrende Fahranfänger zu größeren Anteilen Pkw mit einer höheren Motorleistung fahren (vgl. Bild 5-45).

Auch zum Erhebungszeitpunkt 2014 unterscheiden sich die Befragten signifikant nach der Art ihres Fahrerlaubniserwerbs ($U = -8,643$, $p < 0,001$; vgl. Bild 5-46), wobei BF17-Teilnehmer erneut häufiger stärker motorisierte Pkw fahren und Nicht-Teilnehmer am Begleiteten Fahren doppelt so häufig wie ihre Pendanten in der Kategorie der schwächsten Pkw-Motorisierung vertreten sind.

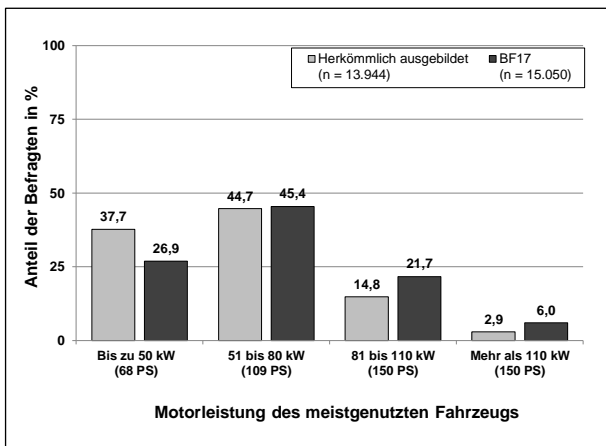


Bild 5-44: Motorleistung des meistgenutzten Fahrzeugs – Alle Fahranfänger

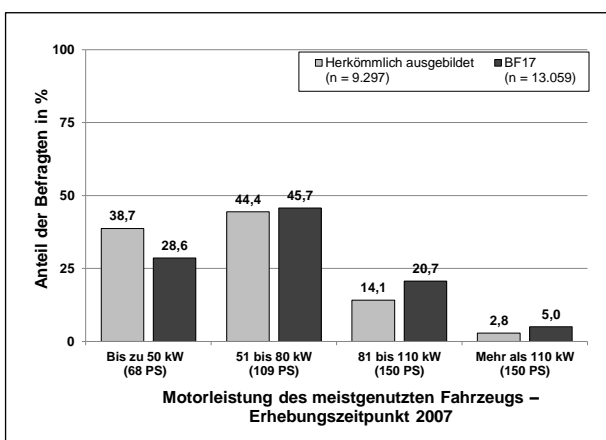


Bild 5-45: Motorleistung des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2007

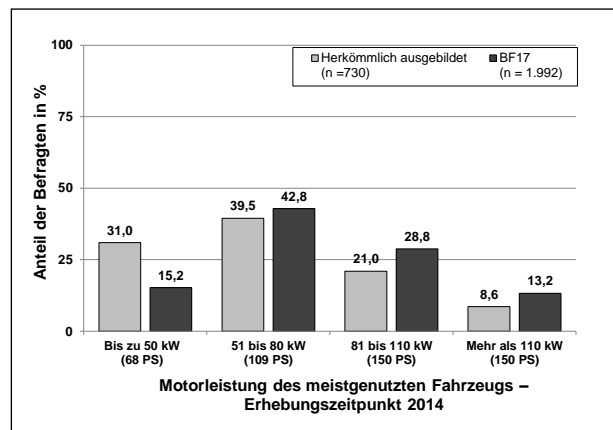


Bild 5-46: Motorleistung des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2014

Insgesamt sind die am häufigsten genutzten Pkw von BF17-Teilnehmern also stärker motorisiert als jene von Fahrerlaubniserwerbern im herkömmlichen Modus. Inwieweit dieser Unterschied auf eine vermehrte Nutzung des neueren und stärker motorisierten elterlichen Autos im BF17 zurückzuführen ist, soll nachfolgend untersucht werden.

In diesem Zusammenhang erscheint es interessant, die Angaben der Befragten zum Besitzer und hauptsächlichen Nutzer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs näher zu beleuchten. Dabei zeigt sich in der Betrachtung aller verfügbarer Daten, dass herkömmlich ausgebildete Fahranfänger mit einem Anteil von 37,0 % deutlich häufiger selbst der Besitzer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs sind als BF17-Teilnehmer, für die dies in 25,1 % der Fälle zutrifft (vgl. Bild 5-47). Dieser Unterschied ist statistisch höchst signifikant (Chi-Quadrat = 498,739, $df = 1$, $p < 0,001$).

Im Vergleich der Befragten aus dem Jahr 2007 zeigt sich ein ähnliches Bild: Der Anteil an Fahrzeugbesitzern unter Nicht-Teilnehmern am BF17 beträgt hier 36,2 %, während begleitet fahrende Jugendliche zu lediglich 28,1 % angeben, selbst der Fahrzeugbesitzer zu sein (vgl. Bild 5-48). Auch für diesen Erhebungszeitpunkt kann ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen den beiden Gruppen festgestellt werden (Chi-Quadrat = 175,081, $df = 1$, $p < 0,001$).

2014 ist die Diskrepanz zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern sogar noch stärker ausgeprägt: Einem Anteil an Fahrzeugbesitzern von 26,8 % unter Führerscheinneulingen im herkömmlichen Erwerbsmodus stehen hier lediglich 6,7 % der begleitet fahrenden Jugendlichen gegenüber, die selbst der Besitzer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs sind (vgl. Bild 5-49). Es ergibt sich wiederum ein statistisch

höchst signifikanter Zusammenhang zwischen dem betrachteten Merkmal und dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs (Chi-Quadrat = 215,034, $df = 1$, $p < 0,001$).

Die Erkenntnisse zum Fahrzeugbesitz stützen damit die zuvor geäußerte Vermutung der vermehrten Nutzung des elterlichen Autos durch BF17-Teilnehmer: Aufseiten der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger ist der Besitz eines eigenen Pkw deutlich weiter verbreitet als unter 17-Jährigen. Im Vergleich zum Jahr 2007 geht der eigene Pkw-Besitz in beiden Fahranfängergruppen deutlich zurück.

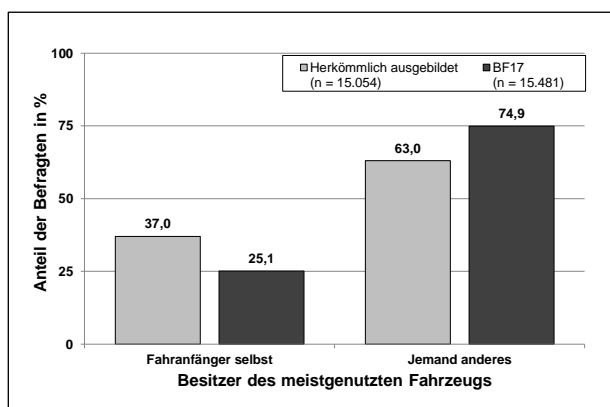


Bild 5-47: Besitzer des meistgenutzten Fahrzeugs – Alle Fahranfänger

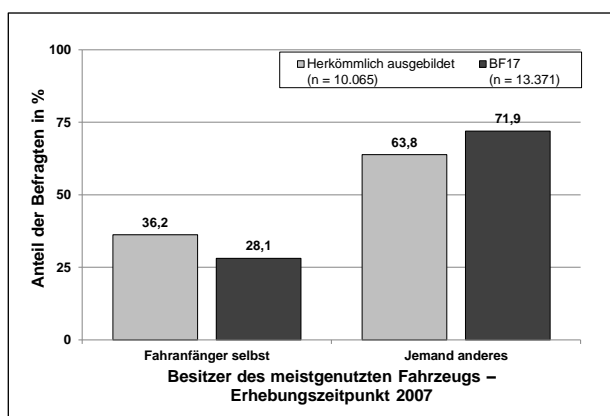


Bild 5-48: Besitzer des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2007

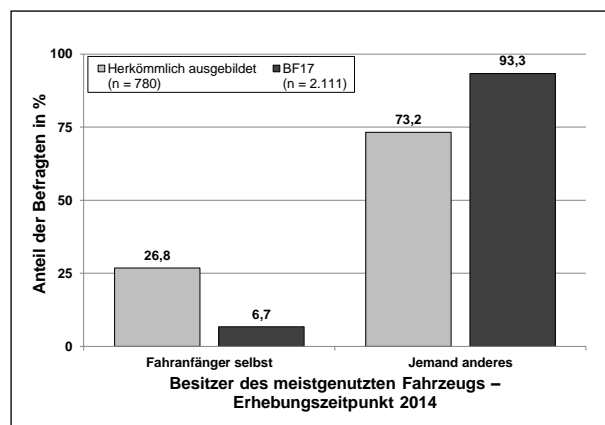


Bild 5-49: Besitzer des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2014

In einem engen Zusammenhang mit der Frage nach dem Fahrzeugbesitz stehen auch die Angaben der Befragten zum hauptsächlichen Nutzer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs. Diese sollen nachfolgend ebenfalls kurz diskutiert werden.

Bei Gegenüberstellung sämtlicher verfügbarer Daten zu diesem Sachverhalt zeigt sich ein statistisch höchst signifikanter Unterschied zwischen den betrachteten Gruppen (Chi-Quadrat = 760,124, $df = 1$, $p < 0,001$). So beträgt der Anteil der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger, die angeben, selbst der hauptsächliche Fahrzeugnutzer zu sein, 59,5 % der Befragten aus den verschiedenen Jahren. Demgegenüber steht ein wesentlich geringerer Anteil von 43,7 % der BF17-Teilnehmer, für die dies konstatiert werden kann (vgl. Bild 5-50).

Auch für die Erhebungszeitpunkte 2007 (Chi-Quadrat = 341,049, $df = 1$, $p < 0,001$) und 2014 (Chi-Quadrat = 290,211, $df = 1$, $p < 0,001$) finden sich signifikante Zusammenhänge zwischen dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs und der Angabe zum hauptsächlichen Fahrzeugnutzer. Dieser ist unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern 2007 zu 60,9 % und 2014 zu 40,1 % der Fahranfänger selbst, während die entsprechenden Prozentwerte für BF17-Teilnehmer 48,7 % bzw. 11,8 % betragen (vgl. Bild 5-51 und 5-52).

In beiden Gruppen hat also im Zeitverlauf ein deutlicher Rückgang bezüglich der hauptsächlichen Fahrzeugnutzung beim meistgenutzten Fahrzeug stattgefunden. Während die Daten für 2007 nahelegen, dass fast die Hälfte der BF17-Teilnehmer ein Fahrzeug zur Verfügung haben, das hauptsächlich sie selbst nutzen, wird diese Rahmenbedingung 2014 nur noch von etwas mehr als jedem zehnten 17-Jährigen berichtet. Für herkömmlich ausgebildete Fahranfänger haben sich

die Anteile zwischen der eigenen hauptsächlichlichen Nutzung und jener durch andere Personen im Jahresvergleich vertauscht.

Die angeführten Befunde sind insofern wenig überraschend, als dass der zuvor diskutierte Fahrzeugbesitz in der Regel auch mit der hauptsächlichlichen Nutzung des Pkw einhergeht. Da wie zuvor geäußert vermutet werden kann, dass BF17-Teilnehmer anteilig häufiger das Auto ihrer Eltern nutzen, ist es naheliegend, dass diese sich größtenteils auch nicht als den hauptsächlichlichen Fahrzeugnutzer nennen.

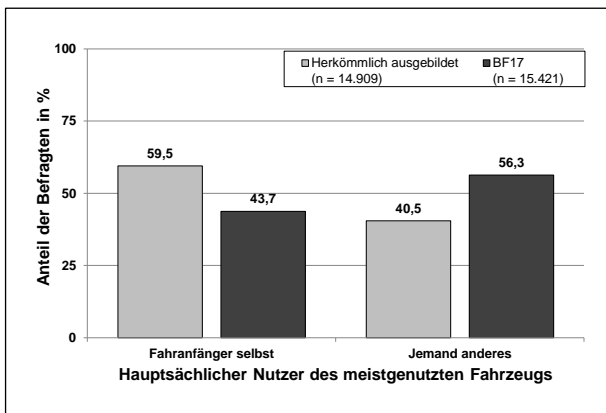


Bild 5-50: Hauptsächlicher Nutzer des meistgenutzten Fahrzeugs – Alle Fahrer

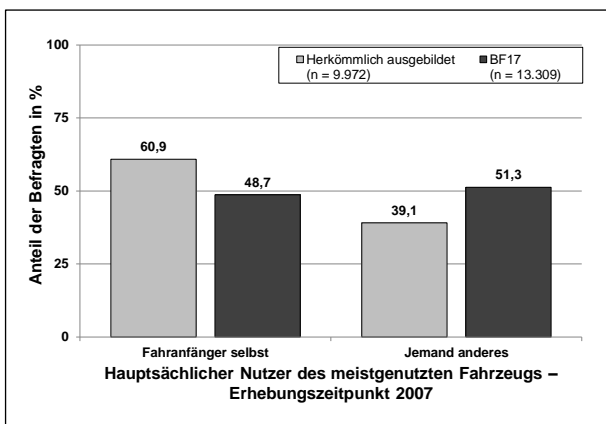


Bild 5-51: Hauptsächlicher Nutzer des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2007

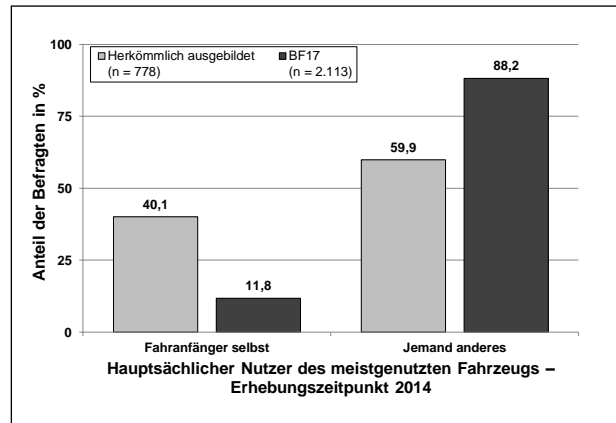


Bild 5-52: Hauptsächlicher Nutzer des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2014

Ein letztes Merkmal, das sich auf die meistgenutzten Fahrzeuge der betrachteten Fahrer bezieht und an dieser Stelle ebenfalls angeführt werden soll, ist das Alter der genutzten Pkw. Die Angaben hierzu sind insofern als bedeutend einzustufen, als mit einem höheren Fahrzeugalter oftmals auch eine schlechtere technische Ausstattung und / oder Anfälligkeit für Defekte einhergeht. Das Fahrzeugalter spielt somit auch eine Rolle für die Unfallgefährdung junger Fahrer.

Vergleicht man das Fahrzeugalter nun für die Teilpopulationen der Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer am BF17, so zeigt sich ein signifikanter Unterschied ($t = 18,391$, $df = 27.386,572$, $p < 0,001$). Die Fahrzeuge der herkömmlich ausgebildeten Fahrer sind mit 8,5 Jahren durchschnittlich um ca. 1 Jahr älter als die Fahrzeuge der begleitet fahrenden Fahrer mit einem Mittelwert von 7,5 Jahren (vgl. Bild 5-53).

Auch in den Jahren 2007 ($t = 17,090$, $df = 20.394$, $p < 0,001$) und 2014 ($t = 10,036$, $df = 1.121,667$, $p < 0,001$) übersteigt das Fahrzeugalter der Nicht-Teilnehmer am BF17 dasjenige der Teilnehmer jeweils in statistisch höchst signifikantem Ausmaß. Dabei errechnen sich in diesen Jahren Mittelwerte von 8,6 bzw. 10,4 Jahren für herkömmlich ausgebildete Fahrer sowie von 7,4 bzw. 7,9 Jahren für BF17-Teilnehmer (vgl. Bild 5-54 und Bild 5-55).

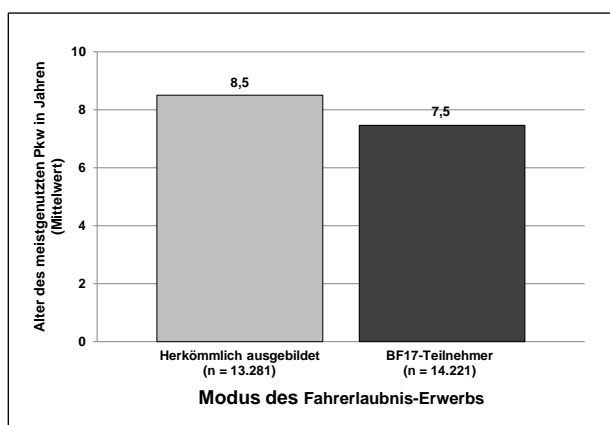


Bild 5-53: Alter des meistgenutzten Fahrzeugs – Alle Fahranfänger

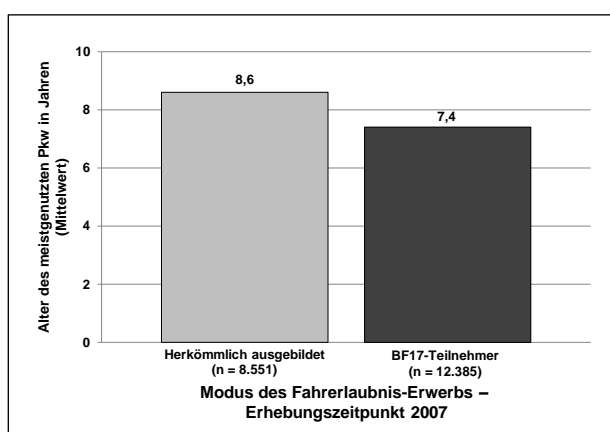


Bild 5-54: Alter des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2007

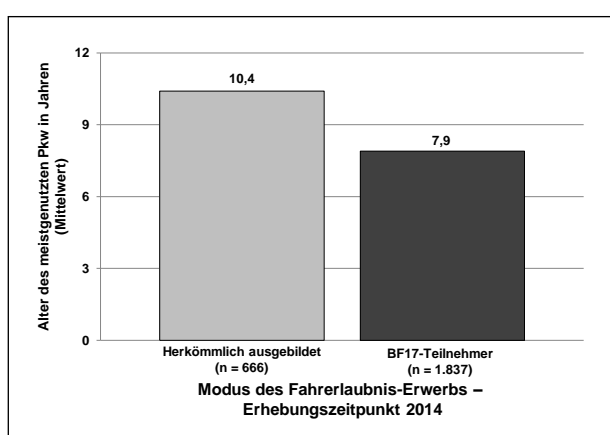


Bild 5-55: Alter des meistgenutzten Fahrzeugs – Erhebungszeitpunkt 2014

Damit lässt sich zu den Fahrzeugen der betrachteten Fahrerlaubnisnehmer folgendes Fazit ziehen:

- Herkömmlich ausgebildete Fahranfänger besitzen häufiger ein eigenes Fahrzeug und sind

somit auch häufiger selbst dessen hauptsächlichster Nutzer.

- Die Fahrzeuge der BF17-Teilnehmer weisen in allen Teilstichproben eine stärkere Motorisierung auf als jene der Fahranfänger im herkömmlichen Fahrerlaubnisnehmererwerbsmodus.
- Weiterhin sind die Fahrzeuge der BF17-Teilnehmer im Durchschnitt jünger als diejenigen der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger.
- Die angeführten Befunde gelten sowohl in der Gesamtbetrachtung als auch bei exklusiver Berücksichtigung der Befragten aus den Jahren 2007 und 2014; die ausgemachten Unterschiede weisen also eine zeitliche Konstanz auf.
- Die Abweichungen zwischen den Gruppen der Befragten hinsichtlich der Motorleistung und des Fahrzeugalters weisen auf eine vermehrte Nutzung des elterlichen Pkw durch BF17-Teilnehmer hin.

5.6 Zusammenfassung und Fazit

In diesem Kapitel wurde ein Vergleich zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern hinsichtlich ihrer Soziodemografie, dem Raumbezug, dem Vorbesitz von Fahrerlaubnissen, ihrer Fahrausbildung, der Pkw-Verfügbarkeit und dem von ihnen meistgenutzten Fahrzeug gezogen. Dabei wurden jeweils in einem ersten Schritt alle verfügbaren Daten zu den beiden Gruppen gegenübergestellt und anschließend ein Vergleich von Fahranfängern vorgenommen, die im selben Jahr befragt wurden. Die so gewonnenen Erkenntnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:²⁷

- Unter herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern findet sich mit 52,7 % ein größerer Anteil männlicher Befragter als unter BF17-Teilnehmern (49,1 %).
- Sowohl die begleitet fahrenden Fahranfänger selbst als auch deren Eltern verfügen über eine höhere Schulbildung als ihre Pendanten im herkömmlichen Fahrerlaubnisnehmererwerbsmodus (so beträgt der Anteil der Abiturienten unter den BF17-Teilnehmern 54,5 %, während nur 43,8 % der herkömmlichen Fahrerlaubnisnehmer diesen Abschluss angeben. Unter den Eltern der Jugendlichen findet sich ein Anteil von 48,5 %

²⁷ Im Folgenden wird nur dann gesondert auf die Substichproben der Befragten aus den Jahren 2007 und 2014 eingegangen, wenn für diese von der Gesamtbetrachtung abweichende Ergebnisse berichtet wurden.

mit Abitur unter den BF17-Teilnehmern, dem ein Anteil von 43,6 % unter Nicht-Teilnehmern am BF17 gegenübersteht).

- Das Vorliegen eines Migrationshintergrundes ist unter Nicht-Teilnehmern am BF17 weiter verbreitet als unter 17-jährigen Führerscheinern. Der Anteil der Befragten mit ausländischer Staatsangehörigkeit beträgt unter letzteren 6,2 %, während dies lediglich auf 1,5 % der BF17-Teilnehmer zutrifft.
- In den Haushalten der BF17-Teilnehmer lebt durchschnittlich eine größere Anzahl an Personen als in denjenigen der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger (4,0 vs. 3,7 Personen).
- Letztere stammen dagegen zu einem größeren Teil aus städtischen Regionen (77,7 % vs. 73,3 %) und geben auch häufiger eine Stadt als den Kreis an, in dem sie überwiegend Auto fahren (29,3 % vs. 20,9 %).
- Der Vorbesitz von Fahrerlaubnissen ist unter Fahranfängern, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erwerben, gängiger als unter BF17-Teilnehmern (bspw. haben 19,3 % der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger eine Fahrerlaubnis für Klein- oder Leichtkraftäder erworben; Unter den BF17-Teilnehmern beträgt dieser Anteil lediglich 12,9 %). Allerdings ist hier im Zeitverlauf generell ein abnehmender Trend zu beobachten, der vor allem Fahranfänger im herkömmlichen Fahrerlaubnismodus betrifft, so dass sich die beschriebenen Verhältnisse im Jahr 2014 teilweise umgekehrt haben.
- Begleitet fahrende Fahranfänger benötigen im Mittel weniger Fahrstunden als ihre herkömmlich ausgebildeten Pendanten (29,2 vs. 30,3 Fahrstunden) und fallen seltener durch die theoretische Fahrerlaubnisprüfung (1,17 vs. 1,25 Prüfversuche).
- Teilnehmer am BF17 verfügen durchschnittlich über eine größere Anzahl an Pkw im Haushalt (2,10 vs. 2,07 Pkw).
- Herkömmlich ausgebildete Fahranfänger sind häufiger Besitzer (37,0 % vs. 25,1 %) und hauptsächlicher Nutzer (59,5 % vs. 43,7 %) des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs als BF17-Teilnehmer. Letztere können dagegen über neuere Pkw verfügen (durchschnittliches Fahrzeugalter unter BF17-Teilnehmern: 7,5 Jahre; Bei herkömmlicher Ausbildung: 8,5 Jahre), die zudem im Mittel eine höhere Motorleistung (6,0 % vs. 2,9 % Fahrzeuge mit einer Motorleistung von mehr als 110 kW) aufweisen als die

Fahrzeuge der Fahrerlaubnisnehmer im herkömmlichen Erwerbsmodus.

Die hier enumerierten Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlichen Fahranfängern legen eine eingehendere Beschäftigung mit den Determinanten der BF17-Beteiligung nahe.

6 Multivariate Schätzung der BF17-Teilnahme: Praxisbeispiel für Fallstricke bei der Datenauswertung

Um die zuvor erfolgten bivariaten Auswertungen zu ergänzen und auf mögliche Probleme bei der Datenauswertung im Gesamtdatensatz des vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojektes aufmerksam zu machen, erfolgt in diesem Kapitel eine multivariate Analyse des Einflusses eines Sets von determinierenden Variablen auf die Wahrscheinlichkeit der BF17-Teilnahme der Befragten.

Dafür wird der Modus des Fahrerlaubniswechsels als abhängige Variable in eine logistische Regression eingebracht. Mit Hilfe der logistischen Regression lassen sich Wahrscheinlichkeiten des Eintretens eines Ereignisses mit zwei Ausprägungen (hier: „BF17-Teilnehmer“ gegenüber „Herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger“) in Abhängigkeit einzelner Einflussgrößen bemessen (vgl. BACKHAUS et al. 2011: 250ff). In die logistische Regression können als unabhängige Variablen metrische und dichotome Merkmale aufgenommen werden, deren Einfluss das Auftreten des Ereignisses „BF17-Teilnahme“ erklären sollen. Ergebnis der logistischen Regression sind unter anderem sog. „Odds Ratios“ („Chancenverhältnisse“). Damit wird die Höhe der Einflussstärke einer unabhängigen Variable auf die Eintrittswahrscheinlichkeit der abhängigen Variable genauer beziffert. Die Odds Ratios geben für jede Variable isoliert an, wie wahrscheinlich das Eintreten des Ereignisses in der abhängigen Variable bei Erhöhung der jeweiligen unabhängigen Variablen um eine Einheit ist („Chancenverhältnis“, vgl. BACKHAUS et al. 2011: 265).

Als unabhängige Variablen werden im Folgenden einige der bereits in den bivariaten Auswertungen in den Kapiteln 4 und 5 untersuchten Merkmale der Befragten wieder aufgegriffen. Dabei handelt es sich um

- das Geschlecht der Befragten,
- die regionale Herkunft unterteilt nach alten und neuen Bundesländern,
- die Schulbildung der Fahranfänger und ihrer Eltern,
- den Vorbesitz von Fahrerlaubnissen,
- die Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt, in dem die Befragten leben,
- den siedlungsstrukturellen Regionstyp, in den die Fahranfänger verortet werden können, unterteilt nach städtischen und ländlichen Regionen,
- das Vorliegen eines Migrationshintergrundes sowie
- die Personenzahl im Haushalt der betrachteten Fahranfänger.

Die angeführten Merkmale sollen nun dahingehend analysiert werden, ob sich die zuvor festgestellten Zusammenhänge mit dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens auch in einer multivariaten Betrachtung bestätigen lassen.

Zum Zwecke dieser Untersuchung werden im Folgenden zwei Modelle mit den oben genannten unabhängigen Variablen geschätzt: In einem ersten Schritt werden die Angaben zum Migrationshintergrund und der Anzahl der Personen im Haushalt nicht in der Schätzgleichung berücksichtigt. Diese werden erst in einem zweiten Schritt in die Modellierung mit einbezogen. Dieses Vorgehen wird deshalb gewählt, weil die genannten Größen in der Befragung des FE 82.0316/2006 nicht erhoben wurden. Damit stehen die entsprechenden Informationen für einen Großteil der Befragten nicht zur Verfügung, d. h. die Stichprobe für die Modellschätzung verkleinert sich mit der Berücksichtigung dieser beiden Variablen stark.

Die Daten der Befragten des FE 82.0210/2001 gehen in die Regressionsmodelle grundsätzlich nicht mit ein: Da für diese Befragten ohnehin keine Entscheidung hinsichtlich des Fahrerlaubnisverfahrens zu treffen war, ist die Schätzung der Wahrscheinlichkeit für die BF17-Teilnahme für diese Personen nicht sinnvoll.

Variablen, die mehr als zwei Ausprägungen aufweisen, werden in den folgenden Berechnungen in Form mehrerer, sog. „Dummy-Variablen“ (Variablen, die über die Ausprägungen „0“ und „1“ verfügen) in die Schätzung mit einbezogen, um den Anforderungen der logistischen Regression zu genügen. So wird z. B. der Schulabschluss der Befragten in mehrere Variablen aufgeteilt: Je-

weils eine der gebildeten Variablen zeigt das Vorliegen (Wert „1“) bzw. Nicht-Vorliegen (Wert „0“) der Mittleren Reife, des Fachhochschulabschlusses und des Abiturs an. Der Hauptschulabschluss muss dadurch nicht mehr als eigene Variable in das Modell aufgenommen werden: Dieser wird durch den Fall abgebildet, in dem die Dummies für die restlichen Ausprägungen alle den Wert „0“ annehmen und bildet somit die Referenzkategorie.

Auf dieselbe Weise wird mit der Variable des Bildungsstands der Eltern verfahren. Hier bildet wiederum der niedrigste Bildungsabschluss die Referenzkategorie. Zur Abbildung der Variable der Pkw-Verfügbarkeit werden Fahranfänger, die entweder über mehr oder weniger als zwei Pkw im Haushalt verfügen, mit denjenigen verglichen, in deren Haushalten zwei Pkw angemeldet sind (dies trifft für 46,9 % der Befragten zu und stellt damit den „Normalfall“ dar).

Betrachtet man zunächst das Modell ohne Angaben zum Migrationshintergrund und der Personenzahl im Haushalt, so lassen sich auf Basis der 21.382 in die Analyse einbezogenen Befragten folgende Aussagen treffen (vgl. Tab. 6-1):

- Für Fahranfänger aus den neuen Bundesländern besteht eine erhöhte Chance der BF17-Teilnahme.
- Je höher der Bildungsabschluss der Befragten ausfällt, umso größer ist deren Chance für die Teilnahme am Begleiteten Fahren ab 17.
- Diese Chance ist für Fahranfänger aus städtischen Regionen geringer als für Fahranfänger aus dem ländlichen Raum.
- Personen, die über weniger als zwei Pkw in ihrem Haushalt verfügen, verzeichnen eine geringere Chance für die BF17-Teilnahme im Vergleich zu Fahranfängern aus Haushalten mit zwei Pkw. Steht eine größere Anzahl an Pkw zur Verfügung, so erhöht sich die Chance für die BF17-Teilnahme.
- Der Vorbesitz einer Fahrerlaubnis für Klein-/ Leichtkrafträder reduziert die Chance für die Teilnahme am Begleiteten Fahren ab 17.
- Vorbesitzer einer sonstigen Fahrerlaubnis nehmen dagegen eher am BF17 teil.

Einflussgröße	Regressionskoeffizient	Chance für die BF17-Teilnahme
Geschlecht: männlich	- 0,005	0,995
Herkunft: Neue Bundesländer	0,161*	1,175
Schulabschluss: Mittlere Reife	0,280*	1,323
Schulabschluss: Fachhochschulreife	0,302*	1,352
Schulabschluss: Abitur	0,523*	1,686
Schulabschluss der Eltern: Mittlere Reife	0,046	1,047
Schulabschluss der Eltern: Abitur	0,086	1,090
Regionsgrundtyp: Stadt / verstädterter Raum	- 0,197*	0,822
Pkw-Verfügbarkeit: Weniger als 2	- 0,125*	0,883
Pkw-Verfügbarkeit: Mehr als 2	0,070*	1,072
Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung	- 0,011	0,990
Vorbesitz einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkraftrad	- 0,709*	0,492
Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis	0,176*	1,193

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < 0,05$);

Anzahl einbezogener Fälle: $n = 21.382$;

Abhängige Variable: „BF17-Teilnehmer“ (1) versus „Herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger“ (0);

Lesebeispiel: Die Wahrscheinlichkeit für die BF17-Teilnahme ist für Personen aus städtischen Regionen um den Faktor 0,822 geringer als für Personen aus dem ländlichen Raum.

Tab. 6-1: Einfluss struktureller Rahmenbedingungen auf die Wahrscheinlichkeit der BF17-Teilnahme

Die als signifikant ausgewiesenen Effekte stützen ausnahmslos die bereits in den bivariaten Auswertungen berichteten Befunde. Auch im Fall des Vorbesitzes einer sonstigen Fahrerlaubnis, für die in Kapitel 5 kein eindeutiger Befund berichtet werden konnte, erscheint der gemessene Effekt plausibel: Hierbei handelt es sich vorwiegend um Fahrerlaubnisse für Landmaschinen, die von BF17-Teilnehmern aufgrund ihrer vermehrten Verortung im ländlichen Raum eher erworben werden als von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern.

Die Einflüsse des Geschlechts, der Bildung der Eltern und des Vorbesitzes einer Mofa-Prüfbescheinigung weisen zwar auch in die jeweils erwartete Richtung, sind aber im geschätzten Modell nicht signifikant und können daher in der multivariaten Betrachtung nicht bestätigt werden.

Als nächstes soll nun ein Modell betrachtet werden, in dem auch die Angaben der Befragten zu ihrem Migrationshintergrund und zur Haushaltsgröße für die Schätzung der Wahrscheinlichkeit einer BF17-Teilnahme berücksichtigt werden. Die Haushaltsgröße liegt in metrischer Form vor und weist eine annähernde Normalverteilung auf, so dass die

entsprechende Variable für die Modellschätzung nicht modifiziert werden muss. Die Angaben zum Migrationshintergrund, die in den Abschnitten 4.1 und 5.1 noch in mehreren Variablen abgebildet worden sind, werden hier in eine einzige Variable zusammengeführt: Hat ein Befragter angegeben, über eine ausländische Staatsangehörigkeit zu verfügen, im Ausland geboren worden zu sein oder einen Elternteil zu besitzen, der im Ausland geboren wurde, so nimmt die neue Variable den Wert „1“ an. Trifft keiner dieser Sachverhalte zu, wird hingegen der Wert „0“ vergeben.

Wie bereits erwähnt liegen die beschriebenen Informationen für Befragte des FE 82.0316/2006 nicht vor, so dass sich die verarbeitete Fallzahl im neuen Modell von 21.382 auf 4.688 Befragte reduziert. Aus den auf dieser Basis vorgenommenen Schätzungen lassen sich folgende signifikante Ergebnisse herauslesen: (vgl. Tab. 6-2):

- Wie bereits im zuvor errechneten Modell begünstigt eine höhere Bildung der Befragten die BF17-Teilnahme.
- Auch der Schulabschluss der Eltern besitzt in diesem Modell einen positiven Effekt auf die Wahrscheinlichkeit zur BF17-Teilnahme.
- Bei Vorliegen eines Migrationshintergrundes sinkt die Chance für die BF17-Teilnahme um die Hälfte.
- Mit steigender Personenzahl im Haushalt erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, am BF17 teilzunehmen.
- Befragte, die einem städtischen Regionstyp zugeordnet werden können, absolvieren eher die herkömmliche Fahrausbildung.
- Der Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung sowie einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder begünstigt die BF17-Teilnahme deutlich.

Der letztgenannte Zusammenhang überrascht zunächst, klärt sich aber auf, wenn man sich die Zusammensetzung der für die Modellschätzung herangezogenen Gruppen von Fahranfängern vor Augen hält: Durch den Ausschluss der Befragten des FE 82.0316/2006 verbleiben lediglich 2014 befragte, herkömmlich ausgebildete Fahranfänger im Modell. Diesen stehen jedoch BF17-Teilnehmer aus den Jahren 2007 und 2014 gegenüber. Da der Vorbesitz von Fahrerlaubnissen unter den Befragten des Jahres 2014 unabhängig vom Modus ihres Fahrerlaubnisserwerbs deutlich unüblicher war als noch 2007, befindet sich ein höherer Anteil von BF17-Teilnehmern mit Fahrerlaubnis-Vorbesitz (aus dem Jahr 2007) im errechneten Modell als

dies für herkömmlich ausgebildete Fahranfänger der Fall ist. Der errechnete signifikante Zusammenhang beruht damit auf der Selektion der Befragten im geschätzten Modell und sollte nicht als generelle Kausalbeziehung verstanden werden.

Einflussgröße	Regressionskoeffizient	Chance für die BF17-Teilnahme
Geschlecht: männlich	- 0,174	0,840
Herkunft: Neue Bundesländer	- 0,091	0,913
Schulabschluss: Mittlere Reife	0,417*	1,517
Schulabschluss: Fachhochschulreife	0,480*	1,616
Schulabschluss: Abitur	0,670*	1,954
Schulabschluss der Eltern: Mittlere Reife	0,517*	1,676
Schulabschluss der Eltern: Abitur	0,792*	2,209
Migrationshintergrund	- 0,694*	0,500
Haushaltsgröße	0,744	1,248
Regionsgrundtyp: Stadt / verstädterter Raum	- 0,452*	0,636
Pkw-Verfügbarkeit: Weniger als 2	- 0,173	0,841
Pkw-Verfügbarkeit: Mehr als 2	0,053	1,055
Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung	1,323*	3,754
Vorbesitz einer Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkraftrad	0,870*	2,386
Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis	0,261	1,299

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < 0,05$);

Anzahl einbezogener Fälle: $n = 4.688$;

Abhängige Variable: „BF17-Teilnehmer“ (1) versus „Herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger“ (0);

Lesebeispiel: Die Wahrscheinlichkeit für die BF17-Teilnahme ist für Personen aus städtischen Regionen um den Faktor 0,636 geringer als für Personen aus dem ländlichen Raum.

Tab. 6-2: Einfluss struktureller Rahmenbedingungen auf die Wahrscheinlichkeit der BF17-Teilnahme – inklusive Migrationshintergrund und Haushaltsgröße

Weiterhin ist zu erwähnen, dass sich in dem im zweiten Schritt geschätzten Modell keine signifikanten Effekte für das Geschlecht, die regionale Herkunft, die Pkw-Verfügbarkeit und den Vorbesitz einer sonstigen Fahrerlaubnis feststellen lassen. Im Fall der Pkw-Verfügbarkeit könnte dies mit der Berücksichtigung der Haushaltsgröße zusammenhängen, die stark mit dem erstgenannten Merkmal korreliert und den zuvor gemessenen Einfluss somit verringert.

Die weiteren beschriebenen Befunde passen weiterhin sehr gut zu den bereits in den bivariaten Auswertungen berichteten Zusammenhängen.

Literatur

BACKHAUS, K.; ERICHSON, B.; PLINKE, W.; WEIBER, R. (2011)

Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. 13. überarbeitete Auflage, Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag

[BBSR] BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (2013a)

INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum und Stadtentwicklung. Ausgabe 2013. Bonn: BBSR

[BBSR] BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (2013b)

INKAR. Erläuterungen zu den Raumbezügen. Bonn: BBSR

[DESTATIS] STATISTISCHES BUNDESAMT (2014)

Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr. 2013. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

FUNK, W. (2012)

Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.323 / 2007. Schlussbericht zum 15.11.2012. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

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. (2014)

Fahranfängerbefragung 2014: 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0585 / 2013. Schlussbericht zum 31. August 2014. Nürnberg: IfeS

FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (In Bearbeitung)

Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.362 / 2009. Nürnberg: IfeS

FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R.; GRÜNINGER, M. (2012)

Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang

der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

HARTMANN, D. (2005)

Das Konzept und der Modellversuch. Das niedersächsische Modell: Entstehung, Rahmenbedingungen, Entwicklungsmöglichkeiten. In: NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR (Hrsg.): Symposium zum Niedersächsischen Modellversuch "Begleitetes Fahren mit 17" am 14.11.2005 in Berlin. Kurzfassung der Fachvorträge. Hannover: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 4-5

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2008)

Fahrerlaubnisse (FE): Fahrerlaubnisprüfungen, Fahrerlaubniserteilungen, Fahrerlaubnisbestand, Fahrerlaubnis auf Probe, Fahrlehrerlaubnisse, Fahrerlaubnismaßnahmen, Fahrerkarten – Jahr 2007. FE 1. Flensburg: KBA

PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003)

Begleitetes Fahren ab 17. Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

ROSSNAGEL, T.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2015)

Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten Fahren ab 17. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0638/2015. Meilenstein 1: Prozessevaluation „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ (FE 82.298/2005). 15. Dezember 2015. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

ROSSNAGEL, T.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016a)

Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten Fahren ab 17. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0638/2015. Meilenstein 2: Erstellung des kombinierten Datensatzes aus FE 82.210/2001: Mobilitätsstudie Fahrerinnen und Fahrer ab 17 und FE 82.0585/2013: Fahrerinnenbefragung 2014 – 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. 15. Februar 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

ROSSNAGEL, T.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016b)

Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten Fahren ab 17. Forschungsprogramm Straßenverkehrs-

sicherheit FE 82.0638/2015. Meilenstein 3: Zusammenführung von fünf BAST-Fahrerinnenbefragungsdatensätzen. 15. April 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

SCHADE, F.-D.; HEINZMANN, H.-J. (2011)

Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 218. Bremerhaven: Wissenschaftsverlag NW

SCHERER, S.; BRÜDERL, J. (2010)

Sequenzdatenanalyse. In: WOLF, C.; BEST, H. (Hrsg.): Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 1031-1051

SCHÖNE, C.; STIENSMEIER-PELSTER, J. (2005)

Das Modell in der Praxis. Vorläufige Ergebnisse der wissenschaftlichen Evaluation. In: NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR (Hrsg.): Symposium zum Niedersächsischen Modellversuch "Begleitetes Fahren mit 17" am 14.11.2005 in Berlin. Kurzfassung der Fachvorträge. Hannover: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 6-7

WILLMES-LENZ, G. (2003)

Unfallrisiko Fahrerinnen. Absenkung des Anfängerrisikos durch Begleitetes Fahren. In: DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSSWISSENSCHAFT (Hrsg.): Deutscher Verkehrsgerichtstag 2003, Veröffentlichung der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 30. und 31. Januar in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Hamburg: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 68-84

WITTENBERG, R.; CRAMER, H. VICARI, B. (2014)

Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung. Konstanz, München: UVK

Anhang 1:

Liste der neu gebildeten Variablen im LONG-Datensatz zum FE 82.0298/2005 und deren Ursprungsvariablen

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
f23i	f23	g29					
f9_1i	f9_1	g21_1					
f9_2i	f9_2	g21_2					
f9_3i	f9_3	g21_3					
f9_4i	f9_4	g21_4					
f9_5i	f9_5	g21_5					
f9_6i	f9_6	g21_6					
f9_7i	f9_7	g21_7					
f9_8i	f9_8	g21_8					
f9_9i	f9_9	g21_9					
f9_10i	f9_10	g21_10					
f9_11i	f9_11	g21_11					
f9_12i	f9_12	g21_12					
f9_13i	f9_13	g21_13					
f9_13ul	f9_13u	g21_13u					
g5_1i		g5_1	n2_1				
g5_2i		g5_2	n2_2				
g5_3i		g5_3	n2_3				
g5_4i		g5_4	n2_4				
g5_5i		g5_5	n2_5				
g5_2dl		g5_2d	n2_2d				
g5_3dl		g5_3d	n2_3d				
g5_4dl		g5_4d	n2_4d				
g5_5dl		g5_5d	n2_5d				
g6i		g6	n3				
g35_1i		g35_1	n27_1				
g35_2i		g35_2	n27_2				
g35_3i		g35_3	n27_3				
g35_4i		g35_4	n27_4				
g47_1dl		g47_1d	n40_1d				
g47_2dl		g47_2d	n40_2d				
g31_1dl		g31_1d	n23_1d				
g31_2dl		g31_2d	n23_2d				
g31_3ul		g31_3u	n23_3u				
g31_4dl		g31_4d	n23_4d				
g31_5dl		g31_5d	n23_5d				
g31_6dl		g31_6d	n23_6d				
g31_7ul		g31_7u	n23_7u				
g31_8dl		g31_8d	n23_8d				
g31_9dl		g31_9d	n23_9d				
g31_10dl		g31_10d	n23_10d				
g31_11ul		g31_11u	n23_11u				
g31_12dl		g31_12d	n23_12d				
g24_1i		g24_1	n16_1				
g24_2i		g24_2	n16_2				
g24_3i		g24_3	n16_3				
g24_4i		g24_4	n16_4				
g24_5i		g24_5	n16_5				
g24_6i		g24_6	n16_6				
g24_7i		g24_7	n16_7				
g24_6ul		g24_6u	n16_6u				
g37_1i		g37_1	n29_1				
g37_2i		g37_2	n29_2				
g37_3i		g37_3	n29_3				
g37_4i		g37_4	n29_4				
g38_1i		g38_1	n30_1				
g38_2i		g38_2	n30_2				
g38_3i		g38_3	n30_3				
g40_1i		g40_1	n31_1				
g40_2i		g40_2	n31_2				
g40_3i		g40_3	n31_3				
g40_4i		g40_4	n31_4				
g40_5i		g40_5	n31_5				
g40_6i		g40_6	n31_6				
g40_7i		g40_7	n31_7				
g40_8i		g40_8	n31_8				
g40_9i		g40_9	n31_9				
g40_10i		g40_10	n31_10				
g40_11i		g40_11	n31_11				
g40_12i		g40_12	n31_12				
g40_13i		g40_13	n31_13				
g24_6us1i		g24_6us1	n16_6us1				
g24_6us2i		g24_6us2	n16_6us2				
g24_6us3i		g24_6us3	n16_6us3				
g24_6us4i		g24_6us4	n16_6us4				
g24_6us5i		g24_6us5	n16_6us5				
g24_6us6i		g24_6us6	n16_6us6				

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
g24_6us7l		g24_6us7	n16_6us7				
g24_6us8l		g24_6us8	n16_6us8				
g24_6us9l		g24_6us9	n16_6us9				
g24_6us10l		g24_6us10	n16_6us10				
g24_6us11l		g24_6us11	n16_6us11				
g24_6us12l		g24_6us12	n16_6us12				
g24_6us13l		g24_6us13	n16_6us13				
g24_6us14l		g24_6us14	n16_6us14				
f29_1l	f29_1		n20_1		o9_1		p9_1
f29_2l	f29_2		n20_2		o9_2		p9_2
f29_3l	f29_3		n20_3		o9_3		p9_3
f29_4l	f29_4		n20_4		o9_4		p9_4
f29_3ul	f29_3u		n20_3u		o9_3u		p9_3u
f11_2ul	f11_2u		n14_2u		o6_2u		p6_2u
f11_3ul	f11_3u		n14_3u		o6_3u		p6_3u
f20_1l	f20_1		n12_1		o4_1		p4_1
f20_2l	f20_2		n12_2		o4_2		p4_2
f20_3l	f20_3		n12_3		o4_3		p4_3
f20_4l	f20_4		n12_4		o4_4		p4_4
f20_5l	f20_5		n12_5		o4_5		p4_5
f20_6l	f20_6		n12_6		o4_6		p4_6
f20_7l	f20_7		n12_7		o4_7		p4_7
f20_8l	f20_8		n12_8		o4_8		p4_8
f20_9l	f20_9		n12_9		o4_9		p4_9
f20_10l	f20_10		n12_10		o4_10		p4_10
f20_11l	f20_11		n12_11		o4_11		p4_11
f20_12l	f20_12		n12_12		o4_12		p4_12
f20_13l	f20_13		n12_13		o4_13		p4_13
f20_14l	f20_14		n12_14		o4_14		p4_14
f20_15l	f20_15		n12_15		o4_15		p4_15
f20_14ul	f20_14u		n12_14u		o4_14u		p4_14u
f32l	f32		n34		o13		p13
f32_3dl	f32_3d		n34_3d		o13_3d		p13_3d
f32_4dl	f32_4d		n34_4d		o13_4d		p13_4d
f32_5dl	f32_5d		n34_5d		o13_5d		p13_5d
f41l	f41		n44		o16		p16
f41_2ul	f41_2u		n44_2u		o16_2u		p16_2u
f41_2s1l	f41_2s1		n44_2s1		o16_2s1		p16_2s1
f41_2s2l	f41_2s2		n44_2s2		o16_2s2		p16_2s2
f41_2s3l	f41_2s3		n44_2s3		o16_2s3		p16_2s3
f41_2s4l	f41_2s4		n44_2s4		o16_2s4		p16_2s4
f41_2s5l	f41_2s5		n44_2s5		o16_2s5		p16_2s5
f41_2s6l	f41_2s6		n44_2s6		o16_2s6		p16_2s6
f41_2s7l	f41_2s7		n44_2s7		o16_2s7		p16_2s7
f41_2s8l	f41_2s8		n44_2s8		o16_2s8		p16_2s8
f41_2s9l	f41_2s9		n44_2s9		o16_2s9		p16_2s9
f41_2s10l	f41_2s10		n44_2s10		o16_2s10		p16_2s10
f41_2s11l	f41_2s11		n44_2s11		o16_2s11		p16_2s11
f41_2s12l	f41_2s12		n44_2s12		o16_2s12		p16_2s12
f41_2s13l	f41_2s13		n44_2s13		o16_2s13		p16_2s13
f41_2s14l	f41_2s14		n44_2s14		o16_2s14		p16_2s14
f29_s1l	f29_s1		n20_s1		o9_s1		p9_s1
f29_s2l	f29_s2		n20_s2		o9_s2		p9_s2
f29_s3l	f29_s3		n20_s3		o9_s3		p9_s3
f29_s4l	f29_s4		n20_s4		o9_s4		p9_s4
f29_s5l	f29_s5		n20_s5		o9_s5		p9_s5
f29_s6l	f29_s6		n20_s6		o9_s6		p9_s6
f29_s7l	f29_s7		n20_s7		o9_s7		p9_s7
f20_s1l	f20_s1		n12_14s1		o4_14s1		p4_14s1
f20_s4l	f20_s4		n12_14s4		o4_14s4		p4_14s4
f20_s5l	f20_s5		n12_14s5		o4_14s5		p4_14s5
f20_s6l	f20_s6		n12_14s6		o4_14s6		p4_14s6
f20_s7l	f20_s7		n12_14s7		o4_14s7		p4_14s7
edayl	eday	g_eday		H_EDAY		i_EDAY	
emthl	emth	g_emth		H_EMTH		i_EMTH	
f12_1l	f12_1	g12_1		h8_1		i8_1	
f12_2l	f12_2	g12_2		h8_2		i8_2	
f12_3l	f12_3	g12_3		h8_3		i8_3	
f12_4l	f12_4	g12_4		h8_4		i8_4	
f12_5l	f12_5	g12_5		h8_5		i8_5	
f12_6l	f12_6	g12_6		h8_6		i8_6	
f12_7l	f12_7	g12_7		h8_7		i8_7	
gesternl	gestern	g_gestern		H_GESTERN		i_GESTERN	
vor2tagl	vor2tag	g_vor2tag		H_VOR2TAG		i_VOR2TAG	
vor3tagl	vor3tag	g_vor3tag		H_VOR3TAG		i_VOR3TAG	
vor4tagl	vor4tag	g_vor4tag		H_VOR4TAG		i_VOR4TAG	
vor5tagl	vor5tag	g_vor5tag		H_VOR5TAG		i_VOR5TAG	

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
vor6tagl	vor6tag	g_vor6tag		H_VOR6TAG		i_VOR6TAG	
vor7tagl	vor7tag	g_vor7tag		H_VOR7TAG		i_VOR7TAG	
f13_4l	f13_4	g13_4		h9_4		i9_4	
f13_5l	f13_5	g13_5		h9_5		i9_5	
f13_6l	f13_6	g13_6		h9_6		i9_6	
f13_7l	f13_7	g13_7		h9_7		i9_7	
f13_8l	f13_8	g13_8		h9_8		i9_8	
f13_9l	f13_9	g13_9		h9_9		i9_9	
f13_10l	f13_10	g13_10		h9_10		i9_10	
f13_11l	f13_11	g13_11		h9_11		i9_11	
f13_12l	f13_12	g13_12		h9_12		i9_12	
f13_13l	f13_13	g13_13		h9_13		i9_13	
f13_14l	f13_14	g13_14		h9_14		i9_14	
f13_15l	f13_15	g13_15		h9_15		i9_15	
f13_17l	f13_17	g13_17		h9_17		i9_17	
f13_18l	f13_18	g13_18		h9_18		i9_18	
f13_19l	f13_19	g13_19		h9_19		i9_19	
f13_20l	f13_20	g13_20		h9_20		i9_20	
f13_21l	f13_21	g13_21		h9_21		i9_21	
f13_22l	f13_22	g13_22		h9_22		i9_22	
f13_23l	f13_23	g13_23		h9_23		i9_23	
f13_24l	f13_24	g13_24		h9_24		i9_24	
f13_25l	f13_25	g13_25		h9_25		i9_25	
f13_26l	f13_26	g13_26		h9_26		i9_26	
f13_27l	f13_27	g13_27		h9_27		i9_27	
f13_1ul	f13_1u	g13_1u		h9_1u		i9_1u	
f13_2dl	f13_2d	g13_2d		h9_2d		i9_2d	
f13_11ul	f13_11u	g13_11u		h9_11u		i9_11u	
f14_3l	f14_3	g14_3		h10_3		i10_3	
f14_4l	f14_4	g14_4		h10_4		i10_4	
f14_5l	f14_5	g14_5		h10_5		i10_5	
f14_6l	f14_6	g14_6		h10_6		i10_6	
f14_7l	f14_7	g14_7		h10_7		i10_7	
f14_8l	f14_8	g14_8		h10_8		i10_8	
f14_9l	f14_9	g14_9		h10_9		i10_9	
f14_10l	f14_10	g14_10		h10_10		i10_10	
f14_11l	f14_11	g14_11		h10_11		i10_11	
f14_12l	f14_12	g14_12		h10_12		i10_12	
f14_13l	f14_13	g14_13		h10_13		i10_13	
f14_14l	f14_14	g14_14		h10_14		i10_14	
f14_15l	f14_15	g14_15		h10_15		i10_15	
f14_17l	f14_17	g14_17		h10_17		i10_17	
f14_18l	f14_18	g14_18		h10_18		i10_18	
f14_19l	f14_19	g14_19		h10_19		i10_19	
f14_20l	f14_20	g14_20		h10_20		i10_20	
f14_21l	f14_21	g14_21		h10_21		i10_21	
f14_22l	f14_22	g14_22		h10_22		i10_22	
f14_23l	f14_23	g14_23		h10_23		i10_23	
f14_24l	f14_24	g14_24		h10_24		i10_24	
f14_25l	f14_25	g14_25		h10_25		i10_25	
f14_26l	f14_26	g14_26		h10_26		i10_26	
f14_27l	f14_27	g14_27		h10_27		i10_27	
f14_1ul	f14_1u	g14_1u		h10_1u		i10_1u	
f14_2dl	f14_2d	g14_2d		h10_2d		i10_2d	
f14_11ul	f14_11u	g14_11u		h10_11u		i10_11u	
f15_3l	f15_3	g15_3		h11_3		i11_3	
f15_4l	f15_4	g15_4		h11_4		i11_4	
f15_5l	f15_5	g15_5		h11_5		i11_5	
f15_6l	f15_6	g15_6		h11_6		i11_6	
f15_7l	f15_7	g15_7		h11_7		i11_7	
f15_8l	f15_8	g15_8		h11_8		i11_8	
f15_9l	f15_9	g15_9		h11_9		i11_9	
f15_10l	f15_10	g15_10		h11_10		i11_10	
f15_11l	f15_11	g15_11		h11_11		i11_11	
f15_12l	f15_12	g15_12		h11_12		i11_12	
f15_13l	f15_13	g15_13		h11_13		i11_13	
f15_14l	f15_14	g15_14		h11_14		i11_14	
f15_15l	f15_15	g15_15		h11_15		i11_15	
f15_17l	f15_17	g15_17		h11_17		i11_17	
f15_18l	f15_18	g15_18		h11_18		i11_18	
f15_19l	f15_19	g15_19		h11_19		i11_19	
f15_20l	f15_20	g15_20		h11_20		i11_20	
f15_21l	f15_21	g15_21		h11_21		i11_21	
f15_22l	f15_22	g15_22		h11_22		i11_22	
f15_23l	f15_23	g15_23		h11_23		i11_23	
f15_24l	f15_24	g15_24		h11_24		i11_24	
f15_25l	f15_25	g15_25		h11_25		i11_25	

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
f15_26l	f15_26	g15_26		h11_26		i11_26	
f15_27l	f15_27	g15_27		h11_27		i11_27	
f15_1ul	f15_1u	g15_1u		h11_1u		i11_1u	
f15_2dl	f15_2d	g15_2d		h11_2d		i11_2d	
f15_11ul	f15_11u	g15_11u		h11_11u		i11_11u	
f16_3l	f16_3	g16_3		h12_3		i12_3	
f16_4l	f16_4	g16_4		h12_4		i12_4	
f16_5l	f16_5	g16_5		h12_5		i12_5	
f16_6l	f16_6	g16_6		h12_6		i12_6	
f16_7l	f16_7	g16_7		h12_7		i12_7	
f16_8l	f16_8	g16_8		h12_8		i12_8	
f16_9l	f16_9	g16_9		h12_9		i12_9	
f16_10l	f16_10	g16_10		h12_10		i12_10	
f16_11l	f16_11	g16_11		h12_11		i12_11	
f16_12l	f16_12	g16_12		h12_12		i12_12	
f16_13l	f16_13	g16_13		h12_13		i12_13	
f16_14l	f16_14	g16_14		h12_14		i12_14	
f16_15l	f16_15	g16_15		h12_15		i12_15	
f16_17l	f16_17	g16_17		h12_17		i12_17	
f16_18l	f16_18	g16_18		h12_18		i12_18	
f16_19l	f16_19	g16_19		h12_19		i12_19	
f16_20l	f16_20	g16_20		h12_20		i12_20	
f16_21l	f16_21	g16_21		h12_21		i12_21	
f16_22l	f16_22	g16_22		h12_22		i12_22	
f16_23l	f16_23	g16_23		h12_23		i12_23	
f16_24l	f16_24	g16_24		h12_24		i12_24	
f16_25l	f16_25	g16_25		h12_25		i12_25	
f16_26l	f16_26	g16_26		h12_26		i12_26	
f16_27l	f16_27	g16_27		h12_27		i12_27	
f16_1ul	f16_1u	g16_1u		h12_1u		i12_1u	
f16_2dl	f16_2d	g16_2d		h12_2d		i12_2d	
f16_11ul	f16_11u	g16_11u		h12_11u		i12_11u	
f17_3l	f17_3	g17_3		h13_3		i13_3	
f17_4l	f17_4	g17_4		h13_4		i13_4	
f17_5l	f17_5	g17_5		h13_5		i13_5	
f17_6l	f17_6	g17_6		h13_6		i13_6	
f17_7l	f17_7	g17_7		h13_7		i13_7	
f17_8l	f17_8	g17_8		h13_8		i13_8	
f17_9l	f17_9	g17_9		h13_9		i13_9	
f17_10l	f17_10	g17_10		h13_10		i13_10	
f17_11l	f17_11	g17_11		h13_11		i13_11	
f17_12l	f17_12	g17_12		h13_12		i13_12	
f17_13l	f17_13	g17_13		h13_13		i13_13	
f17_14l	f17_14	g17_14		h13_14		i13_14	
f17_15l	f17_15	g17_15		h13_15		i13_15	
f17_17l	f17_17	g17_17		h13_17		i13_17	
f17_18l	f17_18	g17_18		h13_18		i13_18	
f17_19l	f17_19	g17_19		h13_19		i13_19	
f17_20l	f17_20	g17_20		h13_20		i13_20	
f17_21l	f17_21	g17_21		h13_21		i13_21	
f17_22l	f17_22	g17_22		h13_22		i13_22	
f17_23l	f17_23	g17_23		h13_23		i13_23	
f17_24l	f17_24	g17_24		h13_24		i13_24	
f17_25l	f17_25	g17_25		h13_25		i13_25	
f17_26l	f17_26	g17_26		h13_26		i13_26	
f17_27l	f17_27	g17_27		h13_27		i13_27	
f17_1ul	f17_1u	g17_1u		h13_1u		i13_1u	
f17_2dl	f17_2d	g17_2d		h13_2d		i13_2d	
f17_11ul	f17_11u	g17_11u		h13_11u		i13_11u	
f18_3l	f18_3	g18_3		h14_3		i14_3	
f18_4l	f18_4	g18_4		h14_4		i14_4	
f18_5l	f18_5	g18_5		h14_5		i14_5	
f18_6l	f18_6	g18_6		h14_6		i14_6	
f18_7l	f18_7	g18_7		h14_7		i14_7	
f18_8l	f18_8	g18_8		h14_8		i14_8	
f18_9l	f18_9	g18_9		h14_9		i14_9	
f18_10l	f18_10	g18_10		h14_10		i14_10	
f18_11l	f18_11	g18_11		h14_11		i14_11	
f18_12l	f18_12	g18_12		h14_12		i14_12	
f18_13l	f18_13	g18_13		h14_13		i14_13	
f18_14l	f18_14	g18_14		h14_14		i14_14	
f18_15l	f18_15	g18_15		h14_15		i14_15	
f18_17l	f18_17	g18_17		h14_17		i14_17	
f18_18l	f18_18	g18_18		h14_18		i14_18	
f18_19l	f18_19	g18_19		h14_19		i14_19	
f18_20l	f18_20	g18_20		h14_20		i14_20	
f18_21l	f18_21	g18_21		h14_21		i14_21	

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
f18_22l	f18_22	g18_22		h14_22		i14_22	
f18_23l	f18_23	g18_23		h14_23		i14_23	
f18_24l	f18_24	g18_24		h14_24		i14_24	
f18_25l	f18_25	g18_25		h14_25		i14_25	
f18_26l	f18_26	g18_26		h14_26		i14_26	
f18_27l	f18_27	g18_27		h14_27		i14_27	
f18_1ul	f18_1u	g18_1u		h14_1u		i14_1u	
f18_2dl	f18_2d	g18_2d		h14_2d		i14_2d	
f18_11ul	f18_11u	g18_11u		h14_11u		i14_11u	
f19_3l	f19_3	g19_3		h15_3		i15_3	
f19_4l	f19_4	g19_4		h15_4		i15_4	
f19_5l	f19_5	g19_5		h15_5		i15_5	
f19_6l	f19_6	g19_6		h15_6		i15_6	
f19_7l	f19_7	g19_7		h15_7		i15_7	
f19_8l	f19_8	g19_8		h15_8		i15_8	
f19_9l	f19_9	g19_9		h15_9		i15_9	
f19_10l	f19_10	g19_10		h15_10		i15_10	
f19_11l	f19_11	g19_11		h15_11		i15_11	
f19_12l	f19_12	g19_12		h15_12		i15_12	
f19_13l	f19_13	g19_13		h15_13		i15_13	
f19_14l	f19_14	g19_14		h15_14		i15_14	
f19_15l	f19_15	g19_15		h15_15		i15_15	
f19_17l	f19_17	g19_17		h15_17		i15_17	
f19_18l	f19_18	g19_18		h15_18		i15_18	
f19_19l	f19_19	g19_19		h15_19		i15_19	
f19_20l	f19_20	g19_20		h15_20		i15_20	
f19_21l	f19_21	g19_21		h15_21		i15_21	
f19_22l	f19_22	g19_22		h15_22		i15_22	
f19_23l	f19_23	g19_23		h15_23		i15_23	
f19_24l	f19_24	g19_24		h15_24		i15_24	
f19_25l	f19_25	g19_25		h15_25		i15_25	
f19_26l	f19_26	g19_26		h15_26		i15_26	
f19_27l	f19_27	g19_27		h15_27		i15_27	
f19_1ul	f19_1u	g19_1u		h15_1u		i15_1u	
f19_2dl	f19_2d	g19_2d		h15_2d		i15_2d	
f19_11ul	f19_11u	g19_11u		h15_11u		i15_11u	
dat_gestern	dat_gestern	g_dat_gestern		h_dat_gestern		i_dat_gestern	
dat_vor2tag	dat_vor2tag	g_dat_vor2tag		h_dat_vor2tag		i_dat_vor2tag	
dat_vor3tag	dat_vor3tag	g_dat_vor3tag		h_dat_vor3tag		i_dat_vor3tag	
dat_vor4tag	dat_vor4tag	g_dat_vor4tag		h_dat_vor4tag		i_dat_vor4tag	
dat_vor5tag	dat_vor5tag	g_dat_vor5tag		h_dat_vor5tag		i_dat_vor5tag	
dat_vor6tag	dat_vor6tag	g_dat_vor6tag		h_dat_vor6tag		i_dat_vor6tag	
dat_vor7tag	dat_vor7tag	g_dat_vor7tag		h_dat_vor7tag		i_dat_vor7tag	
Mo_Pkw	f_Mo_Pkw	g_Mo_Pkw		h_Mo_Pkw		i_Mo_Pkw	
Mo_Ziel1	f_Mo_Ziel1	g_Mo_Ziel1		h_Mo_Ziel1		i_Mo_Ziel1	
Mo_Ziel2	f_Mo_Ziel2	g_Mo_Ziel2		h_Mo_Ziel2		i_Mo_Ziel2	
Mo_Ziel3	f_Mo_Ziel3	g_Mo_Ziel3		h_Mo_Ziel3		i_Mo_Ziel3	
Mo_Ziel4	f_Mo_Ziel4	g_Mo_Ziel4		h_Mo_Ziel4		i_Mo_Ziel4	
Mo_Ziel5	f_Mo_Ziel5	g_Mo_Ziel5		h_Mo_Ziel5		i_Mo_Ziel5	
Mo_Ziel6	f_Mo_Ziel6	g_Mo_Ziel6		h_Mo_Ziel6		i_Mo_Ziel6	
Mo_Ziel7	f_Mo_Ziel7	g_Mo_Ziel7		h_Mo_Ziel7		i_Mo_Ziel7	
Mo_Ziel8	f_Mo_Ziel8	g_Mo_Ziel8		h_Mo_Ziel8		i_Mo_Ziel8	
Mo_Ziel9	f_Mo_Ziel9	g_Mo_Ziel9		h_Mo_Ziel9		i_Mo_Ziel9	
Mo_Mit1	f_Mo_Mit1	g_Mo_Mit1		h_Mo_Mit1		i_Mo_Mit1	
Mo_Mit2	f_Mo_Mit2	g_Mo_Mit2		h_Mo_Mit2		i_Mo_Mit2	
Mo_Mit3	f_Mo_Mit3	g_Mo_Mit3		h_Mo_Mit3		i_Mo_Mit3	
Mo_Mit4	f_Mo_Mit4	g_Mo_Mit4		h_Mo_Mit4		i_Mo_Mit4	
Mo_Art1	f_Mo_Art1	g_Mo_Art1		h_Mo_Art1		i_Mo_Art1	
Mo_Art2	f_Mo_Art2	g_Mo_Art2		h_Mo_Art2		i_Mo_Art2	
Mo_Art3	f_Mo_Art3	g_Mo_Art3		h_Mo_Art3		i_Mo_Art3	
Mo_Bed1	f_Mo_Bed1	g_Mo_Bed1		h_Mo_Bed1		i_Mo_Bed1	
Mo_Bed2	f_Mo_Bed2	g_Mo_Bed2		h_Mo_Bed2		i_Mo_Bed2	
Mo_Bed3	f_Mo_Bed3	g_Mo_Bed3		h_Mo_Bed3		i_Mo_Bed3	
Mo_Bed4	f_Mo_Bed4	g_Mo_Bed4		h_Mo_Bed4		i_Mo_Bed4	
Mo_Bed5	f_Mo_Bed5	g_Mo_Bed5		h_Mo_Bed5		i_Mo_Bed5	
Mo_Bed6	f_Mo_Bed6	g_Mo_Bed6		h_Mo_Bed6		i_Mo_Bed6	
Mo_Bed7	f_Mo_Bed7	g_Mo_Bed7		h_Mo_Bed7		i_Mo_Bed7	
Mo_Bed8	f_Mo_Bed8	g_Mo_Bed8		h_Mo_Bed8		i_Mo_Bed8	
Mo_Km	f_Mo_Km	g_Mo_Km		h_Mo_Km		i_Mo_Km	
Mo_Zeit	f_Mo_Zeit	g_Mo_Zeit		h_Mo_Zeit		i_Mo_Zeit	
Di_Pkw	f_Di_Pkw	g_Di_Pkw		h_Di_Pkw		i_Di_Pkw	
Di_Ziel1	f_Di_Ziel1	g_Di_Ziel1		h_Di_Ziel1		i_Di_Ziel1	
Di_Ziel2	f_Di_Ziel2	g_Di_Ziel2		h_Di_Ziel2		i_Di_Ziel2	
Di_Ziel3	f_Di_Ziel3	g_Di_Ziel3		h_Di_Ziel3		i_Di_Ziel3	
Di_Ziel4	f_Di_Ziel4	g_Di_Ziel4		h_Di_Ziel4		i_Di_Ziel4	
Di_Ziel5	f_Di_Ziel5	g_Di_Ziel5		h_Di_Ziel5		i_Di_Ziel5	
Di_Ziel6	f_Di_Ziel6	g_Di_Ziel6		h_Di_Ziel6		i_Di_Ziel6	

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
Di_Ziel7	f_Di_Ziel7	g_Di_Ziel7		h_Di_Ziel7		i_Di_Ziel7	
Di_Ziel8	f_Di_Ziel8	g_Di_Ziel8		h_Di_Ziel8		i_Di_Ziel8	
Di_Ziel9	f_Di_Ziel9	g_Di_Ziel9		h_Di_Ziel9		i_Di_Ziel9	
Di_Mit1	f_Di_Mit1	g_Di_Mit1		h_Di_Mit1		i_Di_Mit1	
Di_Mit2	f_Di_Mit2	g_Di_Mit2		h_Di_Mit2		i_Di_Mit2	
Di_Mit3	f_Di_Mit3	g_Di_Mit3		h_Di_Mit3		i_Di_Mit3	
Di_Mit4	f_Di_Mit4	g_Di_Mit4		h_Di_Mit4		i_Di_Mit4	
Di_Art1	f_Di_Art1	g_Di_Art1		h_Di_Art1		i_Di_Art1	
Di_Art2	f_Di_Art2	g_Di_Art2		h_Di_Art2		i_Di_Art2	
Di_Art3	f_Di_Art3	g_Di_Art3		h_Di_Art3		i_Di_Art3	
Di_Bed1	f_Di_Bed1	g_Di_Bed1		h_Di_Bed1		i_Di_Bed1	
Di_Bed2	f_Di_Bed2	g_Di_Bed2		h_Di_Bed2		i_Di_Bed2	
Di_Bed3	f_Di_Bed3	g_Di_Bed3		h_Di_Bed3		i_Di_Bed3	
Di_Bed4	f_Di_Bed4	g_Di_Bed4		h_Di_Bed4		i_Di_Bed4	
Di_Bed5	f_Di_Bed5	g_Di_Bed5		h_Di_Bed5		i_Di_Bed5	
Di_Bed6	f_Di_Bed6	g_Di_Bed6		h_Di_Bed6		i_Di_Bed6	
Di_Bed7	f_Di_Bed7	g_Di_Bed7		h_Di_Bed7		i_Di_Bed7	
Di_Bed8	f_Di_Bed8	g_Di_Bed8		h_Di_Bed8		i_Di_Bed8	
Di_Km	f_Di_Km	g_Di_Km		h_Di_Km		i_Di_Km	
Di_Zeit	f_Di_Zeit	g_Di_Zeit		h_Di_Zeit		i_Di_Zeit	
Mi_Pkw	f_Mi_Pkw	g_Mi_Pkw		h_Mi_Pkw		i_Mi_Pkw	
Mi_Ziel1	f_Mi_Ziel1	g_Mi_Ziel1		h_Mi_Ziel1		i_Mi_Ziel1	
Mi_Ziel2	f_Mi_Ziel2	g_Mi_Ziel2		h_Mi_Ziel2		i_Mi_Ziel2	
Mi_Ziel3	f_Mi_Ziel3	g_Mi_Ziel3		h_Mi_Ziel3		i_Mi_Ziel3	
Mi_Ziel4	f_Mi_Ziel4	g_Mi_Ziel4		h_Mi_Ziel4		i_Mi_Ziel4	
Mi_Ziel5	f_Mi_Ziel5	g_Mi_Ziel5		h_Mi_Ziel5		i_Mi_Ziel5	
Mi_Ziel6	f_Mi_Ziel6	g_Mi_Ziel6		h_Mi_Ziel6		i_Mi_Ziel6	
Mi_Ziel7	f_Mi_Ziel7	g_Mi_Ziel7		h_Mi_Ziel7		i_Mi_Ziel7	
Mi_Ziel8	f_Mi_Ziel8	g_Mi_Ziel8		h_Mi_Ziel8		i_Mi_Ziel8	
Mi_Ziel9	f_Mi_Ziel9	g_Mi_Ziel9		h_Mi_Ziel9		i_Mi_Ziel9	
Mi_Mit1	f_Mi_Mit1	g_Mi_Mit1		h_Mi_Mit1		i_Mi_Mit1	
Mi_Mit2	f_Mi_Mit2	g_Mi_Mit2		h_Mi_Mit2		i_Mi_Mit2	
Mi_Mit3	f_Mi_Mit3	g_Mi_Mit3		h_Mi_Mit3		i_Mi_Mit3	
Mi_Mit4	f_Mi_Mit4	g_Mi_Mit4		h_Mi_Mit4		i_Mi_Mit4	
Mi_Art1	f_Mi_Art1	g_Mi_Art1		h_Mi_Art1		i_Mi_Art1	
Mi_Art2	f_Mi_Art2	g_Mi_Art2		h_Mi_Art2		i_Mi_Art2	
Mi_Art3	f_Mi_Art3	g_Mi_Art3		h_Mi_Art3		i_Mi_Art3	
Mi_Bed1	f_Mi_Bed1	g_Mi_Bed1		h_Mi_Bed1		i_Mi_Bed1	
Mi_Bed2	f_Mi_Bed2	g_Mi_Bed2		h_Mi_Bed2		i_Mi_Bed2	
Mi_Bed3	f_Mi_Bed3	g_Mi_Bed3		h_Mi_Bed3		i_Mi_Bed3	
Mi_Bed4	f_Mi_Bed4	g_Mi_Bed4		h_Mi_Bed4		i_Mi_Bed4	
Mi_Bed5	f_Mi_Bed5	g_Mi_Bed5		h_Mi_Bed5		i_Mi_Bed5	
Mi_Bed6	f_Mi_Bed6	g_Mi_Bed6		h_Mi_Bed6		i_Mi_Bed6	
Mi_Bed7	f_Mi_Bed7	g_Mi_Bed7		h_Mi_Bed7		i_Mi_Bed7	
Mi_Bed8	f_Mi_Bed8	g_Mi_Bed8		h_Mi_Bed8		i_Mi_Bed8	
Mi_Km	f_Mi_Km	g_Mi_Km		h_Mi_Km		i_Mi_Km	
Mi_Zeit	f_Mi_Zeit	g_Mi_Zeit		h_Mi_Zeit		i_Mi_Zeit	
Do_Pkw	f_Do_Pkw	g_Do_Pkw		h_Do_Pkw		i_Do_Pkw	
DO_Ziel1	f_DO_Ziel1	g_DO_Ziel1		h_DO_Ziel1		i_DO_Ziel1	
DO_Ziel2	f_DO_Ziel2	g_DO_Ziel2		h_DO_Ziel2		i_DO_Ziel2	
DO_Ziel3	f_DO_Ziel3	g_DO_Ziel3		h_DO_Ziel3		i_DO_Ziel3	
DO_Ziel4	f_DO_Ziel4	g_DO_Ziel4		h_DO_Ziel4		i_DO_Ziel4	
DO_Ziel5	f_DO_Ziel5	g_DO_Ziel5		h_DO_Ziel5		i_DO_Ziel5	
DO_Ziel6	f_DO_Ziel6	g_DO_Ziel6		h_DO_Ziel6		i_DO_Ziel6	
DO_Ziel7	f_DO_Ziel7	g_DO_Ziel7		h_DO_Ziel7		i_DO_Ziel7	
DO_Ziel8	f_DO_Ziel8	g_DO_Ziel8		h_DO_Ziel8		i_DO_Ziel8	
DO_Ziel9	f_DO_Ziel9	g_DO_Ziel9		h_DO_Ziel9		i_DO_Ziel9	
Do_Mit1	f_Do_Mit1	g_Do_Mit1		h_Do_Mit1		i_Do_Mit1	
Do_Mit2	f_Do_Mit2	g_Do_Mit2		h_Do_Mit2		i_Do_Mit2	
Do_Mit3	f_Do_Mit3	g_Do_Mit3		h_Do_Mit3		i_Do_Mit3	
Do_Mit4	f_Do_Mit4	g_Do_Mit4		h_Do_Mit4		i_Do_Mit4	
Do_Art1	f_Do_Art1	g_Do_Art1		h_Do_Art1		i_Do_Art1	
Do_Art2	f_Do_Art2	g_Do_Art2		h_Do_Art2		i_Do_Art2	
Do_Art3	f_Do_Art3	g_Do_Art3		h_Do_Art3		i_Do_Art3	
Do_Bed1	f_Do_Bed1	g_Do_Bed1		h_Do_Bed1		i_Do_Bed1	
Do_Bed2	f_Do_Bed2	g_Do_Bed2		h_Do_Bed2		i_Do_Bed2	
Do_Bed3	f_Do_Bed3	g_Do_Bed3		h_Do_Bed3		i_Do_Bed3	
Do_Bed4	f_Do_Bed4	g_Do_Bed4		h_Do_Bed4		i_Do_Bed4	
Do_Bed5	f_Do_Bed5	g_Do_Bed5		h_Do_Bed5		i_Do_Bed5	
Do_Bed6	f_Do_Bed6	g_Do_Bed6		h_Do_Bed6		i_Do_Bed6	
Do_Bed7	f_Do_Bed7	g_Do_Bed7		h_Do_Bed7		i_Do_Bed7	
Do_Bed8	f_Do_Bed8	g_Do_Bed8		h_Do_Bed8		i_Do_Bed8	
Do_Km	f_Do_Km	g_Do_Km		h_Do_Km		i_Do_Km	
Do_Zeit	f_Do_Zeit	g_Do_Zeit		h_Do_Zeit		i_Do_Zeit	
Fr_Pkw	f_Fr_Pkw	g_Fr_Pkw		h_Fr_Pkw		i_Fr_Pkw	
FR_Ziel1	f_FR_Ziel1	g_FR_Ziel1		h_FR_Ziel1		i_FR_Ziel1	
FR_Ziel2	f_FR_Ziel2	g_FR_Ziel2		h_FR_Ziel2		i_FR_Ziel2	

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
FR_Ziel3	f_FR_Ziel3	g_FR_Ziel3		h_FR_Ziel3		i_FR_Ziel3	
FR_Ziel4	f_FR_Ziel4	g_FR_Ziel4		h_FR_Ziel4		i_FR_Ziel4	
FR_Ziel5	f_FR_Ziel5	g_FR_Ziel5		h_FR_Ziel5		i_FR_Ziel5	
FR_Ziel6	f_FR_Ziel6	g_FR_Ziel6		h_FR_Ziel6		i_FR_Ziel6	
FR_Ziel7	f_FR_Ziel7	g_FR_Ziel7		h_FR_Ziel7		i_FR_Ziel7	
FR_Ziel8	f_FR_Ziel8	g_FR_Ziel8		h_FR_Ziel8		i_FR_Ziel8	
FR_Ziel9	f_FR_Ziel9	g_FR_Ziel9		h_FR_Ziel9		i_FR_Ziel9	
Fr_Mit1	f_Fr_Mit1	g_Fr_Mit1		h_Fr_Mit1		i_Fr_Mit1	
Fr_Mit2	f_Fr_Mit2	g_Fr_Mit2		h_Fr_Mit2		i_Fr_Mit2	
Fr_Mit3	f_Fr_Mit3	g_Fr_Mit3		h_Fr_Mit3		i_Fr_Mit3	
Fr_Mit4	f_Fr_Mit4	g_Fr_Mit4		h_Fr_Mit4		i_Fr_Mit4	
Fr_Art1	f_Fr_Art1	g_Fr_Art1		h_Fr_Art1		i_Fr_Art1	
Fr_Art2	f_Fr_Art2	g_Fr_Art2		h_Fr_Art2		i_Fr_Art2	
Fr_Art3	f_Fr_Art3	g_Fr_Art3		h_Fr_Art3		i_Fr_Art3	
Fr_Bed1	f_Fr_Bed1	g_Fr_Bed1		h_Fr_Bed1		i_Fr_Bed1	
Fr_Bed2	f_Fr_Bed2	g_Fr_Bed2		h_Fr_Bed2		i_Fr_Bed2	
Fr_Bed3	f_Fr_Bed3	g_Fr_Bed3		h_Fr_Bed3		i_Fr_Bed3	
Fr_Bed4	f_Fr_Bed4	g_Fr_Bed4		h_Fr_Bed4		i_Fr_Bed4	
Fr_Bed5	f_Fr_Bed5	g_Fr_Bed5		h_Fr_Bed5		i_Fr_Bed5	
Fr_Bed6	f_Fr_Bed6	g_Fr_Bed6		h_Fr_Bed6		i_Fr_Bed6	
Fr_Bed7	f_Fr_Bed7	g_Fr_Bed7		h_Fr_Bed7		i_Fr_Bed7	
Fr_Bed8	f_Fr_Bed8	g_Fr_Bed8		h_Fr_Bed8		i_Fr_Bed8	
Fr_Km	f_Fr_Km	g_Fr_Km		h_Fr_Km		i_Fr_Km	
Fr_Zeit	f_Fr_Zeit	g_Fr_Zeit		h_Fr_Zeit		i_Fr_Zeit	
Sa_Pkw	f_Sa_Pkw	g_Sa_Pkw		h_Sa_Pkw		i_Sa_Pkw	
SA_Ziel1	f_SA_Ziel1	g_SA_Ziel1		h_SA_Ziel1		i_SA_Ziel1	
SA_Ziel2	f_SA_Ziel2	g_SA_Ziel2		h_SA_Ziel2		i_SA_Ziel2	
SA_Ziel3	f_SA_Ziel3	g_SA_Ziel3		h_SA_Ziel3		i_SA_Ziel3	
SA_Ziel4	f_SA_Ziel4	g_SA_Ziel4		h_SA_Ziel4		i_SA_Ziel4	
SA_Ziel5	f_SA_Ziel5	g_SA_Ziel5		h_SA_Ziel5		i_SA_Ziel5	
SA_Ziel6	f_SA_Ziel6	g_SA_Ziel6		h_SA_Ziel6		i_SA_Ziel6	
SA_Ziel7	f_SA_Ziel7	g_SA_Ziel7		h_SA_Ziel7		i_SA_Ziel7	
SA_Ziel8	f_SA_Ziel8	g_SA_Ziel8		h_SA_Ziel8		i_SA_Ziel8	
SA_Ziel9	f_SA_Ziel9	g_SA_Ziel9		h_SA_Ziel9		i_SA_Ziel9	
Sa_Mit1	f_Sa_Mit1	g_Sa_Mit1		h_Sa_Mit1		i_Sa_Mit1	
Sa_Mit2	f_Sa_Mit2	g_Sa_Mit2		h_Sa_Mit2		i_Sa_Mit2	
Sa_Mit3	f_Sa_Mit3	g_Sa_Mit3		h_Sa_Mit3		i_Sa_Mit3	
Sa_Mit4	f_Sa_Mit4	g_Sa_Mit4		h_Sa_Mit4		i_Sa_Mit4	
Sa_Art1	f_Sa_Art1	g_Sa_Art1		h_Sa_Art1		i_Sa_Art1	
Sa_Art2	f_Sa_Art2	g_Sa_Art2		h_Sa_Art2		i_Sa_Art2	
Sa_Art3	f_Sa_Art3	g_Sa_Art3		h_Sa_Art3		i_Sa_Art3	
Sa_Bed1	f_Sa_Bed1	g_Sa_Bed1		h_Sa_Bed1		i_Sa_Bed1	
Sa_Bed2	f_Sa_Bed2	g_Sa_Bed2		h_Sa_Bed2		i_Sa_Bed2	
Sa_Bed3	f_Sa_Bed3	g_Sa_Bed3		h_Sa_Bed3		i_Sa_Bed3	
Sa_Bed4	f_Sa_Bed4	g_Sa_Bed4		h_Sa_Bed4		i_Sa_Bed4	
Sa_Bed5	f_Sa_Bed5	g_Sa_Bed5		h_Sa_Bed5		i_Sa_Bed5	
Sa_Bed6	f_Sa_Bed6	g_Sa_Bed6		h_Sa_Bed6		i_Sa_Bed6	
Sa_Bed7	f_Sa_Bed7	g_Sa_Bed7		h_Sa_Bed7		i_Sa_Bed7	
Sa_Bed8	f_Sa_Bed8	g_Sa_Bed8		h_Sa_Bed8		i_Sa_Bed8	
Sa_Km	f_Sa_Km	g_Sa_Km		h_Sa_Km		i_Sa_Km	
Sa_Zeit	f_Sa_Zeit	g_Sa_Zeit		h_Sa_Zeit		i_Sa_Zeit	
So_Pkw	f_So_Pkw	g_So_Pkw		h_So_Pkw		i_So_Pkw	
SO_Ziel1	f_SO_Ziel1	g_SO_Ziel1		h_SO_Ziel1		i_SO_Ziel1	
SO_Ziel2	f_SO_Ziel2	g_SO_Ziel2		h_SO_Ziel2		i_SO_Ziel2	
SO_Ziel3	f_SO_Ziel3	g_SO_Ziel3		h_SO_Ziel3		i_SO_Ziel3	
SO_Ziel4	f_SO_Ziel4	g_SO_Ziel4		h_SO_Ziel4		i_SO_Ziel4	
SO_Ziel5	f_SO_Ziel5	g_SO_Ziel5		h_SO_Ziel5		i_SO_Ziel5	
SO_Ziel6	f_SO_Ziel6	g_SO_Ziel6		h_SO_Ziel6		i_SO_Ziel6	
SO_Ziel7	f_SO_Ziel7	g_SO_Ziel7		h_SO_Ziel7		i_SO_Ziel7	
SO_Ziel8	f_SO_Ziel8	g_SO_Ziel8		h_SO_Ziel8		i_SO_Ziel8	
SO_Ziel9	f_SO_Ziel9	g_SO_Ziel9		h_SO_Ziel9		i_SO_Ziel9	
So_Mit1	f_So_Mit1	g_So_Mit1		h_So_Mit1		i_So_Mit1	
So_Mit2	f_So_Mit2	g_So_Mit2		h_So_Mit2		i_So_Mit2	
So_Mit3	f_So_Mit3	g_So_Mit3		h_So_Mit3		i_So_Mit3	
So_Mit4	f_So_Mit4	g_So_Mit4		h_So_Mit4		i_So_Mit4	
So_Art1	f_So_Art1	g_So_Art1		h_So_Art1		i_So_Art1	
So_Art2	f_So_Art2	g_So_Art2		h_So_Art2		i_So_Art2	
So_Art3	f_So_Art3	g_So_Art3		h_So_Art3		i_So_Art3	
So_Bed1	f_So_Bed1	g_So_Bed1		h_So_Bed1		i_So_Bed1	
So_Bed2	f_So_Bed2	g_So_Bed2		h_So_Bed2		i_So_Bed2	
So_Bed3	f_So_Bed3	g_So_Bed3		h_So_Bed3		i_So_Bed3	
So_Bed4	f_So_Bed4	g_So_Bed4		h_So_Bed4		i_So_Bed4	
So_Bed5	f_So_Bed5	g_So_Bed5		h_So_Bed5		i_So_Bed5	
So_Bed6	f_So_Bed6	g_So_Bed6		h_So_Bed6		i_So_Bed6	
So_Bed7	f_So_Bed7	g_So_Bed7		h_So_Bed7		i_So_Bed7	
So_Bed8	f_So_Bed8	g_So_Bed8		h_So_Bed8		i_So_Bed8	
So_Km	f_So_Km	g_So_Km		h_So_Km		i_So_Km	

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
So_Zeit	f_So_Zeit	g_So_Zeit		h_So_Zeit		i_So_Zeit	
Raumeinh	Raumeinh	Raumeinh_w2		Raumeinh_w3		Raumeinh_w4	
KennZei	KennZei	KennZei_w2		KennZei_w3		KennZei_w4	
MeanKmTag	f_MeanKmTag	g_MeanKmTag		h_MeanKmTag		i_MeanKmTag	
KmWoche	f_KmWoche	g_KmWoche		h_KmWoche		i_KmWoche	
KmWoche6	f_KmWoche6	g_KmWoche6		h_KmWoche6		i_KmWoche6	
KmMonat	f_KmMonat	g_KmMonat		h_KmMonat		i_KmMonat	
PkwMobWotag	f_PkwMobWotag	g_PkwMobWotag		h_PkwMobWotag		i_PkwMobWotag	
PkwMobWoEnd	f_PkwMobWoEnd	g_PkwMobWoEnd		h_PkwMobWoEnd		i_PkwMobWoEnd	
MeanKmTagMoDo	f_MeanKmTagMoDo	g_MeanKm-		h_MeanKm-		i_MeanKm-	
MeanKmTagFrSo	f_MeanKmTagFrSo	g_MeanKmTagFrSo		h_MeanKmTagFrSo		i_MeanKmTagFrSo	
MobilKmTag	f_MobilKmTag	g_MobilKmTag		h_MobilKmTag		i_MobilKmTag	
MobilKmTagMoDo	f_MobilKmTagMoDo	g_MobilKmTagMoDo		h_MobilKmTagMoDo		i_MobilKmTagMoDo	
MobilKmTagFrSo	f_MobilKmTagFrSo	g_MobilKmTagFrSo		h_MobilKmTagFrSo		i_MobilKmTagFrSo	
MeanKmTagMoFr	f_MeanKmTagMoFr	g_MeanKmTagMoFr		h_MeanKmTagMoFr		i_MeanKmTagMoFr	
MeanKmTagSaSo	f_MeanKmTagSaSo	g_MeanKmTagSaSo		h_MeanKmTagSaSo		i_MeanKmTagSaSo	
MobilKmTagMoFr	f_MobilKmTagMoFr	g_MobilKmTagMoFr		h_MobilKmTagMoFr		i_MobilKmTagMoFr	
MobilKmTagSaSo	f_MobilKmTagSaSo	g_MobilKmTagSaSo		h_MobilKmTagSaSo		i_MobilKmTagSaSo	
f14_sl	f14_sonstiges	g14_sonstiges		h10_sonstiges		i10_sonstiges	
f15_sl	f15_sonstiges	g15_sonstiges		h11_sonstiges		i11_sonstiges	
f16_sl	f16_sonstiges	g16_sonstiges		h12_sonstiges		i12_sonstiges	
f19_sl	f19_sonstiges	g19_sonstiges		h15_sonstiges		i15_sonstiges	
fb_datum	fb_datum	g_fb_datum		h_fb_datum		i_fb_datum	
FEBesitz17	FEBesitz17	FEBesitz17_W2		FEBesitz17_W3		FEBesitz17_W4	
w	w1	w2		w3		w4	
gruppe	gruppew1	gruppew2		gruppew3		gruppew4	
G_52l		G_52	n28	h23	o14	i23	p14
g33_1l		g33_1	n25_1	h18_1	o10_1	i18_1	p10_1
g33_2l		g33_2	n25_2	h18_2	o10_2	i18_2	p10_2
g33_3l		g33_3	n25_3	h18_3	o10_3	i18_3	p10_3
g33_4l		g33_4	n25_4	h18_4	o10_4	i18_4	p10_4
g33_5l		g33_5	n25_5	h18_5	o10_5	i18_5	p10_5
g33_6l		g33_6	n25_6	h18_6	o10_6	i18_6	p10_6
g33_7l		g33_7	n25_7	h18_7	o10_7	i18_7	p10_7
g33_8l		g33_8	n25_8	h18_8	o10_8	i18_8	p10_8
g33_8ul		g33_8u	n25_8u	h18_8u	o10_8u	i18_8u	p10_8u
g34_1l		g34_1	n26_1	h19_1	o11_1	i19_1	p11_1
g34_2l		g34_2	n26_2	h19_2	o11_2	i19_2	p11_2
g34_3l		g34_3	n26_3	h19_3	o11_3	i19_3	p11_3
g34_4l		g34_4	n26_4	h19_4	o11_4	i19_4	p11_4
g34_5l		g34_5	n26_5	h19_5	o11_5	i19_5	p11_5
g34_6l		g34_6	n26_6	h19_6	o11_6	i19_6	p11_6
g34_7l		g34_7	n26_7	h19_7	o11_7	i19_7	p11_7
g34_8l		g34_8	n26_8	h19_8	o11_8	i19_8	p11_8
g33_9l		g33_9	n25_8s1	h18_9s1	o10_9s1	i18_9s1	p10_9s1
g33_10l		g33_10	n25_8s2	h18_9s2	o10_9s2	i18_9s2	p10_9s2
g33_11l		g33_11	n25_8s3	h18_9s3	o10_9s3	i18_9s3	p10_9s3
g33_12l		g33_12	n25_8s4	h18_9s4	o10_9s4	i18_9s4	p10_9s4
g33_13l		g33_13	n25_8s5	h18_9s5	o10_9s5	i18_9s5	p10_9s5
g33_14l		g33_14	n25_8s6	h18_9s6	o10_9s6	i18_9s6	p10_9s6
g33_15l		g33_15	n25_8s7	h18_9s7	o10_9s7	i18_9s7	p10_9s7
f28_1l	f28_1	g28_1	n19_1	h17_1	o8_1	i17_1	p8_1
f28_2l	f28_2	g28_2	n19_2	h17_2	o8_2	i17_2	p8_2
f28_3l	f28_3	g28_3	n19_3	h17_3	o8_3	i17_3	p8_3
f28_4l	f28_4	g28_4	n19_4	h17_4	o8_4	i17_4	p8_4
f28_5l	f28_5	g28_5	n19_5	h17_5	o8_5	i17_5	p8_5
f28_6l	f28_6	g28_6	n19_6	h17_6	o8_6	i17_6	p8_6
f28_7l	f28_7	g28_7	n19_7	h17_7	o8_7	i17_7	p8_7
f28_8l	f28_8	g28_8	n19_8	h17_8	o8_8	i17_8	p8_8
f28_9l	f28_9	g28_9	n19_9	h17_9	o8_9	i17_9	p8_9
f28_10l	f28_10	g28_10	n19_10	h17_10	o8_10	i17_10	p8_10
f28_11l	f28_11	g28_11	n19_11	h17_11	o8_11	i17_11	p8_11
f28_12l	f28_12	g28_12	n19_12	h17_12	o8_12	i17_12	p8_12
f28_13l	f28_13	g28_13	n19_13	h17_13	o8_13	i17_13	p8_13
f28_14l	f28_14	g28_14	n19_14	h17_14	o8_14	i17_14	p8_14
f28_15l	f28_15	g28_15	n19_15	h17_15	o8_15	i17_15	p8_15
f28_16l	f28_16	g28_16	n19_16	h17_16	o8_16	i17_16	p8_16
f28_17l	f28_17	g28_17	n19_17	h17_17	o8_17	i17_17	p8_17
f28_18l	f28_18	g28_18	n19_18	h17_18	o8_18	i17_18	p8_18
f28_19l	f28_19	g28_19	n19_19	h17_19	o8_19	i17_19	p8_19
f28_20l	f28_20	g28_20	n19_20	h17_20	o8_20	i17_20	p8_20
f28_21l	f28_21	g28_21	n19_21	h17_21	o8_21	i17_21	p8_21
f8_1dl	f8_1d	g20_1d	n10	h5_1d	o3	i5_1d	p3
f10_1ul	f10_1u	g22_1u	n13_1u	h6_1u	o5_1u	i6_1u	p5_1u
f10_2ul	f10_2u	g22_2u	n13_2u	h6_2u	o5_2u	i6_2u	p5_2u
f10_3ul	f10_3u	g22_3u	n13_3u	h6_3u	o5_3u	i6_3u	p5_3u
f21_2l	f21_2	g23_1	n15_1	h7_1	o7_1	i7_1	p7_1

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
f21_3l	f21_3	g23_2	n15_2	h7_2	o7_2	i7_2	p7_2
f21_4l	f21_4	g23_3	n15_3	h7_3	o7_3	i7_3	p7_3
f21_5l	f21_5	g23_4	n15_4	h7_4	o7_4	i7_4	p7_4
f21_6l	f21_6	g23_5	n15_5	h7_5	o7_5	i7_5	p7_5
f21_1l	f21_1	g23_6	n15_6	h7_6	o7_6	i7_6	p7_6
f21_7l	f21_7	g23_7	n15_7	h7_7	o7_7	i7_7	p7_7
f21_8l	f21_8	g23_8	n15_8	h7_8	o7_8	i7_8	p7_8
f21_9l	f21_9	g23_9	n15_9	h7_9	o7_9	i7_9	p7_9
f21_10l	f21_10	g23_10	n15_10	h7_10	o7_10	i7_10	p7_10
f21_11l	f21_11	g23_11	n15_11	h7_11	o7_11	i7_11	p7_11
f21_12l	f21_12	g23_12	n15_12	h7_12	o7_12	i7_12	p7_12
f21_13l	f21_13	g23_13	n15_13	h7_13	o7_13	i7_13	p7_13
f21_14l	f21_14	g23_14	n15_14	h7_14	o7_14	i7_14	p7_14
f21_15l	f21_15	g23_15	n15_15	h7_15	o7_15	i7_15	p7_15
f21_16l	f21_16	g23_16	n15_16	h7_16	o7_16	i7_16	p7_16
f21_17l	f21_17	g23_17	n15_17	h7_17	o7_17	i7_17	p7_17
f21_18l	f21_18	g23_18	n15_18	h7_18	o7_18	i7_18	p7_18
f31_1l	f31_1	g41_1	n33_1	h20_1	o12_1	i20_1	p12_1
f31_2l	f31_2	g41_2	n33_2	h20_2	o12_2	i20_2	p12_2
f42_1ul	f42_1u	g51_1u	n45_1u	h21_1u	o17_1u	i21_1u	p17_1u
TageFEBesitz	TageFEBesitz	g_TageFEBesitz	n_TageFEBesitz	h_TageFEBesitz	o_TageFEBesitz	i_TageFEBesitz	p_TageFEBesitz
WochenFEBesitz	WochenFEBesitz	g_WochenFEBesitz	n_WochenFEBesitz	h_WochenFEBesitz	o_WochenFEBesitz	i_WochenFEBesitz	p_WochenFEBesitz
MonateFEBesitz	MonateFEBesitz	g_MonateFEBesitz	n_MonateFEBesitz	h_MonateFEBesitz	o_MonateFEBesitz	i_MonateFEBesitz	p_MonateFEBesitz
LobFB	LobFB	g_LobFB	n_LobFB	h_LobFB	o_LobFB	i_LobFB	p_LobFB
KritikFB	KritikFB	g_KritikFB	n_KritikFB	h_KritikFB	o_KritikFB	i_KritikFB	p_KritikFB
Nein	Nein	g_Nein	n_Nein	h_Nein	o_Nein	i_Nein	p_Nein
FrageBF	FrageBF	g_FrageBF	n_FrageBF	h_FrageBF	o_FrageBF	i_FrageBF	p_FrageBF
FahrAusb	FahrAusb	g_FahrAusb	n_FahrAusb	h_FahrAusb	o_FahrAusb	i_FahrAusb	p_FahrAusb
LobBF	LobBF	g_LobBF	n_LobBF	h_LobBF	o_LobBF	i_LobBF	p_LobBF
KritikBF	KritikBF	g_KritikBF	n_KritikBF	h_KritikBF	o_KritikBF	i_KritikBF	p_KritikBF
AllgKomm	AllgKomm	g_AllgKomm	n_AllgKomm	h_AllgKomm	o_AllgKomm	i_AllgKomm	p_AllgKomm
DatenHerkunft	DatenHerkunft	g_datenherkunft	n_datenherkunft	h_datenherkunft	o_datenherkunft	i_datenherkunft	p_datenherkunft
h22_1ul				h22_1u	o18_1u	i22_1u	p18_1u
h18_8l				h18_8	o10_8	i18_8	p10_8
h19_8l				h19_8	o11_8	i19_8	p11_8
h22l				h22	o18_kat	i22	p18_kat
G53l		G53	n9		o2		p2
G53_Ul		G53_U	n9_3u		o2_3u		p2_3u
f26_1dl	f26_1d	g26_1d	n18_1d	h16		i16	
f40_2s1l	f40_2s1				o15_2s1		p15_2s1
f40_2s2l	f40_2s2				o15_2s2		p15_2s2
f40_2s3l	f40_2s3				o15_2s3		p15_2s3
f40_2s4l	f40_2s4				o15_2s4		p15_2s4
f40_2s5l	f40_2s5				o15_2s5		p15_2s5
f40_2s6l	f40_2s6				o15_2s6		p15_2s6
f40_2s8l	f40_2s8				o15_2s8		p15_2s8
f40_3s1l	f40_3s1				o15_3s1		p15_3s1
f40_3s3l	f40_3s3				o15_3s3		p15_3s3
f40_3s4l	f40_3s4				o15_3s4		p15_3s4
f40_3s5l	f40_3s5				o15_3s5		p15_3s5
f40_3s6l	f40_3s6				o15_3s6		p15_3s6
f40_3s8l	f40_3s8				o15_3s8		p15_3s8
f40_4s1l	f40_4s1				o15_4u1		p15_4u1
f40_4s2l	f40_4s2				o15_4u2		p15_4u2
f40_4s3l	f40_4s3				o15_4u3		p15_4u3
f40_4s4l	f40_4s4				o15_4u4		p15_4u4
f40_5s1l	f40_5s1				o15_5u1		p15_5u1
f40_5s2l	f40_5s2				o15_5u2		p15_5u2
f40l	f40				o15		p15
f40_2ul	f40_2u				o15_2u		p15_2u
f40_3ul	f40_3u				o15_3u		p15_3u
f40_4ul	f40_4u				o15_4u		p15_4u
f40_5ul	f40_5u				o15_5u		p15_5u
f20_s2l	f20_s2		n12_14s2				
f20_s3l	f20_s3		n12_14s3				
f20_s8l	f20_s8		n12_14s8				
g13_s1l		g13_s1		h9_s1		i9_s1	
g14_s1l		g14_s1		h10_s1		i10_s1	
g15_s1l		g15_s1		h11_s1		i11_s1	
g16_s1l		g16_s1		h12_s1		i12_s1	
g17_s1l		g17_s1		h13_s1		i13_s1	
g18_s1l		g18_s1		h14_s1		i14_s1	
g19_s1l		g19_s1		h15_s1		i15_s1	
g13_sl		g13_sonstiges		h9_sonstiges		i9_sonstiges	
g17_sl		g17_sonstiges		h13_sonstiges		i13_sonstiges	
g18_sl		g18_sonstiges		h14_sonstiges		i14_sonstiges	
Zulntim		g_Zulntim		h_Zulntim	o_Zulntim	i_Zulntim	p_Zulntim

LONG-Variable	Gebildet aus						
	W1	W2TN	W2AB	W3TN	W3AB	W4TN	W4AB
Frage17		g_Frage17		h_Frage17	o_Frage17	i_Frage17	p_Frage17
n44_2s15l			n44_2s15		o16_2s15		p16_2s15
o15_2s7l					o15_2s7		p15_2s7
o15_3s2l					o15_3s2		p15_3s2
o15_3s7l					o15_3s7		p15_3s7
o15_4u5l					o15_4u5		p15_4u5
g34_9l		g34_9		h19_9s1			
g34_11l		g34_11		h19_9s3			
g34_12l		g34_12			o11_9s4		p11_9s4
g34_14l		g34_14					p11_9s6
n25_8s81l			n25_8s81	h18_9s81	o10_9s81	i18_9s81	p10_9s81
n25_8s8l			n25_8s8	h18_9s8	o10_9s8	i18_9s8	p10_9s8
f26_2dl	f26_2d	g26_2d	n18_2d				
f26_3ul	f26_3u	g26_3u	n18_3u				
f26_4dl	f26_4d	g26_4d	n18_4d				

Tab. 1: Neu gebildete Variablen im LONG-Datensatz zum FE 82.0298/2005 und deren Ursprungsvariablen

W1: Variablen der ersten Welle;

W2TN: Variablen aus der Teilnehmerbefragung der zweiten Welle;

W2AB: Variablen aus der Abschlussbefragung der zweiten Welle;

W3TN: Variablen aus der Teilnehmerbefragung der dritten Welle;

W3AB: Variablen aus der Abschlussbefragung der dritten Welle;

W4TN: Variablen aus der Teilnehmerbefragung der vierten Welle;

W4AB: Variablen aus der Abschlussbefragung der vierten Welle

Anhang 2:
Liste der „exklusiven“ Variablen
im Ursprungsdatensatz zum
FE 82.0298/2015

Welle 1:

f27_1, f27_2, f27_3, f27_4, f13_16, f14_16, f15_16, f16_16, f17_16, f18_16, f19_16, f24, f3_1, f3_2, f3_3, f3_4, f3_5, f3_6, f3_7, f3_8, f3_9, f3_10, f3_11, f3_12, f3_13, f3_13u, f4_1, f4_2, f4_3, f4_4, f4_5, f4_6, f4_7, f4_7u, f5_1, f5_2, f5_3, f5_4, f5_5, f5_6, f5_7, f5_8, f5_9, f5_10, f5_11, f5_12, f5_13, f5_12u, f6_1, f6_2, f6_3, f6_4, f6_5, f6_6, f6_7, f6_8, f6_9, f6_10, f6_9u, f7_1, f7_2, f7_3, f7_4, f7_5, f7_6, f7_7, f7_8, f7_7u, f25_1, f25_2, f25_3, f25_4, f25_5, f25_6, f25_7, f25_8, f25_9, f25_10, f25_11, f25_10u, f22_1, f22_2, f22_3, f22_4, f22_5, f22_6, f22_5u, f33f, 33_2d, f34, f34_3u, f34_4u, f34_5u, f35, f35_7u, f36_2d, f36_3d, f36_4d, f37_3df, 37_4d, f30_1d, f30_2u, f30_3d, f30_4d, f30_5d, f30_6d, AntMedium, Kommentar, f_Mo_Mit5, f_Di_Mit5, f_Mi_Mit5, f_Do_Mit5, f_Fr_Mit5, f_Sa_Mit5, f_So_Mit5, f3_s1, f3_s2, f3_s3, f3_s4, f3_s5, f3_s6, f3_s7, f3_s8, f3_s9, f3_s10, f3_s11, f3_s12, f3_s13, f3_s14, f3_s15, f3_s16, f3_s17, f3_s18, f3_s19, f4_7s1, f4_7s2, f4_7s3, f4_7s4, f5_s1, f5_s2, f5_s3, f5_s4, f5_s5, f5_s6, f5_s7, f6_s1, f6_s2, f6_s3, f6_s4, f6_s5, f6_s6, f6_s7, f6_s8, f6_s9, f7_s1, f7_s2, f7_s3, f7_s4, f7_s5, f7_s6, f7_s7, F25_S1, f25_s2, f25_s3, f25_s4, f25_s5, f25_s6, f25_s7, f25_s8, f22_s1, f22_s2, f22_s3, f22_s4, f13_s1, f13_s2, f14_s1, f16_s1, f17_s1, f18_s1, f19_s1, Ausbildung, Wohnhaus, KlaBeruf, BerBeruf, RiskGrup, f35_s2, f35_s1, f35_s3, erwerbmu, erwerbva, ErwerbHH, AnzWeitPersHH

Welle 2:

g39_1, g39_2, g39_3, g36_1, g36_2, g36_3, g36_4, g36_5, g36_6, g36_7, g2_1, g2_2, g2_3, g2_4, g2_5, g2_6, g2_7, n21, G5_99*, G21_99*, G35_99*, g34_10, g34_13, g34_15

Begleiterbefragung Welle 2:

b4_1, b4_2, b4_3, b4_4, b4_5, b4_6, b4_7, b4_8, b4_9, b4_10, b4_11, b4_10u, b5_1, b5_2, b5_3, b5_4, b5_5, b5_6, b5_7, b5_8, b5_9, b5_10, b5_11, b5_10u, b6_1, b6_2, b6_3, b6_4, b6_5, b6_6, b6_7, b6_8, b6_9, b6_10, b6_11, b6_12, b6_13, b6_14, b6_15, b6_16, b6_17, b6_18, b7_1, b7_2, b7_3, b7_4, b7_5, b7_6, b7_7, b7_6u, b8_1, b8_2, b8_3, b8_4, b8_5, b8_6, b8_7, b8_8, b8_9, b8_10, b8_11, b8_12, b8_13, b8_14, b8_15, b8_16, b8_17, b8_18, b8_19, b8_20, b9_1, b9_2, b9_3, b9_4, b9_5, b9_6, b9_7, b9_8, b9_8u, b10_1, b10_2, b10_3, b10_4, b10_5, b10_6, b10_7, b10_8, b11_1, b11_2, b11_3, b11_4, b11_3u, b12_1, b12_2, b12_3, b12_4, b12_5, b12_6, b12_7, b12_8, b12_9, b12_10, b12_9u, b13_1, b13_2, b13_3, b14_1, b14_2, b14_3, b15_1, b15_2, b15_3, b15_4, b15_5, b15_6, b15_7, b16_1, b16_2, b16_3, b16_4, b17_1, b17_2, b17_3, b17_4, b17_5, b18, b19, b19_3d, b20, b20_2u, b21_1u, b2

Welle 3:

h2_6, o4_99*, o9_99*

* Diese Variablen wurden später wieder aus dem erstellten Datensatz entfernt, da sie lediglich Zählvariablen für fehlende Werte darstellen.

Anhang 3:
Liste der „Keep“-Variablen im
Ursprungsdatensatz zum
FE 82.0298/2015

Gebdatum, GebTag_ZFER, geb_j_ZFER, geb_m_ZFER, geb_t_ZFER, stpb_ZFER, aush_dat_ZFER, sex_ZFER, GebTag18, TageNach18, GebTag17, TageNach17, DauerNach17Mo, ZuSpaet, f39_6us1, f39_2us4, f39_6us4, f39_2us5, f39_4us5, f39_6us5, f39_2us1, f39_2us2, f39_2us3, f39_2us6, f39_2us7, f39_2us8, f39_4us1, f39_4us2, f39_4us3, f39_4us4, f39_4us6, f39_4us7, f39_4us8, f39_6us2, f39_6us3, f39_6us6, f39_6us7, f39_6us8, f39_staatsan, f39_GebLand, f39_GLandElt, migratio, migratio4, Dgebland, DgeblandElt, Dstaatsan, kreiskennziffer, Kreis, Flaeche, Bevoelkerung, AnzGem, regnumm, Regionsname, kreistyp, regtypgr, regtypdi, SchulAb_K9, SchulAB, ABLNBL, BerufElt, BerStell_Mu, BerStell_Va, schulabmu, schulabva, SchulAbElt, DSchulAbElt, FE_keine, FE_mofa, FE_kIM, FE_kIA1, FE_kISLT, FL_mofa, FL_kIM, FL_kIA1, FL_kISLT, sondergen, GesFEBesitz, TageGes, FEBesitzMon, DauerBF17T, DauerBF17M, DauerBF17H, DauerBF17Q, PkwVerfueg, A_id, teiln_beg, gp_nr, np_nr, p_nr, HP_NR, OP_NR, iP_NR, pP_NR, datumw1, datumw2, datumw3, WPapierFB, f33_3d, f34_6u, f34_7u, f36_1d, f37_1d, f37_2d, f38_1, f38_2, f39_1, f39_2, f39_3, f39_4, f39_5, f39_6, f39_2u, f39_4u, f39_6u, sex, geb_tag, geb_monat, geb_jahr, f1_1d, f1_2d, f1_3d, f1_4d, f1_5d, aush_day, aush_mth, aush_yr, aush_dat, spaet, b3_1u, b3_2u, normgewicht_w1, normgewicht_w2, normgewicht_beg, normgewicht_w3, normgewicht_w4, laengsgew_W2, laengsgew_W3, laengsgew_W4, gewicht_w2, gewicht_w3, gewicht_w4, dressgew_w1

Anhang 4:
Liste der „Drop“-Variablen im
Ursprungsdatensatz zum
FE 82.0298/2015

Systemvariablen:

lastQ, f1t, f2t, f3t, f4t, f5t, f11t, f12t, f13t, f14t, f15t, f16t, f22t, f23t, f24t, f25t, f26t, f27t, f33t, f34t, f35t, f36t, f37t, f38t, g_sdate, g_stime, g_edate, g_etime, g_time, g_lastQ, n_time, b_Sdate, b_Stime, b_Edate, b_Etime, b_time, b5t, b6t, b7t, b8t, b9t, b10t, b16t, b17t, b18t, b19t, b20t, b21t, h_lastq, h1t, h2t, h3t, h4t, h5t, h11t, h12t, h13t, h14t, h15t, h16t, o_Sdate, o_Stime, o_Edate, o_Etime, o17t, i_sdate, p_Stime, p_Edate, p_Etime, p_lastq, Code, Sdate, f6t, f7t, f8t, f9t, f10t, loeschen, f17t, f18t, f19t, f20t, f21t, NextID, f28t, f29t, f30t, f31t, f32t, PrevID, f39t, f40t, f41t, f42t, g23t, Delete, n_lastQ, n_sdate, n_stime, n_edate, n_etime, b_LastQ, b1t, b2t, b3t, b4t, b11t, b12t, b13t, b14t, b15t, h_sdate, h_stime, h_edate, h_etime, h_time, h6t, h7t, h8t, h9t, h10t, h17t, h18t, h19t, h20t, h21t, i_stime, i_edate, i_etime, i_lastq, p_Sdate, Stime, Edate, Etime, o_lastq

Variablen, die keine oder nur sehr wenige gültige Werte enthalten:

f_, f10_1, f8_1, f11_1, f27_1d, f5_2d, f13_1, f21_13u, f12_11, f9_9u, g_, f10_2, f8_2f, 11_2, f27_2d, f5_3d, f13_2, f25_5u, f5_h_, f10_3, f8_3, f11_3, f27_3u, f5_4d, f14_1, n21_3d, f_5, i_, f10_4, f8_4, f11_4, f27_4d, f5_5d, f14_2, f52_11, f10_5, f8_5, f11_5, f15_1, f27_18, f10_6, f8_6, f11_6, f15_2, f10_7, f8_7, f11_7, f16_1, f10_8, f8_8, f11_8, f16_2, f10_9, f8_9, f11_7u, f17_1, f10_10, f8_10, f17_2, f10_11, f8_11, f18_1, f10_12, f8_12, f18_2, f10_13, f8_13, f19_1, f10_13u, f8_12u, f19_2, f6, f24_1, f20_1d, f23_1, g_vortag, Mo_Mit5, o4_12s7, f24_2, f22_1u, f23_2, Di_Mit5, f24_3, f22_2u, f23_3, Mi_Mit5, f24_4, f22_3u, f23_4, Do_Mit5, f24_5, f23_5, Fr_Mit5, f24_6, f23_6, Sa_Mit5, f24_7, f23_7, So_Mit5, f24_6u, f23_8, f23_9, f23_10, f23_11, f23_12, f23_13, f23_14, f23_15, f23_16, f23_17, f23_18

Hilfs- / Zählvariablen:

f_MobSumKmMoDo, g_MobSumKmMoDo, h_MobSumKmMoDo, i_MobSumKmMoDo, FrSo_MV_Mobil, muster, fahrtage, h9_1, MatchSequence, DauerNach17Mo2, g24_1s1, gestern_WoTag, bezzahl, f_MobFahrMoDo, g_MobFahrMoDo, h_MobFahrMoDo, i_MobFahrMoDo, sumkmMoDo, hilfsvr, nicht-fahrtage, h10_1, c_8, FrageFB, n22_6, vor2_WoTag, HBeg, f_MobSumKmFrSo, g_MobSumKmFrSo, h_MobSumKmFrSo, i_MobSumKmFrSo, fahrMoDo, Ein_Quartal, fe_bes_tage, h11_1, c_gestern, KritikB, altpf, vor3_WoTag, sexHB, f_MobFahrFrSo, g_MobFahrFrSo, h_MobFahrFrSo, i_MobFahrFrSo, MoDo_MV_Mobil, Zwei_Quartale, wochedesfebesitzes, h12_1, c_vorgestern, bzahl_pap, anl_mech, vor4_WoTag, HBbekannt, f_MobSumKmMoFr, g_MobSumKmMoFr, h_MobSumKmMoFr, i_MobSumKmMoFr, sumkmFrSo, Drei_Quartale, wochedesunfalls_1, h13_1, c_vor3tag, n_WPapierFB, arzth, vor5_WoTag, schule, f_MobFahrMoFr, g_MobFahrMoFr, h_MobFahrMoFr, i_MobFahrMoFr, fahrFrSo, Vier_Quartale, wochedesunfalls_2, h14_1, c_vor4tag, eyear, aug_opt, vor6_WoTag, ausbild, f_MobSumKmSaSo, g_MobSumKmSaSo, h_MobSumKmSaSo, i_MobSumKmSaSo, MV_Mobil, must_mihi, wochedesunfalls_3, h15_1, c_vor5tag, V2, bäcke, vor7_WoTag, beruf, f_MobFahrSaSo, g_MobFahrSaSo, h_MobFahrSaSo, i_MobFahrSaSo, NieMobil, varxy, pap_fb_geloescht, h9_2, c_vor6tag, bankk, MonateFEBesitz2, wohn, f_MobilSumKm, g_MobilSumKm, h_MobilSumKm, i_MobilSumKm, MV_Mix, varyy, h_Zulmtim, h10_2, c_vor7tag, bauzeich, aush_dat_selbstausk, eltern, f_MobilFahrOK, g_MobilFahrOK, h_MobilFahrOK, i_MobilFahrOK, sumkmN, AusBeruf_txt, Sch, filter, h11_2, c_12, bürok, MiHi, f_Mobil_Mix, g_Mobil_Mix, h_Mobil_Mix, i_Mobil_Mix, fahrOK, AusBeruf_txtStd, teiln_absch, h12_2, c33, chemielaborant, FrageHB, f13_1uM, g13_1uM, h9_1uM, i9_1uM, sumkmMoFr, AusBeruf_txtAbi, f4_Einser, h13_2, c33_888, einze, Kfz, f14_1uM, g14_1uM, h10_1uM, i10_1uM, fahrMoFr, AusBeruf_txtgym, F12_999, h14_2, c35, erzie, anstoss, f15_1uM, g15_1uM, h11_1uM, i11_1uM, MoFr_MV_Mobil, AusBeruf_txtZIVI, h15_2, c36_888, feinw_mech, teiln_mot, f16_1uM, g16_1uM, h12_1uM, i12_1uM, sumkmSaSo, AusBeruf_txt, i9_1, c37_888, fleis, teiln_elt, f17_1uM, g17_1uM, h13_1uM, i13_1uM, fahrSaSo, i10_1, c38_888, frise, spaetz, f18_1uM, g18_1uM, h14_1uM, i14_1uM, SaSo_MV_Mobil, i11_1, c39_888, kranke, FrageE_mail, f19_1uM, g19_1uM, h15_1uM, i15_1uM, bereits18W4, i12_1, c40_888, hausw, FrageMobil, h9_unter, i9_unter, BerufMutter, i13_1, c_5a, hotel, schwierig, h10_unter, i10_unter, BerufVater, i14_1, c_6a, indus, eig_vorbereit, h11_unter, i11_unter, i15_1, prozentfaktor, indum, beg_vorbereit, h12_unter, i12_unter, i9_2, summe, kfzme, FE_eltern, h13_unter, i13_unter, i10_2, c21_9er, köche, einschaetz, h14_unter, i14_unter, i11_2, c21_888er, köchi, gesamtFL, h15_unter, i15_unter, i12_2, c_22, kosme, warumnichtmehr, h9_ober, i9_ober, i13_2, maure, strassenart, h10_ober, i10_ober, i14_2, mecha, unsicher, h11_ober, i11_ober,

i15_2, metal, FahrerundHB, h12_ober, i12_ober, physi, eingriff, h13_ober, i13_ober, anwal, VerwBussg, h14_ober, i14_ober, resta, unfall, h15_ober, i15_ober, schreiner, beg_zahl, h9_minGesch, i9_minGesch, sozia, h9_MaxGesch, i9_MaxGesch, steue, h10_MinGesch, i10_MinGesch, tischler, h10_MaxGesch, i10_MaxGesch, verkä, h11_MinGesch, i11_MinGesch, versi, h11_MaxGesch, i11_MaxGesch, verwa, h12_MinGesch, i12_MinGesch, zahna, h12_MaxGesch, i12_MaxGesch, zimme, h13_MinGesch, i13_MinGesch, h13_MaxGesch, i13_MaxGesch, h14_MinGesch, i14_MinGesch, h14_MaxGesch, i14_MaxGesch, h15_MinGesch, i15_MinGesch, h15_MaxGesch, i15_MaxGesch

Redundante Variablen:

g10_1, g7_1, g8_1, g9_1, g11_1, g32_1, g25_1, g27_1d, g42, g48_1, g10_2, g7_2, g8_2, g9_2, g11_2, g32_2, g25_2, g27_2d, g42_2d, g48_2, g10_3, g7_3, g8_3, g9_3, g11_3, g32_3, g25_3, g27_3u, g42_3d, g49_1, g10_4, g7_4, g8_4, g9_4, g11_4, g32_4, g25_4, g27_4d, g43, g49_2, g10_5, g7_5, g8_5, g9_5, g11_5, g32_5, g25_5, g43_3u, g49_3, g10_6, g7_6, g8_6, g9_6, g11_6, g32_6, g25_6, g43_4u, g49_4, g10_7, g7_7, g8_7, g9_7, g11_7, g32_7, g25_5u, g43_5u, g49_5, g10_8, g7_7u, g8_8, g9_8, g11_8, g32_8, g43_6u, g49_6, g10_9, g8_9, g9_9, g11_7u, g32_9, g43_7u, g49_2u, g10_10, g8_10, g9_10, g32_10, g44, g49_4u, g10_11, g8_11, g9_9u, g32_11, g44_7u, g49_6u, g10_12, g8_12, g32_10u, g45_1d, g50, g10_13, g8_13, g30, g45_2d, g50_2u, g10_13u, g8_12u, g45_3d, g50_3u, g45_4d, g50_4u, g46_1d, g50_5u, g46_2d, g46_3d, g46_4d, n7_1, n4_1, n24_1, n17_1, n11_1, n32_1d, n35, n41_1, n7_2, n4_2, n24_2, n17_2, n11_2, n32_2u, n35_2d, n41_2, n7_3, n4_3, n24_3, n17_3, n11_3, n32_3d, n35_3d, n42_1, n7_4, n4_4, n24_4, n17_4, n11_4, n32_4d, n36, n42_2, n7_5, n4_5, n24_5, n17_5, n11_5, n32_5d, n36_3u, n42_3, n7_6, n4_6, n24_6, n17_6, n11_6, n32_6d, n36_4u, n42_4, n7_7, n4_7, n24_7, n17_5u, n11_7, n36_5u, n42_5, n7_8, n4_7u, n24_8, n11_8, n36_6u, n42_6, n7_9, n5_1, n24_9, n11_9, n36_7u, n42_2u, n7_10, n5_2, n24_10, n11_10, n37, n42_4u, n7_11, n5_3, n24_11, n11_11, n37_7u, n42_6u, n7_12, n5_4, n24_10u, n11_12, n38_1d, n43, n7_13, n5_5, n22, n11_13, n38_2d, n43_2u, n7_13u, n5_6, n11_13u, n38_3d, n43_3u, n8_1, n5_7, n38_4d, n43_4u, n8_2, n5_8, n39_1d, n43_5u, n8_3, n5_9, n39_2d, n8_4, n5_10, n39_3d, n8_5, n5_11, n39_4d, n8_6, n5_12, n8_7, n5_13, n8_8, n5_12u, n8_7u, n6_1, n6_2, n6_3, n6_4, n6_5, n6_6, n6_7, n6_8, n6_9, n6_10, n6_9u, g23_3u, cfw3_datumW1, cfw2_datumW1, FEBesitz17_Aktiv_W2, teiln_w2, hb_welle3, cfw3_datumW2, cfw2_AnzBegW1, FEBesitz17_Ehemalige_W2, w2beg, cfw3_HBeg, cfw2_HBW1, FEBesitz17_Aktiv_W3, teiln_w3, cfw3_frageE_mail, cfw2_sexHBW1, FEBesitz17_Ehemalige_W3, Stichprobe, cfw3_fragemobil, cfw2_sex, KMonFEBesitzW1, gruppeinW1, cfw3_sexhb, cfw2_spaet, cfw2_abschlussinW1

Anhang 5:

**Liste der neu gebildeten
Variablen im kombinierten
Datensatz der herkömmlich
ausgebildeten Fahranfänger
und deren Ursprungs-
variablen**

Neu gebildete Variablen		gebildet aus (Ursprungsvariablen)	
Variable	Beschriftung	Mob.Studie	FAA18
Match	Laufende Personennummer	–	–
Datenherkunft	Ursprungsbefragung	–	–
Kennz_hk	Kennzeichen des meistbefahrenen Kreises	KennZei	kennz
kreis_hk	Meistbefahrener Kreis	kreis	kreis
sex_hk	Geschlecht	sex	ya02
AnzFS_hk	Anzahl der Fahrstunden	v0201	yb02
AnzTP_hk	Anzahl der theoretischen Prüfversuche	v0202	yb03
AnzPP_hk	Anzahl der praktischen Prüfversuche	v0203	yb04
Mofa_hk	Vorbesitz einer Mofa-FE	v0306	yb0601
KLKrad_hk	Vorbesitz einer FE für Klein-/Leichtkraftrad	v0307	yb0701 yb0801
SonstFE_hk	Vorbesitz einer sonstigen FE	v0309	yb0901
Raumeinh_hk	Häufigste Fahrten in Stadt oder Landkreis?	raumeinh	raumeinh
Erl_hk	Zustimmung: Beim Autofahren will ich etwas erleben	v0501	yb1801
Abr_hk	Zustimmung: Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren	v0502	yb1802
HTemp_hk	Zustimmung: Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden	v0503	yb1803
NKitz_hk	Zustimmung: Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig	v0504	yb1804
Pkw1_hk	Pkw-Nutzung gestern	Vor1Fahr	yd0301
Pkw2_hk	Pkw-Nutzung vorgestern	Vor2Fahr	yd0302
Pkw3_hk	Pkw-Nutzung vor 3 Tagen	Vor3Fahr	yd0303
Pkw4_hk	Pkw-Nutzung vor 4 Tagen	Vor4Fahr	yd0304
Pkw5_hk	Pkw-Nutzung vor 5 Tagen	Vor5Fahr	yd0305
Pkw6_hk	Pkw-Nutzung vor 6 Tagen	Vor6Fahr	yd0306
Pkw7_hk	Pkw-Nutzung vor 7 Tagen	Vor7Fahr	yd0307
Km1_hk	Gefahrene km gestern	Vor1km	yd030101
Km2_hk	Gefahrene km vorgestern	Vor2km	yd030201
Km3_hk	Gefahrene km vor 3 Tagen	Vor3km	yd030301
Km4_hk	Gefahrene km vor 4 Tagen	Vor4km	yd030401
Km5_hk	Gefahrene km vor 5 Tagen	Vor5km	yd030501
Km6_hk	Gefahrene km vor 6 Tagen	Vor6km	yd030601
Km7_hk	Gefahrene km vor 7 Tagen	Vor7km	yd030701
Gurt_hk	In den letzten 4 Wochen ohne Sicherheitsgurt gefahren?	V0703	ye1003
Muede_hk	In den letzten 4 Wochen ermüdet gefahren?	V0704	yd0707
DEinfl_hk	In den letzten 4 Wochen unter Drogeneinfluss gefahren?	V0706	ye1001
UEinfl_hk	Unsicher: Beim Einfädeln in den fließenden Verkehr	V0801	ye0601
UEino_hk	Unsicher: Beim Einordnen in die richtige Fahrspur	V0803	ye0603
UErAb_hk	Unsicher: Beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer	V0804	ye0605

Neu gebildete Variablen		gebildet aus (Ursprungsvariablen)	
Variable	Beschriftung	Mob.Studie	FAA18
UErkVo_hk	Unsicher: Beim Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung	V0805	ye0606
ZulHF_hk	Zulassung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs	v0901	yc15
MIHF_hk	Motorleistung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs	v0902	yc16
BesHF_hk	Besitzer des am häufigsten genutzten Fahrzeugs	v0904	yc17
NutzHF_hk	Hauptsächlicher Nutzer des am häufigsten genutzten Fahrzeugs	v0905	yc18
UnPers_hk	Unfallbeteiligung: Unfall mit Personenschaden	v1011	yd1204
Verw_hk	Verwarnung erhalten?	v1101_1	yd10
Bussg_hk	Bußgeld erhalten?	v1102_1	yd11
StAn_hk	Staatsangehörigkeit	v1201	ya05 ya06
GLand_hk	Geburtsland	v1202	ya07
GLandE_hk	Geburtsland der Eltern	v1203	ya08
SchAb_hk	Schulabschluss	SchulAb	SchulAb
PersHH_hk	Anzahl Personen im HH	v1501 v1502	yb21
EltHH_hk	Elternteil im HH?	v1503	yb2201 yb2203
PkwHH_hk	Anzahl Pkw im HH	v1507	yb24
FETage_hk	Dauer des FE-Besitzes in Tagen	DauFSTag	TageFEBesitz
FEMon_hk	Dauer des FE-Besitzes in Monaten	DauFSMo	MonateFEBesitz
MeanKmTag_hk	Durchschnittliche Fahrleistung in km pro Tag	MeanKmTag	FL_KmTagAlle
regtyp_hk	Regionsgrundtyp nach BBSR	regtypgr	regtyp
BuLand_hk	Bundesland	BuLand	ya04
WestOst_hk	Herkunftsregion	ABL NBL	WestOst
MobWT_hk	Mobilität unter der Woche (Mo-Do)	PkwMobWotag	MobilMoDo
MobWE_hk	Mobilität am Wochenende (Fr-So)	PkwMobWoEnd	MobilFrSo
MeanKmTagWT_hk	Fahrleistung Mo-Do in km pro Tag	MeanKmTagMoDo	MeanKmTagMoDo_A
MeanKmTagWE_hk	Fahrleistung Fr-So in km pro Tag	MeanKmTagFrSo	MeanKmTagFrSo_A
MobKmTag_hk	Durchschnittliche Fahrleistung der Pkw-Mobilen	MobilKmTag	FL_KmTagMobil
MobKmTagWT_hk	Fahrleistung Pkw-Mobiler Mo-Do in km pro Tag	MobilKmTagMoDo	MeanKmTagMoDo_M
MobKmTagWE_hk	Fahrleistung Pkw-Mobiler Fr-So in km pro Tag	MobilKmTagFrSo	MeanKmTagFrSo_M
KmWoche_hk	Fahrleistung in der vergangenen Woche in km	MobilKmWoche	FL_KmWocheAlle
KmWoche6_hk	Fahrleistung in der vergangenen Woche in km (1-6 Tage gültige Antworten)	KmWoche6	KmWoche6
KmMonat_hk	Monats-Mobilitätsleistung in km	KmMonat	FL_KmMonatAlle
Gewicht_hk	Gewichtungsvariable für herkömmlich ausgebildete Fahrer	normgew	gewicht

Tab. 2: Liste der neu gebildeten Variablen im kombinierten Datensatz der herkömmlich ausgebildeten Fahrer und deren Ursprungsvariablen.

Anhang 6:

**Liste der aus dem kombinierten
Datensatz der herkömmlich
ausgebildeten Fahranfänger
entfernten Variablen**

Entfernte Variablen aus dem Ursprungsdatensatz des FE 82.0210/2001:

v1101_2, v1102_2, bemerk_1, bemerk_2, bemerk_3, bemerk_4, bemerk_5, bemerk_6, bemerk_7, bemerk_8, stoss, tnrk1, tnrk2, ID_Doppelt, DauFSWoT, DauFSWo, DauFSMo1, DauFSMo2, v0501r, v0502r, v0503r, v0504r, vorbed2, KA1SZie7, KA2SZie7, KA3SZie7, KA4SZie7, KA5SZie7, KA6SZie7, KA7SZie7, So_7Pkw, fahrten, anzttagkm, sumkm, NieMobil, MV_Mobil, MV_Mix, MV_fahrt, Niefahrt, fa_Mix, diff_km, fahrguel, vor1kmN, vor2kmN, vor3kmN, vor4kmN, vor5kmN, vor6kmN, vor7kmN, sumkmN, fahrOK, v10mv, Must10, v1101_01, v1202_ka, v1203_ka, D1201, D1202, D1203, must_v12, Abi6T1308, Abi7T1308, Abi8T1308, Abi9T1308, Abi10T1308, Abi11T1308, Abi12T1308, Abi13T1308, Abi17T1308, Abi18T1308, MV_14, FHR3T1308, FHR4T1308, MR_2T1308, MR_3T1308, MSchulAb, BerS_Abi, KA_V14xx, BerSSchu, v13extra, BerSStu1, BerSStu2, BerSZivi, altpf, arzth, bäcke, bankk, bürok, einze, erzie, fleis, frise, kranke, hausw, hotel, indus, indum, kfzme, köche, köchi, kosme, maure, mecha, metal, physi, anwal, resta, sozia, steue, verkä, versi, verwa, zahna, zimme, T1412Sch, T1412Std, T1412Abi, T1412gym, T1412ZIVI, BerS_Abi, KA_V14xx, BerSSchu, v13extra, BerSStu1, BerSStu2, BerSZivi, altpf, arzth, bäcke, bankk, bürok, einze, erzie, fleis, frise, kranke, hausw, hotel, indus, indum, kfzme, köche, köchi, kosme, maure, mecha, metal, physi, anwal, resta, sozia, steue, verkä, versi, verwa, zahna, zimme, T1412Sch, T1412Std, T1412Abi, T1412gym, T1412ZIVI, LangKenn, sumkmMoDo, fahrMoDo, MoDo_MV_Mobil, MoDo_8888, sumkmFrSo, fahrFrSo, FrSo_MV_Mobil, FrSo_8888, vor1kmM, vor2kmM, vor3kmM, vor4kmM, vor5kmM, vor6kmM, vor7kmM, MobilSumKm, MobilFahrOK, Mobil_Mix, MobSumKmMoDo, MobFahrMoDo, MobSumKmFrSo, MobFahrFrSo, RKmWoche6, v07_MV, CLU5_2

Entfernte Variablen aus dem Ursprungsdatensatz des FE 82.0585/2013:

external_lfdn, ytester, ydispcode, ylastpage, yquality, yduration, c_0001, c_0002, c_0003, c_0004, c_0005, c_0006, c_0007, c_0008, ya18, yext_host, yip_addr, ybrowser, yreferer, yquota, yquota_assignment, ypage_history, yhflip, yvflip, youtput_mode, yjavascript, yflash, ysession_id, ylanguage, ycleaned, yats, ydatetime, ydate_of_last_access, ydate_of_first_mail, rts2163383, rts2163384, rts2163385, rts2163390, rts2163391, rts2163392, rts2163400, rts2163401, rts2163402, rts2163404, rts2163405, rts2163406, rts2163407, rts2163408, rts2163409, rts2163410, rts2163421, rts2163423, rts2163424, rts2163426, rts2163427, rts2163429, rts2163430, rts2163435, rts2163437, rts2163491, rts2163497, rts2163535, rts2163562, rts2163801, rts2175318, rts2202680, rts2237044, rts2242199, rts2246112, rts2246114, rts2246137, rts2246143, rts2248641, rts2573475, tic, ya05_null, yb27x, yc19x, yc21x, yc22x, yd12x, RAUS, vorbesitz, aush_dat, GebTag18, DauerNach18Mo2, FB_Jahr, FB_Monat, FB_Tag, Tag, Monat, Jahr, MonateFEBesitz2, FA_Tag, FA_Beginn, FAMonv18_Hilf, DauFAMon_Hilf, yb016x, yb31x, yd05sum, yd030101a, yd030102a, yd030201a, yd030202a, yd030301a, yd030302a, yd030401a, yd030402a, yd030501a, yd030502a, yd030601a, yd030602a, yd030701a, yd030702a, FL_KmWocheA, Anz_KmWocheA, MV_Mobil, NieMobil, MV_Mix, yd03x, RKmWoche6, FL_KmWocheM, Anz_KmWocheM, MV_MobilM, NieMobilM, Mobil_Mix, FL_WoTag_A_MV, sumkmMoDo_A, fahrMoDo_A, MoDo_MV_A, sumkmFrSo_A, fahrFrSo_A, FrSo_MV_A, sumkmMoFr_A, fahrMoFr_A, MoFr_MV_A, sumkmSaSo_A, fahrSaSo_A, SaSo_MV_A, sumkmMoDo_M, fahrMoDo_M, MoDo_MV_M, sumkmFrSo_M, fahrFrSo_M, FrSo_MV_M, sumkmMoFr_M, fahrMoFr_M, MoFr_MV_M, sumkmSaSo_M, fahrSaSo_M, SaSo_MV_M, Dau_MinWocheA, Anz_MinWocheA, InWocheNichtGefahren, yd03x, RKmWoche6, FL_KmWocheM, Anz_KmWocheM, MV_MobilM, NieMobilM, Mobil_Mix, FL_WoTag_A_MV, sumkmMoDo_A, fahrMoDo_A, MoDo_MV_A, sumkmFrSo_A, fahrFrSo_A, FrSo_MV_A, sumkmMoFr_A, fahrMoFr_A, MoFr_MV_A, sumkmSaSo_A, fahrSaSo_A, SaSo_MV_A, sumkmMoDo_M, fahrMoDo_M, MoDo_MV_M, sumkmFrSo_M, fahrFrSo_M, FrSo_MV_M, sumkmMoFr_M, fahrMoFr_M, MoFr_MV_M, sumkmSaSo_M, fahrSaSo_M, SaSo_MV_M, Dau_MinWocheA, Anz_MinWocheA, InWocheNichtGefahren, RminWoche6, Dau_MinWocheM, Anz_MinWocheM, Min_WoTag_A_MV, summinMoDo_A, summinFrSo_A, summinMoFr_A, summinSaSo_A, summinMoDo_M, summinFrSo_M, summinMoFr_M, summinSaSo_M, Dau_MinWocheMoFr_A, Anz_MinWocheMoFr_A, MV_MoFr, Dau_MinWocheSaSo_A, Anz_MinWocheSaSo_A, MV_SaSo, Dau_MinWocheMoFr_M, Anz_MinWocheMoFr_M, MV, NG_MoFr, Dau_MinWocheSaSo_M, Anz_MinWocheSaSo_M, NG_SaSo, ye1101P, ye1102P, ye1103P, yb22x, gaush, ggebt, alterFE, FL_KmWoche, FL_MinWoche, yd03xxxx, DFL_Gesamt, pylfdn, pytester, pydispcode, pylastpage, pyquality, pyduration, v_1, v_39, pyext_host, pyip_addr, pybrowser, pyreferer, pyquota, pyquota_assignment, pypage_history, pyhflip, pyvflip, pyoutput_mode, pyjavascript, pyflash, pysession_id, pylanguage, pycleaned, pyats, pydatetime, pydate_of_last_access, pydate_of_first_mail,

rts2164162, rts2164163, rts2164166, rts2164167, rts2164170, rts2164173, rts2164175, rts2164184,
rts2185430, rts2185432, rts2236855, pyc21x, pyc22x, diff, alterelt, pyc21xx, pyc22xx,

Anhang 7:

**Liste der neu gebildeten
Variablen im Gesamtdaten-
satz aller Fahranfänger
befragungen und deren
Ursprungsvariablen**

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
sex_ges	a02	ya02	sex	ANR	sex	1	-
BuLand_ges	a04	ya04	f36_1d	bl.rek	BuLand	1	-
SchulAb_ges	SchulAb	SchulAb	SchulAb	e.schul_abs.soll e.schul_abs.ist	SchulAb	1	-
AnzPkw_ges	b24	yb24	f36_4d	e.akt_pkw.zus	v1507	1	-
Mofa_ges	b0601	yb0601	g5_2	e.vor_fe.mof	v0306	2	-
KIKrad_ges	b0701 b0801	yb0701 yb0801	g5_3 g5_4	e.vor_fe.m e.vor_fe.a1	v0307	2	-
SonstFE_ges	b0901	yb0901	g5_5	e.vor_fe.s	v0309	2	-
FZAlter_ges	c15	yc15	f30_1d	e.akt_pkw.ezu	v0901	1	-
FZkW_ges	c16	yc16	f30_3d	e.akt_pkw.kw	v0902	1	-
FZBes_ges	c17	yc17	f30_4d	e.akt_pkw.inh	v0904	1	-
FZNutz_ges	c18	yc18	f30_5d	e.akt_pkw.nutz	v0905	1	-
StAn_ges	a05 a06	ya05 ya06	f39_1 f39_2		v1201	1	-
regtyp_ges	regtyp	regtyp	regtypgr	g.region.2	regtypgr	1	-
GebLand_ges	a07	ya07	f39_3 f39_4		v1202	1	-
GLandElt_ges	a08	ya08	f39_5 f39_6		v1203	1	-
AnzFS_ges	b02	yb02	f1_3d		v0201	1	-
AnzTP_ges	b03	yb03	f1_4d		v0202	1	-
AnzPP_ges	b04	yb04	f1_5d		v0203	1	-
Erl_ges	zb1801	yb1801	g37_1		v0501	3	-
Abr_ges	zb1802	yb1802	g37_2		v0502	3	-
HTemp_ges	zb1803	yb1803	g37_3		v0503	3	-
NKitz_ges	zb1804	yb1804	g37_3		v0504	3	-
AnzPersHH_ges	b21	yb21	f36_3d		v1502	1	-
BildElt_ges	a1301 a1302	ya1301 ya1302	f37_1d f37_2d	e.elt_bild		1	-
B5Res_ges	zb1901	yb1901	g40_1	z.b6.res		3	-
B5gut_ges	zb1902	yb1902	g40_2	z.b6.gute		3	-
B5faul_ges	zb1903	yb1903	g40_3	z.b6.faul		3	-
B5ruhe_ges	zb1904	yb1904	g40_4	z.b6.ruhig		3	-
B5kunst_ges	zb1905	yb1905	g40_5	z.b6.kunst		3	-
B5fol_ges	zb1906	yb1906	g40_6	z.b6.umsi		3	-
B5gesell_ges	zb1907	yb1907	g40_7	z.b6.gesell		3	-
B5krit_ges	zb1908	yb1908	g40_8	z.b6.krit		3	-
B5gründ_ges	zb1909	yb1909	g40_9	z.b6.gründ		3	-
B5nerv_ges	zb1910	yb1910	g40_10	z.b6.unsi		3	-
B5phant_ges	zb1911	yb1911	g40_11	z.b6.phant		3	-
B5rück_ges	zb1912	yb1912	g40_12	z.b6.rück		3	-
B5risk_ges	zb1913	yb1913	g40_13	z.b6.risk		3	-
FStilsich_ges	e1101	ye1101	g38_1	e.stil.sich		2	-
FStilspo_ges	e1102	ye1102	g38_2	e.stil.spo		2	-
FStilruh_ges	e1103	ye1103	g38_3	e.stil.ruh		2	-
FStilMut_ges	c1102 c05	yc1202	g39_2 g26_1d	e.eltm_stil.spor		2	-
FStilVat_ges	c1102 c05	yc1302	g39_2 g26_1d	e.eltv_stil.spor		2	-
UEinf_ges	e0601	ye0601	f21_2		v0801	1	2
UKin_ges	e0604	ye0604	f21_5		v0802	1	2
UEino_ges	ze0603	ye0603	f21_4		v0803	1	2
UErk_ges	e0605	ye0605	f21_6		v0804	1	2

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
UVor_ges	e0606	ye0606	f21_7		v0805	1	2
UEinsch_ges	e0607	ye0607	f21_8		v0806	1	2
Raumeinh_ges	raumeinh	raumeinh	raumeinh		raumeinh	1	2
FL_ges	zd01	yd01	f8_1d n10 o3 p3	e.bf_km	v0401	4	1
Verw_ges	zd10	yd10	f31_1 n33_1 o12_1 p12_1	e.bf_ke.verw	v1101_1	4	1
Buss_ges	zd11	yd11	f31_2 n33_2 o12_2 p12_2	e.bf_ke.buss	v1102_1	4	1
FLio_ges	zd0501	yd0501	f10_1u n13_1u o5_1u p5_1u	e.bf_weg.io e.akt_weg.io		4	1
FLao_ges	zd0502	yd0502	f10_2u n13_2u o5_2u p5_2u	e.bf_weg.ao e.akt_weg.ao		4	1
FLbab_ges	zd0503	yd0503	f10_3u n13_3u o5_3u p5_3u	e.bf_weg.bab e.akt_weg.bab		4	1
VerwBuss_ges	zd10 zd11	yd10 yd11	f31_1 n33_1 o12_1 p12_1 f31_2 n33_2 o12_2 p12_2	e.bf_ke.verw e.bf_ke.buss e.akt_ke.buss	v1101_1 v1102_1	4	1
Unf_ges	zd1201 zd1202 zd1203 zd1204	yd1201 yd1202 yd1203 yd1204	f32 n34 o13 p13	e.bf_ke.sach e.bf_ke.uop1 e.bf_ke.uop2 e.bf_ke.ump e.akt_ke.unf e.unf1.mp e.unf1.sgl e.unf1.pol	v1001 v1006 v1011	4	1
HinLust_ges	d0601		f20_1			1	3
HinZeit_ges	d0602		f20_2			1	3
HinPkw_ges	d0603		f20_3			1	3
HinBLust_ges	d0604		f20_4			1	3
HinBZeit_ges	d0605		f20_5			1	3
HinUns_ges	d0608		f20_7			1	3
HinAnl_ges	d0609		f20_8			1	3
HinSich_ges	d0610		f20_9			1	3
HinTeu_ges	d0611		f20_10			1	3
HinUmw_ges	d0612		f20_11			1	3
HinPkw2_ges	d0613		f20_12			1	3
HinGef_ges	d0614		f20_13			1	3
HinSons_ges	d0615		f20_14			1	3

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
HinNein_ges	d0616		f20_15			1	3
TeilnM_ges	zb1301		n9 o2 p2	s.teiln.ask s.teiln.fff s.teiln.vpb s.teiln.mpu s.teiln.fst s.teiln.wmass		4	1
VerspGeld_ges	b1202		f3_5			1	3
VerspZeit_ges	b1203		f3_4			1	3
VerspFinanz_ges	b1204		f3_1			1	3
VerspPruef_ges	b1206		f3_2			1	3
VerspWiss_ges	b1207		f3_6			1	3
VerspAend_ges	b1208		f3_7			1	3
VerspUeberz_ges	b1209		f3_8			1	3
Versp- EUeberz_ges	b1211		f3_9			1	3
VerspSonst_ges	b1212		f3_13			1	3
AnstSelbst_ges	b1401		f4_1			1	3
AnstElt_ges	b1402		f4_2			1	3
AnstVerw_ges	b1403		f4_3			1	3
AnstPeer_ges	b1404		f4_4			1	3
AnstKolleg_ges	b1405		f4_5			1	3
AnstNVerw_ges	b1406		f4_6			1	3
AnstSons_ges	b1407		f4_7			1	3
BFSicher_ges	b1501		f5_1			1	3
BFSchnell_ges	b1502		f5_2			1	3
BFFS18_ges	b1503		f5_3			1	3
BFSicher2_ges	b1504		f5_8			1	3
BFFreund_ges	b1505		f5_4			1	3
BFGeschw_ges	b1506		f5_5			1	3
BFZeit_ges	b1507		f5_6			1	3
BFVers_ges	b1508		f5_7			1	3
BFElt_ges	b1509		f5_9			1	3
BFMop_ges	b1510		f5_10			1	3
BFProbe_ges	b1511		f5_11			1	3
BFSons_ges	b1512		f5_12			1	3
AnzBeg_ges	zc02		f24			1	3
SchB30_ges	zc0301		f22_1			1	3
SchBPunkt_ges	zc0302		f22_2			1	3
SchBlange_ges	zc0303		f22_3			1	3
SchBElt_ges	zc0305		f22_4			1	3
SchBSonst_ges	zc0306		f22_5			1	3
SchBNein_ges	zc0307		f22_6			1	3
InfBro_ges	b1711		f7_1			1	3
InfInt_ges	b1708 b1709 b1710		f7_2			1	3
InfZeit_ges	b1712		f7_3			1	3
InfPeer_ges	b1707		f7_4			1	3
InfVeran_ges	b1714 b1715		f7_5 f7_6			1	3
InfSons_ges	b1716		f7_7			1	3
InfNein_ges	b1717		f7_8			1	3
HBVerh_ges	c05		f26_1d	e.bp.pers		1	3

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
HBGeschl_ges	c06		f26_2d	e.bp.geschl		1	3
HBAAlter	c07		f26_3u	e.bp.alt		1	3
HKWiss_ges		yb1601		e.obf_wiss		1	3
HKZeit_ges		yb1611		e.obf_zeit		1	3
HKLust_ges		yb1602		e.obf_lust		1	3
HKElit_ges		yb1605		e.obf_elt		1	3
HKGeld_ges		yb1609		e.obf_geld		1	3
HKPkw_ges		yb1610		e.obf_auto		1	3
HKBeg_ges		yb1612		e.obf_kbp		1	3
HKAkzBeg_ges		yb1613		e.obf_bp.ab		1	3
HKBegFE_ges		yb1614		e.obf_bp.fe		1	3
HKBeg30_ges		yb1615		e.obf_bp.30		1	3
HKBegPkt_ges		yb1616		e.obf_bp.vzr		1	3
HKSons_ges		yb1617		e.obf_sonst		1	3
P_sex_beg*			b2			1	3
BVerw_ges	pg01	pyg01	b2			5	4
Bsex_ges*	pa02	pya02	sex_beg			5	4
BGebJahr_ges	pg02	pyg02	b3_1u			5	4
BFEJahr_ges	pg03	pyg03	b3_2u			5	4
BFStil1_ges	pg0601	pyg0601	b13_1			5	4
BFStil2_ges	pg0602	pyg0602	b13_2			5	4
BFStil3_ges	pg0603	pyg0603	b13_3			5	4
BStilFAA1_ges	pg0801	pyg0801	b14_1			5	4
BStilFAA2_ges	pg0802	pyg0802	b14_2			5	4
BStilFAA3_ges	pg0803	pyg0803	b14_3			5	4
BAbMue_ges	pg0501		b12_1			5	4
BAbAlk_ges	pg0502		b12_2			5	4
BAbAuf_ges	pg0503		b12_3			5	4
BAbMed_ges	pg0504		b12_4			5	4
BAbZeit_ges	pg0505		b12_5			5	4
BAbLust_ges	pg0506		b12_6			5	4
BAbAlk2_ges	pg0507		b12_7			5	4
BAbFit_ges	pg0508		b12_8			5	4
BAbSons_ges	pg0509		b12_9			5	4
BSorg_ges	pg0401		b4_1			5	4
BUeb_ges	pg0402		b4_2			5	4
BVers_ges	pg0404		b4_3			5	4
BErf_ges	pg0405		b4_4			5	4
BFam_ges	pg0406		b4_5			5	4
BZeit_ges	pg0407		b4_6			5	4
BProbe_ges	pg0408		b4_7			5	4
BUnt_ges	pg0409		b4_9			5	4
BSons_ges	pg0412		b4_10			5	4
GewM_ges	c1401	yc1401		e.eltm_stil.gewi		1	-
GewV_ges	c1402	yc1402		e.eltv_stil.gewi		1	-
WoTag_ges	d02	yd02	vor7tag		vor7tag	1	5
vor1km_ges	d030101	yd030101	f13_1u		vor1km	1	5
vor2km_ges	d030201	yd030201	f14_1u		vor2km	1	5
vor3km_ges	d030301	yd030301	f15_1u		vor3km	1	5
vor4km_ges	d030401	yd030401	f16_1u		vor4km	1	5
vor5km_ges	d030501	yd030501	f17_1u		vor5km	1	5
vor6km_ges	d030601	yd030601	f18_1u		vor6km	1	5
vor7km_ges	d030701	yd030701	f19_1u		vor7km	1	5

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
vor1fahr_ges	d0301	yd0301	f12_1		vor1fahr	1	5
vor2fahr_ges	d0302	yd0302	f12_2		vor2fahr	1	5
vor3fahr_ges	d0303	yd0303	f12_3		vor3fahr	1	5
vor4fahr_ges	d0304	yd0304	f12_4		vor4fahr	1	5
vor5fahr_ges	d0305	yd0305	f12_5		vor5fahr	1	5
vor6fahr_ges	d0306	yd0306	f12_6		vor6fahr	1	5
vor7fahr_ges	d0307	yd0307	f12_7		vor7fahr	1	5
vor1bed1_ges			f13_20		vor1bed1	1	7
vor1bed2_ges			f13_21		vor1bed2	1	7
vor1bed3_ges			f13_22		vor1bed3	1	7
vor1bed4_ges			f13_23		vor1bed4	1	7
vor1bed5_ges			f13_24		vor1bed5	1	7
vor1bed6_ges			f13_25		vor1bed6	1	7
vor1bed7_ges			f13_26		vor1bed7	1	7
vor1bed8_ges			f13_27		vor1bed8	1	7
vor2bed1_ges			f14_20		vor2bed1	1	7
vor2bed2_ges			f14_21		vor2bed2	1	7
vor2bed3_ges			f14_22		vor2bed3	1	7
vor2bed4_ges			f14_23		vor2bed4	1	7
vor2bed5_ges			f14_24		vor2bed5	1	7
vor2bed6_ges			f14_25		vor2bed6	1	7
vor2bed7_ges			f14_26		vor2bed7	1	7
vor2bed8_ges			f14_27		vor2bed8	1	7
vor3bed1_ges			f15_20		vor3bed1	1	7
vor3bed2_ges			f15_21		vor3bed2	1	7
vor3bed3_ges			f15_22		vor3bed3	1	7
vor3bed4_ges			f15_23		vor3bed4	1	7
vor3bed5_ges			f15_24		vor3bed5	1	7
vor3bed6_ges			f15_25		vor3bed6	1	7
vor3bed7_ges			f15_26		vor3bed7	1	7
vor3bed8_ges			f15_27		vor3bed8	1	7
vor4bed1_ges			f16_20		vor4bed1	1	7
vor4bed2_ges			f16_21		vor4bed2	1	7
vor4bed3_ges			f16_22		vor4bed3	1	7
vor4bed4_ges			f16_23		vor4bed4	1	7
vor4bed5_ges			f16_24		vor4bed5	1	7
vor4bed6_ges			f16_25		vor4bed6	1	7
vor4bed7_ges			f16_26		vor4bed7	1	7
vor4bed8_ges			f16_27		vor4bed8	1	7
vor5bed1_ges			f17_20		vor5bed1	1	7
vor5bed2_ges			f17_21		vor5bed2	1	7
vor5bed3_ges			f17_22		vor5bed3	1	7
vor5bed4_ges			f17_23		vor5bed4	1	7
vor5bed5_ges			f17_24		vor5bed5	1	7
vor5bed6_ges			f17_25		vor5bed6	1	7
vor5bed7_ges			f17_26		vor5bed7	1	7
vor5bed8_ges			f17_27		vor5bed8	1	7
vor6bed1_ges			f18_20		vor6bed1	1	7
vor6bed2_ges			f18_21		vor6bed2	1	7
vor6bed3_ges			f18_22		vor6bed3	1	7
vor6bed4_ges			f18_23		vor6bed4	1	7
vor6bed5_ges			f18_24		vor6bed5	1	7
vor6bed6_ges			f18_25		vor6bed6	1	7

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
vor6bed7_ges			f18_26		vor6bed7	1	7
vor6bed8_ges			f18_27		vor6bed8	1	7
vor7bed1_ges			f19_20		vor7bed1	1	7
vor7bed2_ges			f19_21		vor7bed2	1	7
vor7bed3_ges			f19_22		vor7bed3	1	7
vor7bed4_ges			f19_23		vor7bed4	1	7
vor7bed5_ges			f19_24		vor7bed5	1	7
vor7bed6_ges			f19_25		vor7bed6	1	7
vor7bed7_ges			f19_26		vor7bed7	1	7
vor7bed8_ges			f19_27		vor7bed8	1	7
vor1art1_ges			f13_17		vor1art1	1	7
vor1art2_ges			f13_18		vor1art2	1	7
vor1art3_ges			f13_19		vor1art3	1	7
vor2art1_ges			f14_17		vor2art1	1	7
vor2art2_ges			f14_18		vor2art2	1	7
vor2art3_ges			f14_19		vor2art3	1	7
vor3art1_ges			f15_17		vor3art1	1	7
vor3art2_ges			f15_18		vor3art2	1	7
vor3art3_ges			f15_19		vor3art3	1	7
vor4art1_ges			f16_17		vor4art1	1	7
vor4art2_ges			f16_18		vor4art2	1	7
vor4art3_ges			f16_19		vor4art3	1	7
vor5art1_ges			f17_17		vor5art1	1	7
vor5art2_ges			f17_18		vor5art2	1	7
vor5art3_ges			f17_19		vor5art3	1	7
vor6art1_ges			f18_17		vor6art1	1	7
vor6art2_ges			f18_18		vor6art2	1	7
vor6art3_ges			f18_19		vor6art3	1	7
vor7art1_ges			f19_17		vor7art1	1	7
vor7art2_ges			f19_18		vor7art2	1	7
vor7art3_ges			f19_19		vor7art3	1	7
vor1mit1_ges			f13_14		vor1mit2	1	7
vor1mit2_ges			f13_15		vor1mit4	1	7
vor1mit3_ges			f13_16		vor1mit5	1	7
vor2mit1_ges			f14_14		vor2mit2	1	7
vor2mit2_ges			f14_15		vor2mit4	1	7
vor2mit3_ges			f14_16		vor2mit5	1	7
vor3mit1_ges			f15_14		vor3mit2	1	7
vor3mit2_ges			f15_15		vor3mit4	1	7
vor3mit3_ges			f15_16		vor3mit5	1	7
vor4mit1_ges			f16_14		vor4mit2	1	7
vor4mit2_ges			f16_15		vor4mit4	1	7
vor4mit3_ges			f16_16		vor4mit5	1	7
vor5mit1_ges			f17_14		vor5mit2	1	7
vor5mit2_ges			f17_15		vor5mit4	1	7
vor5mit3_ges			f17_16		vor5mit5	1	7
vor6mit1_ges			f18_14		vor6mit2	1	7
vor6mit2_ges			f18_15		vor6mit4	1	7
vor6mit3_ges			f18_16		vor6mit5	1	7
vor7mit1_ges			f19_14		vor7mit2	1	7
vor7mit2_ges			f19_15		vor7mit4	1	7
vor7mit3_ges			f19_16		vor7mit5	1	7
vor1zie1_ges			f13_7		vor1zie1	1	7

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
vor1zie2_ges			f13_8		vor1zie2	1	7
vor1zie3_ges			f13_6		vor1zie4	1	7
vor1zie4_ges			f13_5		vor1zie5	1	7
vor1zie5_ges			f13_3		vor1zie6	1	7
vor2zie1_ges			f14_7		vor2zie1	1	7
vor2zie2_ges			f14_8		vor2zie2	1	7
vor2zie3_ges			f14_6		vor2zie4	1	7
vor2zie4_ges			f14_5		vor2zie5	1	7
vor2zie5_ges			f14_3		vor2zie6	1	7
vor3zie1_ges			f15_7		vor3zie1	1	7
vor3zie2_ges			f15_8		vor3zie2	1	7
vor3zie3_ges			f15_6		vor3zie4	1	7
vor3zie4_ges			f15_5		vor3zie5	1	7
vor3zie5_ges			f15_3		vor3zie6	1	7
vor4zie1_ges			f16_7		vor4zie1	1	7
vor4zie2_ges			f16_8		vor4zie2	1	7
vor4zie3_ges			f16_6		vor4zie4	1	7
vor4zie4_ges			f16_5		vor4zie5	1	7
vor4zie5_ges			f16_3		vor4zie6	1	7
vor5zie1_ges			f17_7		vor5zie1	1	7
vor5zie2_ges			f17_8		vor5zie2	1	7
vor5zie3_ges			f17_6		vor5zie4	1	7
vor5zie4_ges			f17_5		vor5zie5	1	7
vor5zie5_ges			f17_3		vor5zie6	1	7
vor6zie1_ges			f18_7		vor6zie1	1	7
vor6zie2_ges			f18_8		vor6zie2	1	7
vor6zie3_ges			f18_6		vor6zie4	1	7
vor6zie4_ges			f18_5		vor6zie5	1	7
vor6zie5_ges			f18_3		vor6zie6	1	7
vor7zie1_ges			f19_7		vor7zie1	1	7
vor7zie2_ges			f19_8		vor7zie2	1	7
vor7zie3_ges			f19_6		vor7zie4	1	7
vor7zie4_ges			f19_5		vor7zie5	1	7
vor7zie5_ges			f19_3		vor7zie6	1	7
WoTag_ges2	zd02		g_vor7tag		vor7tag	3	6
vor1km_ges2	zd030101		g13_1u		vor1km	3	6
vor2km_ges2	zd030201		g14_1u		vor2km	3	6
vor3km_ges2	zd030301		g15_1u		vor3km	3	6
vor4km_ges2	zd030401		g16_1u		vor4km	3	6
vor5km_ges2	zd030501		g17_1u		vor5km	3	6
vor6km_ges2	zd030601		g18_1u		vor6km	3	6
vor7km_ges2	zd030701		g19_1u		vor7km	3	6
vor1fahr_ges2	zd0301		g12_1		vor1fahr	3	6
vor2fahr_ges2	zd0302		g12_2		vor2fahr	3	6
vor3fahr_ges2	zd0303		g12_3		vor3fahr	3	6
vor4fahr_ges2	zd0304		g12_4		vor4fahr	3	6
vor5fahr_ges2	zd0305		g12_5		vor5fahr	3	6
vor6fahr_ges2	zd0306		g12_6		vor6fahr	3	6
vor7fahr_ges2	zd0307		g12_7		vor7fahr	3	6
vor1bed1_ges2			g13_20		vor1bed1	2	7
vor1bed2_ges2			g13_21		vor1bed2	2	7
vor1bed3_ges2			g13_22		vor1bed3	2	7
vor1bed4_ges2			g13_23		vor1bed4	2	7

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
vor1bed5_ges2			g13_24		vor1bed5	2	7
vor1bed6_ges2			g13_25		vor1bed6	2	7
vor1bed7_ges2			g13_26		vor1bed7	2	7
vor1bed8_ges2			g13_27		vor1bed8	2	7
vor2bed1_ges2			g14_20		vor2bed1	2	7
vor2bed2_ges2			g14_21		vor2bed2	2	7
vor2bed3_ges2			g14_22		vor2bed3	2	7
vor2bed4_ges2			g14_23		vor2bed4	2	7
vor2bed5_ges2			g14_24		vor2bed5	2	7
vor2bed6_ges2			g14_25		vor2bed6	2	7
vor2bed7_ges2			g14_26		vor2bed7	2	7
vor2bed8_ges2			g14_27		vor2bed8	2	7
vor3bed1_ges2			g15_20		vor3bed1	2	7
vor3bed2_ges2			g15_21		vor3bed2	2	7
vor3bed3_ges2			g15_22		vor3bed3	2	7
vor3bed4_ges2			g15_23		vor3bed4	2	7
vor3bed5_ges2			g15_24		vor3bed5	2	7
vor3bed6_ges2			g15_25		vor3bed6	2	7
vor3bed7_ges2			g15_26		vor3bed7	2	7
vor3bed8_ges2			g15_27		vor3bed8	2	7
vor4bed1_ges2			g16_20		vor4bed1	2	7
vor4bed2_ges2			g16_21		vor4bed2	2	7
vor4bed3_ges2			g16_22		vor4bed3	2	7
vor4bed4_ges2			g16_23		vor4bed4	2	7
vor4bed5_ges2			g16_24		vor4bed5	2	7
vor4bed6_ges2			g16_25		vor4bed6	2	7
vor4bed7_ges2			g16_26		vor4bed7	2	7
vor4bed8_ges2			g16_27		vor4bed8	2	7
vor5bed1_ges2			g17_20		vor5bed1	2	7
vor5bed2_ges2			g17_21		vor5bed2	2	7
vor5bed3_ges2			g17_22		vor5bed3	2	7
vor5bed4_ges2			g17_23		vor5bed4	2	7
vor5bed5_ges2			g17_24		vor5bed5	2	7
vor5bed6_ges2			g17_25		vor5bed6	2	7
vor5bed7_ges2			g17_26		vor5bed7	2	7
vor5bed8_ges2			g17_27		vor5bed8	2	7
vor6bed1_ges2			g18_20		vor6bed1	2	7
vor6bed2_ges2			g18_21		vor6bed2	2	7
vor6bed3_ges2			g18_22		vor6bed3	2	7
vor6bed4_ges2			g18_23		vor6bed4	2	7
vor6bed5_ges2			g18_24		vor6bed5	2	7
vor6bed6_ges2			g18_25		vor6bed6	2	7
vor6bed7_ges2			g18_26		vor6bed7	2	7
vor6bed8_ges2			g18_27		vor6bed8	2	7
vor7bed1_ges2			g19_20		vor7bed1	2	7
vor7bed2_ges2			g19_21		vor7bed2	2	7
vor7bed3_ges2			g19_22		vor7bed3	2	7
vor7bed4_ges2			g19_23		vor7bed4	2	7
vor7bed5_ges2			g19_24		vor7bed5	2	7
vor7bed6_ges2			g19_25		vor7bed6	2	7
vor7bed7_ges2			g19_26		vor7bed7	2	7
vor7bed8_ges2			g19_27		vor7bed8	2	7
vor1art1_ges2			g13_17		vor1art1	2	7

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
vor1art2_ges2			g13_18		vor1art2	2	7
vor1art3_ges2			g13_19		vor1art3	2	7
vor2art1_ges2			g14_17		vor2art1	2	7
vor2art2_ges2			g14_18		vor2art2	2	7
vor2art3_ges2			g14_19		vor2art3	2	7
vor3art1_ges2			g15_17		vor3art1	2	7
vor3art2_ges2			g15_18		vor3art2	2	7
vor3art3_ges2			g15_19		vor3art3	2	7
vor4art1_ges2			g16_17		vor4art1	2	7
vor4art2_ges2			g16_18		vor4art2	2	7
vor4art3_ges2			g16_19		vor4art3	2	7
vor5art1_ges2			g17_17		vor5art1	2	7
vor5art2_ges2			g17_18		vor5art2	2	7
vor5art3_ges2			g17_19		vor5art3	2	7
vor6art1_ges2			g18_17		vor6art1	2	7
vor6art2_ges2			g18_18		vor6art2	2	7
vor6art3_ges2			g18_19		vor6art3	2	7
vor7art1_ges2			g19_17		vor7art1	2	7
vor7art2_ges2			g19_18		vor7art2	2	7
vor7art3_ges2			g19_19		vor7art3	2	7
vor1mit1_ges2			g13_14		vor1mit2	2	7
vor1mit2_ges2			g13_15		vor1mit4	2	7
vor2mit1_ges2			g14_14		vor2mit2	2	7
vor2mit2_ges2			g14_15		vor2mit4	2	7
vor3mit1_ges2			g15_14		vor3mit2	2	7
vor3mit2_ges2			g15_15		vor3mit4	2	7
vor4mit1_ges2			g16_14		vor4mit2	2	7
vor4mit2_ges2			g16_15		vor4mit4	2	7
vor5mit1_ges2			g17_14		vor5mit2	2	7
vor5mit2_ges2			g17_15		vor5mit4	2	7
vor6mit1_ges2			g18_14		vor6mit2	2	7
vor6mit2_ges2			g18_15		vor6mit4	2	7
vor7mit1_ges2			g19_14		vor7mit2	2	7
vor7mit2_ges2			g19_15		vor7mit4	2	7
vor1zie1_ges2			g13_7		vor1zie1	2	7
vor1zie2_ges2			g13_8		vor1zie2	2	7
vor1zie3_ges2			g13_6		vor1zie4	2	7
vor1zie4_ges2			g13_5		vor1zie5	2	7
vor1zie5_ges2			g13_3		vor1zie6	2	7
vor2zie1_ges2			g14_7		vor2zie1	2	7
vor2zie2_ges2			g14_8		vor2zie2	2	7
vor2zie3_ges2			g14_6		vor2zie4	2	7
vor2zie4_ges2			g14_5		vor2zie5	2	7
vor2zie5_ges2			g14_3		vor2zie6	2	7
vor3zie1_ges2			g15_7		vor3zie1	2	7
vor3zie2_ges2			g15_8		vor3zie2	2	7
vor3zie3_ges2			g15_6		vor3zie4	2	7
vor3zie4_ges2			g15_5		vor3zie5	2	7
vor3zie5_ges2			g15_3		vor3zie6	2	7
vor4zie1_ges2			g16_7		vor4zie1	2	7
vor4zie2_ges2			g16_8		vor4zie2	2	7
vor4zie3_ges2			g16_6		vor4zie4	2	7
vor4zie4_ges2			g16_5		vor4zie5	2	7

Variable	Gebildet aus (Ursprungsvariablen)					Gewicht	Gruppe
	OE	FAA18	PE	SE	MobStudie		
vor4zie5_ges2			g16_3		vor4zie6	2	7
vor5zie1_ges2			g17_7		vor5zie1	2	7
vor5zie2_ges2			g17_8		vor5zie2	2	7
vor5zie3_ges2			g17_6		vor5zie4	2	7
vor5zie4_ges2			g17_5		vor5zie5	2	7
vor5zie5_ges2			g17_3		vor5zie6	2	7
vor6zie1_ges2			g18_7		vor6zie1	2	7
vor6zie2_ges2			g18_8		vor6zie2	2	7
vor6zie3_ges2			g18_6		vor6zie4	2	7
vor6zie4_ges2			g18_5		vor6zie5	2	7
vor6zie5_ges2			g18_3		vor6zie6	2	7
vor7zie1_ges2			g19_7		vor7zie1	2	7
vor7zie2_ges2			g19_8		vor7zie2	2	7
vor7zie3_ges2			g19_6		vor7zie4	2	7
vor7zie4_ges2			g19_5		vor7zie5	2	7
vor7zie5_ges2			g19_3		vor7zie6	2	7

Tab. 3: Liste der neu gebildeten Variablen im Gesamtdatensatz aller Fahranfängerbefragungen und deren Ursprungsvariablen

OE: Optimierungsevaluation (= FE 82.0362/2009)

FAA18: Fahranfängerbefragung 2014; Teilstichprobe der 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerber im herkömmlichen Fahrerlaubnisbewerbsmodus (= FE 82.0585/2013)

PE: Prozessevaluation des BF17 (= FE 82.0298/2005)

SE: Summative Evaluation des BF17 (= FE 82.0316/2006)

MS: Mobilitätsstudie Fahranfänger (=FE 82.0210/2001)

* **Anm.1:** Da das Geschlecht der Begleitperson im Begleiterfragebogen der PE nicht erhoben wurde, wurde dieses aus der Variable b2 (Verwandschaftsverhältnis zum Jugendlichen) rekonstruiert und so die Variable sex_beg gebildet. Diese ging unter Ergänzung des Präfix P_ in den kombinierten Datensatz als Ursprungsvariable der PE ein und wurde dann zur Bildung der kombinierten Variable Bsex_ges herangezogen.

Anm.2: Leere Zellen in den Spalten OE, FAA18, PE, SE und MobStudie bedeuten, dass aus der entsprechenden Ursprungsbe-fragung keine Variable zur Bildung der kombinierten Variable herangezogen werden konnte, da die betreffende Informati-on hier nicht zur Verfügung stand.

Anhang 8:
Liste der GewichtungsvARIABLEN
im erstellten Gesamt-
datensatz

Variable	Datensatz	Gewichtet nach	Grundgesamtheit	Beschreibung
M_dressgew	FE82.210	Alter Geschlecht	Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B / BE im Jahr 2004 (bundesweit)	Passt die Verteilung in der Stichprobe der „Mobilitätsstudie Fahreranfänger“ hinsichtlich Alter und Geschlecht der Befragten an die Verteilung in der Grundgesamtheit an.
M_normgew	FE82.210	Alter Geschlecht	Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B / BE im Jahr 2004 (bundesweit)	Entspricht M_dressgew * (Fallzahl nach Gewichtung / Fallzahl vor Gewichtung). Passt die Verteilung in der Stichprobe der „Mobilitätsstudie Fahreranfänger“ hinsichtlich Alter und Geschlecht der Befragten an die Verteilung in der Grundgesamtheit an. Korrigiert zusätzlich die durch die Gewichtung auftretende Abweichung zwischen Fallzahl im Datensatz und Anzahl tatsächlich befragter Personen.
P_dressgew_w1	FE82.298	Geschlecht	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Passt die Verteilung in der Stichprobe der Prozessevaluation des BF17 hinsichtlich des Geschlechts der Befragten an die Verteilung in der Grundgesamtheit an.
P_normgewicht_w1	FE82.298	Geschlecht	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht P_dressgew_w1. Die Variable wurde umbenannt, um Namensgleichheit mit den Gewichtsvariablen der Folgewellen herzustellen.
P_laengsgew_w2	FE82.298	Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2	-	Entspricht dem Kehrwert der mittels einer logistischen Regression errechneten Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 ($= 1 / \text{Teilnahmewahrscheinlichkeit}$).
P_gewicht_w2	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht dem Produkt aus P_normgew_w1 und P_laengsgew_w2. Gewichtet die Befragten der Prozessevaluation hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2.
P_normgewicht_w2	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht P_gewicht_w2 * (Fallzahl nach Gewichtung / Fallzahl vor Gewichtung). Gewichtet die Befragten der Prozessevaluation hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2. Korrigiert zusätzlich die durch die Gewichtung auftretende Abweichung zwischen Fallzahl im Datensatz und Anzahl tatsächlich befragter Personen.

Variable	Datensatz	Gewichtet nach	Grundgesamtheit	Beschreibung
P_normgewicht_beg	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 Teilnahmewahrscheinlichkeit der Begleiterbefragung	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Errechnet sich, indem der Kehrwert der mittels einer logistischen Regression berechneten Teilnahmewahrscheinlichkeit für die Begleiterbefragung mit P_normgewicht_w2 multipliziert wird. Korrigiert zusätzlich die durch die Gewichtung auftretende Abweichung zwischen Fallzahl im Datensatz und Anzahl tatsächlich befragter Begleiter.
P_laengsgew_w3	FE82.298	Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 3	-	Entspricht dem Kehrwert der mittels einer logistischen Regression errechneten Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 3 ($= 1 / \text{Teilnahmewahrscheinlichkeit}$).
P_gewicht_w3	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 3	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht dem Produkt aus P_normgew_w2 und P_laengsgew_w3. Gewichtet die Befragten der Prozessevaluation hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an den Wellen 2 und 3.
P_normgewicht_w3	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 3	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht $P_gewicht_w3 * (\text{Fallzahl nach Gewichtung} / \text{Fallzahl vor Gewichtung})$. Gewichtet die Befragten der Prozess-evaluation hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an den Wellen 2 und 3. Korrigiert zusätzlich die durch die Gewichtung auftretende Abweichung zwischen Fallzahl im Datensatz und Anzahl tatsächlich befragter Personen.
P_laengsgew_w4	FE82.298	Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 4	-	Entspricht dem Kehrwert der mittels einer logistischen Regression errechneten Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 4 ($= 1 / \text{Teilnahmewahrscheinlichkeit}$).
P_gewicht_w4	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 3 Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 4	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht dem Produkt aus P_normgew_w3 und P_laengsgew_w4. Gewichtet die Befragten der Prozessevaluation hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an den Wellen 2, 3 und 4.
P_normgewicht_w4	FE82.298	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 3 Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 4	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit)	Entspricht $P_gewicht_w3 * (\text{Fallzahl nach Gewichtung} / \text{Fallzahl vor Gewichtung})$. Gewichtet die Befragten der Prozess-evaluation hinsichtlich ihres Geschlechts sowie ihrer Teilnahmewahrscheinlichkeit an den Wellen 2, 3 und 4. Korrigiert zusätzlich die durch die Gewichtung auftretende Abweichung zwischen Fallzahl im Datensatz und Anzahl tatsächlich befragter Personen.

Variable	Datensatz	Gewichtet nach	Grundgesamtheit	Beschreibung
F_gewicht	FE82.585	Geschlecht	18-jährige Fahrerlaubnisbewerber der Klasse B/BE im Jahr 2013 (bundesweit)	Passt die Verteilung in der Stichprobe der FAA18-Befragung hinsichtlich des Geschlechts der Befragten an die Verteilung in der Grundgesamtheit an.
O_gewichtbf17w1	FE82.362	Geschlecht Regionale Herkunft	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2012 (bundesweit)	Passt die Verteilung in der Stichprobe der Optimierungsevaluation des BF17 hinsichtlich des Geschlechts und der regionalen Herkunft der Befragten an die Verteilung in der Grundgesamtheit an.
O_laengsgew_w2	FE82.362	Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2	-	Entspricht dem Kehrwert der mittels einer logistischen Regression errechneten Teilnahmewahrscheinlichkeit an der zweiten Welle der Optimierungsevaluation.
O_gewichtbf17w2	FE82.362	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2012 (bundesweit)	Entspricht dem Produkt aus O_gewichtbf17w1 und O_laengsgew_w2. Gewichtet die Befragten der Optimierungsevaluation des BF17 hinsichtlich ihres Geschlechts, ihrer regionalen Herkunft sowie der Teilnahmewahrscheinlichkeit für Welle 2.
O_normgewichtbf17w2	FE82.362	Geschlecht Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2012 (bundesweit)	Entspricht O_gewichtbf17w2 * (Fallzahl nach Gewichtung / Fallzahl vor Gewichtung). Gewichtet die Befragten der Optimierungsevaluation des BF17 hinsichtlich ihres Geschlechts, ihrer regionalen Herkunft sowie der Teilnahmewahrscheinlichkeit für Welle 2. Korrigiert zusätzlich die durch die Gewichtung auftretende Abweichung zwischen Fallzahl im Datensatz und Anzahl tatsächlich befragter Personen.
S_Gewicht	FE82.316	Geschlecht	Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2007 (Experimentalgruppe) – bundesweit bzw. 18 – 24-jährige Fahrerlaubnisbewerber der Klasse B/BE im Jahr 2007 (Kontrollgruppe) – bundesweit	Passt die Verteilung in der Stichprobe der summativen Evaluation des BF17 hinsichtlich des Geschlechts der Befragten an die Verteilung in der Grundgesamtheit an.

Variable	Datensatz	Gewichtet nach	Grundgesamtheit	Beschreibung
Gewicht1	alle	Alter, Geschlecht (FE82.210) Geschlecht (FE82.298, FE82.585, FE82.316) Geschlecht, regionale Herkunft (FE.82.362)	Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B / BE im Jahr 2004 (bundesweit) (FE82.210) Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Zeitraum zwischen 15.08. und 14.09.2007 (bundesweit) (FE82.298) Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2007 (Experimentalgruppe) bzw. 18 – 24-jährige Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B / BE im Jahr 2007 – bundesweit (Kontrollgruppe) (FE82.316) 18-jährige Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B / BE im Jahr 2013 (bundesweit) (FE82.585) Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung im Jahr 2012 (bundesweit) (FE82.362)	Enthält die Werte der Variablen M_normgew, P_normgew_w1, S_Gewicht, F_gewicht und O_gewichtbf17w1.
Gewicht2	alle	Alter, Geschlecht (FE82.210) Geschlecht (FE82.585, FE82.316) Geschlecht, Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 (FE82.298) Geschlecht, regionale Herkunft (FE.82.362)	s.Gewicht1	Enthält die Werte der Variablen M_normgew, P_normgew_w2, S_Gewicht, F_gewicht und O_gewichtbf17w1.
Gewicht3	alle	Alter, Geschlecht (FE82.210) Geschlecht (FE82.585, FE82.316) Geschlecht, Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 (FE82.298) Geschlecht, regionale Herkunft, Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 (FE.82.362)	s.Gewicht1	Enthält die Werte der Variablen M_normgew, P_normgew_w2, S_Gewicht, F_gewicht und O_normgewichtbf17w2.
Gewicht4	alle	Alter, Geschlecht (FE82.210) Geschlecht (FE82.585, FE82.316) Geschlecht, Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 / 3 / 4 (FE82.298) Geschlecht, regionale Herkunft, Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2 (FE.82.362)	s.Gewicht1	Enthält die Werte der Variablen M_normgew, P_normgew_w2, P_normgew_w3, P_normgew_w4, S_Gewicht, F_gewicht und O_normgewichtbf17w2. Befragte des FE82.298 erhalten das Normgewicht derjenigen Welle, in der sie an der Abschlussbefragung teilgenommen haben.
Gewicht5	alle	Alter, Geschlecht (FE82.210) Geschlecht (FE82.585, FE82.316) Geschlecht, Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle 2, Teilnahmewahrscheinlichkeit an der Begleiterbefragung (FE82.298) Geschlecht, regionale Herkunft (FE.82.362)	s.Gewicht1	Enthält die Werte der Variablen M_normgew, P_normgewicht_beg, S_Gewicht, F_gewicht, O_gewichtbf17w1

Tab. 4: Liste der GewichtungsvARIABLEN im erstellten Gesamtdatensatz

Anhang 9:

**Liste der aus dem
Gesamtdatensatz aller
Fahranfängerbefragungen
entfernten Variablen**

Aus dem Datensatz des FE 82.0210/2001 entfernte Variablen:

v1101_2, v1102_2, stoss, tnnrk1, tnnrk2, ID_Doppelt, DauFSWoT, DauFSWo, DauFSMo1, DauFSMo2, v0501r, v0502r, v0503r, v0504r, KA1SZie7, KA2SZie7, KA3SZie7, KA4SZie7, KA5SZie7, KA6SZie7, KA7SZie7, fahrten, anztagkm, sumkm, NieMobil, MV_Mobil, MV_Mix, MV_fahrt, Niefahrt, fa_Mix, diff_km, fahrguel, vor1kmN, vor2kmN, vor3kmN, vor4kmN, vor5kmN, vor6kmN, vor7kmN, sumkmN, fahrOK, v10mv, Must10, v1101_01, v1202_ka, v1203_ka, D1201, D1202, D1203, must_v12, Abi6T1308, Abi7T1308, Abi8T1308, Abi9T1308, Abi10T1308, Abi11T1308, Abi12T1308, Abi13T1308, Abi17T1308, Abi18T1308, MV_14, FHR3T1308, FHR4T1308, MR_2T1308, MR_3T1308, MSchulAb, BerS_Abi, KA_V14xx, BerSSchu, v13extra, BerSStu1, BerSStu2, BerSZivi, altpf, arzth, bäcke, bankk, bürok, einze, erzie, fleis, frise, kranke, hausw, hotel, indus, indum, kfzme, köche, köchi, kosme, maure, mecha, metal, physi, anwal, resta, sozia, steue, verkä, versi, verwa, zahna, zimme, T1412Sch, T1412Std, T1412Abi, T1412gym, T1412ZIVI, LangKenn, sumkmMoDo, fahrMoDo, MoDo_MV_Mobil, MoDo_8888, sumkmFrSo, fahrFrSo, FrSo_MV_Mobil, FrSo_8888, vor1kmM, vor2kmM, vor3kmM, vor4kmM, vor5kmM, vor6kmM, vor7kmM, MobilSumKm, MobilFahrOK, Mobil_Mix, MobSumKmMoDo, MobFahrMoDo, MobSumKmFrSo, MobFahrFrSo, v07_MV, CLU5_2, bemerk_1, bemerk_2, bemerk_3, bemerk_4, bemerk_5, bemerk_6, bemerk_7, bemerk_8, vorbed2, So_7Pkw

Aus dem Datensatz des FE 82.0298/2005 entfernte Variablen:

sumkmMoDo, fahrMoDo, MoDo_MV_Mobil, sumkmFrSo, fahrFrSo, FrSo_MV_Mobil, i9_1uM, i10_1uM, i11_1uM, i12_1uM, i13_1uM, i14_1uM, i15_1uM, i_MobSumKmMoDo, i_MobFahrMoDo, i_MobSumKmFrSo, i_MobFahrFrSo, i_MobSumKmMoFr, i_MobFahrMoFr, i_MobSumKmSaSo, i_MobFahrSaSo, h9_1uM, h10_1uM, h11_1uM, h12_1uM, h13_1uM, h14_1uM, h15_1uM, h_MobSumKmMoDo, h_MobFahrMoDo, h_MobSumKmFrSo, h_MobFahrFrSo, h_MobSumKmMoFr, h_MobFahrMoFr, h_MobSumKmSaSo, h_MobFahrSaSo, i_MobilSumKm, i_MobilFahrOK, i_Mobil_Mix, i9_unter, i10_unter, i11_unter, i12_unter, i13_unter, i14_unter, i15_unter, i9_ober, i10_ober, i11_ober, i12_ober, i13_ober, i14_ober, i15_ober, i9_minGesch, i9_MaxGesch, i10_MinGesch, i10_MaxGesch, i11_MinGesch, i11_MaxGesch, i12_MinGesch, i12_MaxGesch, i13_MinGesch, i13_MaxGesch, i14_MinGesch, i14_MaxGesch, i15_MinGesch, i15_MaxGesch, sumkmN, fahrOK, MV_Mobil, NieMobil, MV_Mix, RKmWoche6, g13_1uM, g14_1uM, g15_1uM, g16_1uM, g17_1uM, g18_1uM, g19_1uM, g_MobSumKmMoDo, g_MobFahrMoDo, g_MobSumKmFrSo, g_MobFahrFrSo, g_MobSumKmMoFr, g_MobFahrMoFr, g_MobSumKmSaSo, g_MobFahrSaSo, FEBesitz17_W3, FEBesitz17_Aktiv_W3, FEBesitz17_Ehemalige_W3, h_MobilFahrOK, h_Mobil_Mix, h9_unter, h10_unter, h11_unter, h12_unter, h13_unter, h14_unter, h15_unter, h9_ober, h10_ober, h11_ober, h12_ober, h13_ober, h14_ober, h15_ober, h9_minGesch, h9_MaxGesch, h10_MinGesch, h10_MaxGesch, h11_MinGesch, h11_MaxGesch, h12_MinGesch, h12_MaxGesch, h13_MinGesch, h13_MaxGesch, h14_MinGesch, h14_MaxGesch, h15_MinGesch, h15_MaxGesch, f13_1uM, f14_1uM, f15_1uM, f16_1uM, f17_1uM, f18_1uM, f19_1uM, f_MobilFahrOK, f_Mobil_Mix, f_MobSumKmMoDo, f_MobFahrMoDo, f_MobSumKmFrSo, f_MobFahrFrSo, sumkmMoFr, fahrMoFr, MoFr_MV_Mobil, sumkmSaSo, fahrSaSo, SaSo_MV_Mobil, f_MobSumKmMoFr, f_MobFahrMoFr, f_MobSumKmSaSo, f_MobFahrSaSo, FEBesitz17_W2, FEBesitz17_Aktiv_W2, FEBesitz17_Ehemalige_W2, g_MobilSumKm, g_MobilFahrOK, g_Mobil_Mix, p9_s1, p9_s2, p9_s3, p9_s4, p9_s5, p9_s6, p9_s7, p10_9s1, p10_9s2, p10_9s3, p10_9s4, p10_9s5, p10_9s6, p10_9s7, p10_9s8, p10_9s81, p10_9s8, p11_9s4, p11_9s6, p15_2s1, p15_2s2, p15_2s3, p15_2s4, p15_2s5, p15_2s6, p15_2s7, p15_2s8, p15_3s1, p15_3s2, p15_3s3, p15_3s4, p15_3s5, p15_3s6, p15_3s7, p15_3s8, p15_4u1, p15_4u2, p15_4u3, p15_4u4, p15_4u5, p15_5u1, p15_5u2, p16_2s1, p16_2s2, p16_2s3, p16_2s4, p16_2s5, p16_2s6, p16_2s7, p16_2s8, p16_2s9, p16_2s10, p16_2s11, p16_2s12, p16_2s13, p16_2s14, p16_2s15, p_Frage17, p_Zulntim, p_LobFB, p_KritikFB, p_Nein, p_FrageBF, p_FahrAusb, p_LobBF, p_KritikBF, p_AllgKomm, p18_kat, muster, w1, w2, w2beg, w3, w4, f_, g_, h_, i_, p17t, p4_99, p18_1U, p9_99, p4_14s1, p4_14s4, p4_14s5, p4_14s6, p4_14s7, p_MonateFEBesitz2, , stpb_ZFER, fahrtage, nichtfahrtage, g30, g_monatefebesitz2, , f2_6, f2_7, g_vortag, f9_9u, f21_13u, f25_5u, f_mobilsumkm, h_mobilsumkm, i22_1U, hb_welle3, i_fb_datum, i_MonateFEBesitz2, i9_s1, i10_s1, i11_s1, i12_s1, i13_s1, i14_s1, i15_s1, i9_sonstiges, i10_sonstiges, i11_sonstiges, i12_sonstiges, i13_sonstiges, i14_sonstiges, i15_sonstiges, i18_9s1, i18_9s2, i18_9s3, i18_9s4, i18_9s5, i18_9s6, i18_9s7, i18_9s8, i18_9s81, i_Frage17, i_Zulntim, i_LobFB, i_KritikFB, i_Nein, i_FrageBF, i_FahrAusb, i_LobBF, i_KritikBF, i_AllgKomm, i22, bereits18W4, hilfsvr, filter, pP_NR, p_datenherkunft, p_Sdate, p_Stime, p_Edate, p_Etime, p_lastq, datumw1, datumw2, datumw3,

o17t, O4_99, O9_99, o4_14s1, o4_14s4, o4_14s5, o4_14s6, o4_14s7, o4_12s7, o_MonateFEBesitz2, o9_s1, o9_s2, o9_s3, o9_s4, o9_s5, o9_s6, o9_s7, o10_9s1, o10_9s2, o10_9s3, o10_9s4, o10_9s5, o10_9s6, o10_9s7, o10_9s81, o10_9s8, o11_9s4, n26_8s6, o15_2s1, o15_2s2, o15_2s3, o15_2s4, o15_2s5, o15_2s6, o15_2s7, o15_2s8, o15_3s1, o15_3s2, o15_3s3, o15_3s4, o15_3s5, o15_3s6, o15_3s7, o15_3s8, o15_4u1, o15_4u2, o15_4u3, o15_4u4, o15_4u5, o15_5u1, o15_5u2, o16_2s1, o16_2s2, o16_2s3, o16_2s4, o16_2s5, o16_2s6, o16_2s7, o16_2s8, o16_2s9, o16_2s10, o16_2s11, o16_2s12, o16_2s13, o16_2s14, o16_2s15, o_Frage17, o_Zulntim, o_LobFB, o_KritikFB, o_Nein, o_FrageBF, o_FahrAusb, o_LobBF, o_KritikBF, o_AllgKomm, o18_kat, iP_NR, i_datenherkunft, i_sdate, i_stime, i_edate, i_etime, i_lastq, i13t, h3t, h4t, h5t, h6t, h7t, h8t, h9t, h10t, h11t, h12t, h13t, h14t, h15t, h16t, h17t, h18t, h19t, h20t, h21t, MatchSequence, h_fb_datum, h_MonateFEBesitz2, c_8, c_gestern, c_vorgestern, c_vor3tag, c_vor4tag, c_vor5tag, c_vor6tag, c_vor7tag, h9_s1, h10_s1, h11_s1, h12_s1, h13_s1, h14_s1, h15_s1, h9_sonstiges, h10_sonstiges, h11_sonstiges, h12_sonstiges, h13_sonstiges, h14_sonstiges, h15_sonstiges, h18_9s1, h18_9s2, h18_9s3, h18_9s4, h18_9s5, h18_9s6, h18_9s7, h18_9s8, h18_9s81, h19_9s1, h19_9s3, h_Frage17, h_Zulntim, h_LobFB, h_KritikFB, h_Nein, h_FrageBF, h_FahrAusb, h_LobBF, h_KritikBF, h_AllgKomm, h_Zulmtim, h22, teiln_absch, o_lastq, OP_NR, o_datenherkunft, o_Sdate, o_Stime, o_Edate, o_Etime, o15_2u, b_Sdate, b_Stime, b_Edate, b_Etime, b_time, b_LastQ, b1t, b2t, b3t, b4t, b5t, b6t, b7t, b8t, b9t, b10t, b11t, b12t, b13t, b14t, b15t, b16t, b17t, b18t, b19t, b20t, b21t, p_nr, HP_NR, h_datenherkunft, h_sdate, h_stime, h_edate, h_etime, h_time, h_lastq, cfw3_datumW1, cfw3_datumW2, cfw3_HBeg, cfw3_frageE_mail, cfw3_fragemobil, cfw3_sexhb, h1t, h2t, n32_1d, n32_2u, n32_3d, n32_4d, n32_5d, n32_6d, n35, n35_2d, n35_3d, n36, n36_3u, n36_4u, n36_5u, n36_6u, n36_7u, n37, n37_7u, n38_1d, n38_2d, n38_3d, n38_4d, n39_1d, n39_2d, n39_3d, n39_4d, n41_1, n41_2, n42_1, n42_2, n42_3, n42_4, n42_5, n42_6, n42_2u, n42_4u, n42_6u, n43, n43_2u, n43_3u, n43_4u, n43_5u, begzahl, HBeg, sexHB, HBbekannt, schule, ausbild, beruf, wohn, eltern, MiHi, FrageHB, Kfz, anstoss, teiln_mot, teiln_elt, spaetz, FrageE_mail, FrageMobil, schwierig, eig_vorbereit, beg_vorbereit, FE_eltern, einschaetz, gesamtFL, warumnichtmehr, strassenart, unsicher, FahrerundHB, eingriff, VerwBussg, unfall, n_MonateFEBesitz2, n12_14s1, n12_14s2, n12_14s3, n12_14s4, n12_14s5, n12_14s6, n12_14s7, n12_14s8, n16_6us1, n16_6us2, n16_6us3, n16_6us4, n16_6us5, n16_6us6, n16_6us7, n16_6us8, n16_6us9, n16_6us10, n16_6us11, n16_6us12, n16_6us13, n16_6us14, n20_s1, n20_s2, n20_s3, n20_s4, n20_s5, n20_s6, n20_s7, beg_zahl, bzahl_pap, n25_8s1, n25_8s2, n25_8s3, n25_8s4, n25_8s5, n25_8s6, n25_8s7, n25_8s81, n25_8s8, n44_2s1, n44_2s2, n44_2s3, n44_2s4, n44_2s5, n44_2s6, n44_2s7, n44_2s8, n44_2s9, n44_2s10, n44_2s11, n44_2s12, n44_2s13, n44_2s14, n44_2s15, n_LobFB, n_KritikFB, n_Nein, n_FrageBF, n_FahrAusb, n_LobBF, n_KritikBF, n_AllgKomm, n_WPapierFB, pap_fb_geloescht, n4_1, n4_2, n4_3, n4_4, n4_5, n4_6, n4_7, n4_7u, n5_1, n5_2, n5_3, n5_4, n5_5, n5_6, n5_7, n5_8, n5_9, n5_10, n5_11, n5_12, n5_13, n5_12u, n6_1, n6_2, n6_3, n6_4, n6_5, n6_6, n6_7, n6_8, n6_9, n6_10, n6_9u, n7_1, n7_2, n7_3, n7_4, n7_5, n7_6, n7_7, n7_8, n7_9, n7_10, n7_11, n7_12, n7_13, n7_13u, n8_1, n8_2, n8_3, n8_4, n8_5, n8_6, n8_7, n8_8, n8_7u, n11_1, n11_2, n11_3, n11_4, n11_5, n11_6, n11_7, n11_8, n11_9, n11_10, n11_11, n11_12, n11_13, n11_13u, n17_1, n17_2, n17_3, n17_4, n17_5, n17_6, n17_5u, n22, n24_1, n24_2, n24_3, n24_4, n24_5, n24_6, n24_7, n24_8, n24_9, n24_10, n24_11, n24_10u, g42, g42_2d, g42_3d, g43, g43_3u, g43_4u, g43_5u, g43_6u, g43_7u, g44, g44_7u, g45_1d, g45_2d, g45_3d, g45_4d, g46_1d, g46_2d, g46_3d, g46_4d, g48_1, g48_2, g49_1, g49_2, g49_3, g49_4, g49_5, g49_6, g49_2u, g49_4u, g49_6u, g50, g50_2u, g50_3u, g50_4u, g50_5u, Code, Sdate, Stime, Edate, Etime, f5_2d, f5_3d, f5_4d, f5_5d, f6, f8_1, f8_2, f8_3, f8_4, f8_5, f8_6, f8_7, f8_8, f8_9, f8_10, f8_11, f8_12, f8_13, f8_12u, f10_1, f10_2, f10_3, f10_4, f10_5, f10_6, f10_7, f10_8, f10_9, f10_10, f10_11, f10_12, f10_13, f10_13u, f11_1, f11_2, f11_3, f11_4, f11_5, f11_6, f11_7, f11_8, f11_7u, f13_1, f13_2, f14_1, f14_2, f15_1, f15_2, f16_1, f16_2, f17_1, f17_2, f18_1, f18_2, f19_1, f19_2, f20_1d, f22_1u, f22_2u, f22_3u, f23_1, f23_2, f23_3, f23_4, f23_5, f23_6, f23_7, f23_8, f23_9, f23_10, f23_11, f23_12, f23_13, f23_14, f23_15, f23_16, f23_17, f23_18, f24_1, f24_2, f24_3, f24_4, f24_5, f24_6, f24_7, f24_6u, f27_1d, f27_2d, f27_3u, f27_4d, c_12, g13_sonstiges, g14_sonstiges, g15_sonstiges, g16_sonstiges, g17_sonstiges, g18_sonstiges, g19_sonstiges, g24_6us1, g24_6us2, g24_6us3, g24_6us4, g24_6us5, g24_6us6, g24_6us7, g24_6us8, g24_6us9, g24_6us10, g24_6us11, g24_6us12, g24_6us13, g24_6us14, g24_1s1, c33, c33_888, g33_9, g34_9, g33_10, g34_10, g33_11, g34_11, g33_12, g34_12, g33_13, g34_13, g33_14, g34_14, g33_15, g34_15, c35, c36_888, c37_888, c38_888, c39_888, c40_888, BerufElt, BerufMutter, BerufVater, g_Frage17, g_Zulntim, g_LobFB, g_KritikFB, g_Nein, g_FrageBF, g_FahrAusb, g_LobBF, g_KritikBF, g_AllgKomm, FrageFB, KritikB, loeschen, n_lastQ, NextID, PrevID, Delete, n_datenherkunft, np_nr, gruppeinW1, n_sdate, n_stime, n_edate, n_etime, n_time, f39_2us1, f39_2us2, f39_2us3, f39_2us6, f39_2us7, f39_2us8, f39_4us1, f39_4us2, f39_4us3, f39_4us4,

f39_4us6, f39_4us7, f39_4us8, f39_6us2, f39_6us3, f39_6us6, f39_6us7, f39_6us8, Dstaatsan, Dgebland, DgeblandElt, must_mihi, varxy, varyy, f40_2s3, f40_2s4, f40_2s5, f40_2s6, f40_3s3, f40_3s4, f40_3s5, f40_3s6, f40_3s8, f40_4s1, f40_4s2, f40_4s3, f40_4s4, f40_5s1, f40_5s2, f41_2s1, f41_2s2, f41_2s3, f41_2s4, f41_2s5, f41_2s6, f41_2s7, f41_2s8, f41_2s9, f41_2s10, f41_2s11, f41_2s12, f41_2s13, f41_2s14, LobFB, KritikFB, Nein, FrageBF, FahrAusb, LobBF, KritikBF, AllgKomm, WPapierFB, Kommentar, Stichprobe, Ein_Quartal, Zwei_Quartale, Drei_Quartale, Vier_Quartale, SchulAb_K9, AntMedium, FE_keine, FE_mofa, FE_klM, FE_klA1, FE_klSLT, FL_mofa, FL_klM, FL_klA1, FL_klSLT, sondergen, teiln_w2, teiln_beg, teiln_w3, g_datenherkunft, gp_nr, cfw2_datumW1, cfw2_AnzBegW1, cfw2_HBW1, cfw2_sexHBW1, cfw2_sex, cfw2_spaet, cfw2_abschlussinW1, g_sdate, g_stime, g_edate, g_etime, g_time, g_lastQ, g2_1, g2_2, g2_3, g2_4, g2_5, g2_6, g2_7, G5_99, g7_1, g7_2, g7_3, g7_4, g7_5, g7_6, g7_7, g7_7u, g8_1, g8_2, g8_3, g8_4, g8_5, g8_6, g8_7, g8_8, g8_9, g8_10, g8_11, g8_12, g8_13, g8_12u, g9_1, g9_2, g9_3, g9_4, g9_5, g9_6, g9_7, g9_8, g9_9, g9_10, g9_9u, g10_1, g10_2, g10_3, g10_4, g10_5, g10_6, g10_7, g10_8, g10_9, g10_10, g10_11, g10_12, g10_13, g10_13u, g11_1, g11_2, g11_3, g11_4, g11_5, g11_6, g11_7, g11_8, g11_7u, G21_99, g23t, g25_1, g25_2, g25_3, g25_4, g25_5, g25_6, g25_5u, g27_1d, g27_2d, g27_3u, g27_4d, g32_1, g32_2, g32_3, g32_4, g32_5, g32_6, g32_7, g32_8, g32_9, g32_10, g32_11, g32_10u, G35_99, f35_s3, Aus-Beruf_txt, altpf, anl_mech, arzth, aug_opt, bäcke, bankk, bauzeich, bürok, chemielaborant, einze, erzie, feinw_mech, fleis, frise, kranke, hausw, hotel, indus, indum, kfzme, köche, köchi, kosme, maure, mecha, metal, physi, anwal, resta, schreiner, sozia, steue, tischler, verkä, versi, verwa, zahna, zimme, Aus-Beruf_txtSch, AusBeruf_txtStd, AusBeruf_txtAbi, AusBeruf_txtgym, AusBeruf_txtZIVI, f41t, f42t, anst_and, A_id, f5_s2, F25_S1, f35_s2, f35_s1, f39_6us1, f39_2us4, f39_6us4, f39_2us5, f39_4us5, f39_6us5, f40_2s1, f40_2s2, f40_3s1, f40_2s8, f12_11, f5, f_5, f52_11, n22_6, f27_18, f29_s1, f29_s2, f29_s7, f29_s4, f35_s5, f35_s4, f40_3s7, f40_3s2, f40_2s7, DauerNach17Mo2, f3_s1, f3_s2, f3_s3, f3_s4, f3_s5, f3_s6, f3_s7, f3_s8, f3_s9, f3_s10, f3_s11, f3_s12, f3_s13, f3_s14, f3_s15, f3_s16, f3_s17, f3_s18, f3_s19, f4_7s1, f4_7s2, f4_7s3, f4_7s4, f4_Einser, c_5a, f5_s1, f5_s3, f5_s4, f5_s5, f5_s6, f5_s7, c_6a, f6_s1, f6_s2, f6_s3, f6_s4, f6_s5, f6_s6, f6_s7, f6_s8, f6_s9, f7_s1, f7_s2, f7_s3, f7_s4, f7_s5, f7_s6, f7_s7, f25_s2, f25_s3, f25_s4, f25_s5, f25_s6, f25_s7, f25_s8, c_22, f22_s1, f22_s2, f22_s3, f22_s4, f22_s5, f29_s3, f29_s5, f29_s6, V2, MonateFEBesitz2, F12_999, f13_s1, f14_s1, f16_s1, f17_s1, f18_s1, f19_s1, f13_s2, f14_sonstiges, f15_sonstiges, f16_sonstiges, f19_sonstiges, prozentfaktor, summe, f20_s1, f20_s2, f20_s3, f20_s4, f20_s5, f20_s6, f20_s7, f20_s8, c21_9er, c21_888er, DatenHer-kunft, lastQ, f1t, f2t, f3t, f4t, f5t, f6t, f7t, f8t, f9t, f10t, f11t, f12t, f13t, f14t, f15t, f16t, f17t, f18t, f19t, f20t, f21t, f22t, f23t, f24t, f25t, f26t, f27t, f28t, f29t, f30t, f31t, f32t, f33t, f34t, f35t, f36t, f37t, f38t, f39t, f40t, Mo_Mit5, Di_Mit5, Mi_Mit5, Do_Mit5, Fr_Mit5, Sa_Mit5, So_Mit5, fe_bes_tage, wochedesfebesitzes, wochedesunfalls_1, wochedesunfalls_2, wochedesunfalls_3, g13_1, g13_2, g14_1, g14_2, g15_1, g15_2, g16_1, g16_2, g17_1, g17_2, g18_1, g18_2, g19_1, g19_2, g13_s1, g14_s1, g15_s1, g16_s1, g17_s1, g18_s1, g19_s1, n21, n21_3d, g23_3u, h9_1, h9_2, h10_1, h10_2, h11_1, h11_2, h12_1, h12_2, h13_1, h13_2, h14_1, h14_2, h15_1, h15_2, i9_1, i9_2, i10_1, i10_2, i11_1, i11_2, i12_1, i12_2, i13_1, i13_2, i14_1, i14_2, i15_1, i15_2, gestern_WoTag, vor2_WoTag, vor3_WoTag, vor4_WoTag, vor5_WoTag, vor6_WoTag, vor7_WoTag

Aus dem Datensatz des FE 82.0316/2006 entfernte Variablen:

e.start.dat, e.start.zeit, e.end.dat, e.end.zeit, e.fb.dauer_s, e.LastQ, e.t.fe18dat, e.t.obf, e.t.bf_bp, e.t.bf_km, e.t.bf_zeit, e.t.bf_weg, e.t.bf_ke, e.t.vor_fe, e.t.vor_km, e.t.vor_ke, e.t.akt_pkw, e.t.akt_km1, e.t.akt_km2, e.t.akt_zeit, e.t.akt_ke, e.t.va1, e.t.va2, e.t.va3, e.t.va4, e.t.unf1, e.t.unf2, e.t.unf3, e.t.akt_weg, e.t.stil, e.t.nutz, e.t.kauf, e.t.vgl, e.t.elt_stil, e.t.elt_bild, e.t.geschl, e.t.schul, e.t.beruf, e.t.branche, z.start.dat, z.start.zeit, z.end.dat, z.end.zeit, z.fb.dauer_s, z.LastQ, z.t.pkw.lb, z.t.akt_pkw, z.t.akt_km1, z.t.akt_km2, z.t.akt_zeit, z.t.akt_weg, z.t.akt_mit, z.t.akt_ke, z.t.va1, z.t.va2, z.t.va3, z.t.va4, z.t.unf1, z.t.unf2, z.t.unf3, z.t.b6, s.start.dat, s.start.zeit, s.end.dat, s.end.zeit, s.fb.dauer_s, s.LastQ, s.t.plz, s.t.pkw.lb, s.t.akt_pkw, s.t.akt_km1, s.t.akt_km2, s.t.akt_zeit, s.t.akt_weg, s.t.akt_mit, s.t.kv, s.t.akt_ke, s.t.va1, s.t.va2, s.t.va3, s.t.va4, s.t.unf1, s.t.unf2, s.t.unf3, s.t.fahr, s.t.teiln, s.t.abw, s.t.nutz, s.t.proj, s.t.zufr, e.t.bf_pkw

Aus dem Datensatz des FE 82.0585/2013 entfernte Variablen:

external_lfdn, ytester, ydispcode, ylastpage, yquality, yduration, c_0001, c_0002, c_0003, c_0004, c_0005, c_0006, c_0007, c_0008, ya18, yext_host, yip_addr, ybrowser, yreferer, yquota, yquota_assignment, ypage_history, yhflip, yvflip, youtput_mode, yjavascript, yflash, ysession_id, ylanguage, ycleaned, yats, ydatetime, ydate_of_last_access, ydate_of_first_mail, rts2163383, rts2163384, rts2163385, rts2163390, rts2163391, rts2163392, rts2163400, rts2163401, rts2163402, rts2163404, rts2163405, rts2163406, rts2163407, rts2163408, rts2163409, rts2163410, rts2163421, rts2163423, rts2163424, rts2163426, rts2163427, rts2163429, rts2163430, rts2163435, rts2163437, rts2163491, rts2163497, rts2163535, rts2163562, rts2163801, rts2175318, rts2202680, rts2237044, rts2242199, rts2246112, rts2246114, rts2246137, rts2246143, rts2248641, rts2573475, tic, ya05_null, yb27x, yc19x, yc21x, yc22x, yd12x, RAUS, vorbesitz, aush_dat, GebTag18, DauerNach18Mo2, FB_Jahr, FB_Monat, FB_Tag, Tag, Monat, Jahr, MonateFEBesitz2, FA_Tag, FA_Beginn, FAMonv18_Hilf, yb016x, yb31x, yd05sum, yd030101a, yd030102a, yd030201a, yd030202a, yd030301a, yd030302a, yd030401a, yd030402a, yd030501a, yd030502a, yd030601a, yd030602a, yd030701a, yd030702a, FL_KmWocheA, Anz_KmWocheA, MV_Mobil, NieMobil, MV_Mix, yd03x, RkmWoche6, FL_KmWocheM, Anz_KmWocheM, MV_MobilM, NieMobilM, Mobil_Mix, FL_WoTag_A_MV, sumkmMoDo_A, fahrMoDo_A, MoDo_MV_A, sumkmFrSo_A, fahrFrSo_A, FrSo_MV_A, sumkmMoFr_A, fahrMoFr_A, MoFr_MV_A, sumkmSaSo_A, fahrSaSo_A, SaSo_MV_A, sumkmMoDo_M, fahrMoDo_M, MoDo_MV_M, sumkmFrSo_M, fahrFrSo_M, FrSo_MV_M, sumkmMoFr_M, fahrMoFr_M, MoFr_MV_M, sumkmSaSo_M, fahrSaSo_M, SaSo_MV_M, Dau_MinWocheA, Anz_MinWocheA, InWocheNichtGefahren, RminWoche6, Dau_MinWocheM, Anz_MinWocheM, Min_WoTag_A_MV, summinMoDo_A, summinFrSo_A, summinMoFr_A, summinSaSo_A, summinMoDo_M, summinFrSo_M, summinMoFr_M, summinSaSo_M, Dau_MinWocheMoFr_A, Anz_MinWocheMoFr_A, MV_MoFr, Dau_MinWocheSaSo_A, Anz_MinWocheSaSo_A, MV_SaSo, Dau_MinWocheMoFr_M, Anz_MinWocheMoFr_M, MV, NG_MoFr, Dau_MinWocheSaSo_M, Anz_MinWocheSaSo_M, NG_SaSo, ye1101P, ye1102P, ye1103P, yb22x, gaush, ggebt, alterFE, FL_KmWoche, FL_MinWoche, yd03xxxx, DFL_Gesamt, pylfdn, pytester, pydispcode, pylastpage, pyquality, pyduration, v_1, v_39, pyext_host, pyip_addr, pybrowser, pyreferer, pyquota, pyquota_assignment, pypage_history, pyhflip, pyvflip, pyoutput_mode, pyjavascript, pyflash, pysession_id, pylanguage, pycleaned, pyats, pydatetime, pydate_of_last_access, pydate_of_first_mail, rts2164162, rts2164163, rts2164166, rts2164167, rts2164170, rts2164173, rts2164175, rts2164184, rts2185430, rts2185432, rts2236855, pyc21x, pyc22x, diff, alterelt, pyc21xx, pyc22xx

Aus dem Datensatz des FE 82.0362/2009 entfernte Variablen:

lfdn, external_lfdn, dispcode, lastpage, duration, c_0001, c_0002, c_0003, c_0004, c_0005, c_0006, c_0007, c_0008, c_0009, c_0010, c_0011, c_0012, c_0013, c_0014, c_0015, c_0016, c_0017, c_0018, zustimmung1, pwabfrage1, zustimmung2, pwabfrage2, pwabfrage3, zustimmung3, a01b, browser, page_history, ats, datetime, date_of_last_access, date_of_first_mail, tic, a01brec, a05_null, kontaktdaten, b27x, c07num, c140201, c140101, c19x, c21x, c22x, d05sum, d06x, d12x, f07x, kreis_eindeutig, Tag, Monat, Jahr, MonateDauerBF172, DauerNach17Mo2, FAMonBF17_Hilf, DauFAMon_HilfBF17, VerweilBF17Mo2, einstieg_dat, b120x, b1212of_ausl, b1212of_Schul, b1212of_Intens, b1212of_Fahrschul, b1212of_Krank, b1212of_Faul, b1212of_Schein, b1212of_Kurz, b1212of_Freunde, b1212of_Behoerde, b1212of_18Geb, b1212of_sicher, b1212of_Sonst, b1212of_unplausibel, b140x, b1407of_sicher, b1407of_FEErwerb, b1407of_Schul, b1407of_Probezeit, b1407of_Begleit, b1407of_Pragmat, b1407of_Sonst, b150x, b1512of_Schul, b1512of_Pragmat, b1512of_Sonst, b170x, b2601R, b2602R, b2603R, b2604R, b2605R, SUM_ENGEltern, b270x, b2801R, b2802R, b2803R, b2804R, b2805R, b2806R, SUM_GThema, b310x, SumFEErwerb, SumFaLernen, SumRatBF17, SumProbBegl, SumGefuehl, SumFahrsitBF, SumBeglVerf, SumAutoVerf, SumNeuBegl, b310102R, b310103R, b310104R, b310202R, b310203R, b310204R, b310302R, b310303R, b310304R, b310402R, b310403R, b310404R, b310502R, b310503R, b310504R, b310602R, b310603R, b310604R, b310702R, b310703R, b310704R, SumFEErwerbR, SumFaLernenR, SumRatBF17R, SumGefuehlR, SumAutoVerfR, sum_kommpkw, d0301034, d0615of_andere_mittel, d0615of_schule_arbeit_urlaub, d0615of_einschraenkung, d0615of_schon18, d0615of_sonstiges, e0601R, e0602R, e0603R, e0604R, e0605R, e0606R, e0607R, e0608R, e0609R, e0610R, e0611R, unsicher_selbst, e1101R, e1102R, e1103R, c1908of_radio, c1908of_einparkhilfe, c1908of_tempomat, c1908of_servo, c1908of_klima, c1908of_motor, c1908of_elektronik, c1908of_berganfahrassistent, c1908of_sonstige, c1908of_nonsens, d14of_tiere,

e0401R, e0402R, e0403R, e0404R, e0401RU, e0404RU, e0401R2, e0402R2, e0403R2, e0404R2, e0401R2U, e0404R2U, e05of_unsicherheit, e05of_begleitperson, e05of_keine_lust, e05of_sonstiges, e05of_schon18, e05of_filter, e05of_nonsense, f10of_englisch, f10of_italienisch, f10of_franzoesisch, f10of_spanisch, f10of_tuerkisch, f10of_russisch, f10of_polnisch, f10of_arabisch, f10of_sonstige, f10of_nonsens, b220x, f12of_mindestalter, f12of_begl_abhaengig, f12of_begleitzeit, f12of_begl_voraussetzung, f12of_kosten, f12of_begl_prob, f12of_begl_eintrag, f12of_gestalt_fuehrerschein, f12of_sonstige, f12of_versicherungskosten, f12of_begl_kompetenz, f12of_umstellung_fauto, f12of_verkehrsteilnehmer, f12of_unsicherheit, f12of_diskriminierung, f12of_nonsens, f13of_mindestalter, f13of_begleitzeit, f13of_begl_voraussetzung, f13of_ausnahmeregelung, f13of_kosten, f13of_begl_prob, f13of_bestimmung_Anzahl, f13of_begl_eintrag, f13of_training, f13of_gestalt_fuehrerschein, f13of_auslandverbot, f13of_bf16, f13of_probezeit_verkuerbung, f13of_hinweisplakette, f13of_sonstiges, f13of_fahrschule, f13of_alle_fahranfaenger, f13of_allesok, f13of_nonsens, f14of_fb_kritik, f14of_fb_lob, f14of_bf_lob, f14of_bf_kritik, f14of_ausbld, f14of_keine_anmerkungen, f14of_fb_anmerkungen, f14of_anmerkungen_angaben, f14of_sonstiges, f14of_nonsens, d030101a, d030102a, d030201a, d030202a, d030301a, d030302a, d030401a, d030402a, d030501a, d030502a, d030601a, d030602a, d030701a, d030702a, FL_KmWocheA, Anz_KmWocheA, MV_Mobil, NieMobil, MV_Mix, d03x, RKmWoche6, d01zwi, FLZwi, FL_KmWocheM, Anz_KmWocheM, FLMV_MobilM, FLNieMobilM, FLMobil_Mix, FL_WoTag_A_MV, sumkmMoDo_A, fahrMoDo_A, MoDo_MV_A, sumkmFrSo_A, fahrFrSo_A, FrSo_MV_A, sumkmMoFr_A, fahrMoFr_A, MoFr_MV_A, sumkmSaSo_A, fahrSaSo_A, SaSo_MV_A, sumkmMoDo_M, fahrMoDo_M, MoDo_MV_M, sumkmFrSo_M, fahrFrSo_M, FrSo_MV_M, sumkmMoFr_M, fahrMoFr_M, MoFr_MV_M, sumkmSaSo_M, fahrSaSo_M, SaSo_MV_M, Dau_MinWocheA, Anz_MinWocheA, InWocheNichtGefahren, MV_MobilDau, NieMobilDau, MV_MixDau, RminWoche6, Dau_MinWocheM, Anz_MinWocheM, MV_MobilMDau, NieMobilMDau, Mobil_MixMDau, Min_WoTag_A_MV, summinMoDo_A, summinFrSo_A, summinMoFr_A, summinSaSo_A, summinMoDo_M, summinFrSo_M, summinMoFr_M, summinSaSo_M, Dau_MinWocheMoFr_A, Anz_MinWocheMoFr_A, MV_MoFr, Dau_MinWocheSaSo_A, Anz_MinWocheSaSo_A, MV_SaSo, Dau_MinWocheMoFr_M, Anz_MinWocheMoFr_M, MV, NG_MoFr, Dau_MinWocheSaSo_M, Anz_MinWocheSaSo_M, NG_SaSo, matchlfdnW1, p1lfdn, p1external_lfdn, pdispcode, plastpage, pduration, pbrowser, preferer, ppage_history, psession_id, pats, pdatetime, pdate_of_last_access, pdate_of_first_mail, pc21x, pc22x, pf08x, pg04xx, pg05xx, pg0601R, pg0602R, pg0603R, pg07R, pg0801R, pg0802R, pg0803R, pb17xx1, pe0601R, pe0602R, pe0603R, pe0604R, pe0605R, pe0606R, pe0607R, pe0608R, pe0609R, pe0610R, pe0611R, punsicher_fremd, pe1201R, pe1202R, pe1203R, pe1204R, pe1205R, pe1206R, pe1207R, pf1102of_sicherheit, pf1102of_erfahrung, pf1102of_frueher_erwerb, pf1102of_sonstiges, pf1102of_rat, pf1102of_erfahrung_begleiter, pf1102of_zutrauen_koennen, pf1103of_sicherheit, pf1103of_erfahrung, pf1103of_fahrerlaubnis, pf1103of_probezeit, pf1103of_sonstiges, pf1103of_tipps, pf1103of_positerf, pf1103of_vertrauen, pf13of_veranstaltung, pf13of_ausnahme, pf13of_flexbegl, pf13of_kosten, pf13of_juengerebegl, pf13of_plakette, pf13of_bfpflicht, pf13of_sonstige, pf13of_nichts, pf13of_nonsens, pf14of_fb_kritik, pf14of_fb_lob, pf14of_allg, pf14of_fahrausbildung, pf14of_keine_anmerkung, pf14of_unsinnig, pf14of_kritik, pf14of_lob, u_ppasswd, m_date, c_date, zdispcode, zinvcodes, zcodelink, zdateofremind, zdateofexpire, lfdnW2E, external_lfdnW2E, zlastpage, zduration, zc_0001, zc_0002, zc_0003, zc_0004, zc_0005, zc_0006, zc_0007, zc_0008, zc_0009, zc_0010, zc_0011, zc_0012, zc_0013, zc_0014, zc_0015, zc_0016, zc_0017, zc_0018, zv1, zv39, zbrowser, zpage_history, zats, zdatetime, zdate_of_last_access, zdate_of_first_mail, ztic, zc03x, zc07num, zd05sum, zd06x, zd12x, zf1104, ze0201R, ze0202R, ze0301R, ze0302R, ze0303R, ze0304R, ze0401R, ze0402R, ze0403R, ze0404R, ze1101R, ze1102R, ze1103R, zb1901R, zb1902R, zb1903R, zb1904R, zb1905R, zb1906R, zb1907R, zb1908R, zb1909R, zb1910R, zb1911R, zb1912R, zb1913R, ze1201R, ze1202R, ze1203R, ze1204R, ze1205R, ze1206R, ze1207R, matchlfdnW2E, plfdn, pexternal_lfdn, lfdnW2H, external_lfdnW2H, v1296, v1300, v1298, v1297, v1301, v1299, v1302, matchlfdnW2H, ylfdnFAA18, yexternal_lfdnFAA18, ytester, ydispcode, ylastpage, yquality, yduration, yc_0008, ya02, ya0301, ya0302, ya0303, yb0101, yb0102, yb02, yb03, yb04, yb05, yb0601, yb0602, yb0701, yb0702, yb0801, yb0802, yb0901, yb0902, yb1001, yb1002, yb1003, yb1601, yb1602, yb1603, yb1604, yb1605, yb1606, yb1607, yb1608, yb1609, yb1610, yb1611, yb1612, yb1613, yb1614, yb1615, yb1616, yb1617, yb1801, yb1802, yb1803, yb1804, yb1901, yb1902, yb1903, yb1904, yb1905, yb1906, yb1907, yb1908, yb1909, yb1910, yb1911, yb1912, yb1913, yb2501, yb2502, yb2503, yb2504, yb2601, yb2602, yb2603, yb2604, yb2605, yb2701, yb2702, yb2703, yb2704, yb2705, yb2801, yb2802, yb2803, yb2804, yb2805, yb2806, yb29, yb30, yb310102, yb310103,

yb310104, yb310105, yb310202, yb310203, yb310204, yb310205, yb310302, yb310303, yb310304, yb310305, yb310502, yb310503, yb310504, yb310505, yb310802, yb310803, yb310804, yb310805, yc1201, yc1202, yc1203, yc1301, zMonateDauerBF172, GesamtDauerMonateBF172, ztnstatus2, zd030101a, zd030102a, zd030201a, zd030202a, zd030301a, zd030302a, zd030401a, zd030402a, zd030501a, zd030502a, zd030601a, zd030602a, zd030701a, zd030702a, zFL_KmWocheA, zAnz_KmWocheA, zMV_Mobil, zNieMobil, zMV_Mix, zd03x, zRkmWoche6, zd01zwi, zFLZwi, zL_KmMonatAlle, zFL_KmWocheM, zAnz_KmWocheM, zFLMV_MobilM, zFLNieMobilM, zFLMobil_Mix, zFL_WoTag_A_MV, zsumkmMoDo_A, zfahrMoDo_A, zMoDo_MV_A, zsumkmFrSo_A, zfahrFrSo_A, zFrSo_MV_A, zsumkmMoFr_A, zfahrMoFr_A, zMoFr_MV_A, zsumkmSaSo_A, zfahrSaSo_A, zSaSo_MV_A, zsumkmMoDo_M, zfahrMoDo_M, zMoDo_MV_M, zsumkmFrSo_M, zfahrFrSo_M, zFrSo_MV_M, zsumkmMoFr_M, zfahrMoFr_M, zMoFr_MV_M, zsumkmSaSo_M, zfahrSaSo_M, zSaSo_MV_M, zDau_MinWocheA, zAnz_MinWocheA, zlnWocheNichtGefahren, zMV_MobilDau, zNieMobilDau, zMV_MixDau, zRminWoche6, zDau_MinWocheM, zAnz_MinWocheM, zMV_MobilMDau, zNieMobilMDau, zMobil_MixMDau, zMin_WoTag_A_MV, zWoTage_A, zsumminMoDo_A, zsumminFrSo_A, zsumminMoFr_A, zsumminSaSo_A, zsumminMoDo_M, zsumminFrSo_M, zsumminMoFr_M, zsumminSaSo_M, zDau_MinWocheMoFr_A, zAnz_MinWocheMoFr_A, zMV_MoFr, zDau_MinWocheSaSo_A, zAnz_MinWocheSaSo_A, zMV_SaSo, zDau_MinWocheMoFr_M, zAnz_MinWocheMoFr_M, zMV, zNG_MoFr, zDau_MinWocheSaSo_M, zAnz_MinWocheSaSo_M, zNG_SaSo, fehlfragen, gestfragen, c1miss, c2miss, c3miss, c4miss, c5miss, c6miss, c7miss, c8miss, c9miss, c10miss, c11miss, c12miss, c13miss, c14miss, c15miss, c16miss, c17miss, c18miss, c19miss, c20miss, c21miss, c22miss, c23miss, c24miss, c25miss, c26miss, c27miss, c28miss, c29miss, c30miss, c31miss, c32miss, c33miss, c34miss, c35miss, c36miss, c37miss, c38miss, c39miss, c40miss, c41miss, c42miss, c43miss, c44miss, c45miss, c46miss, c47miss, c48miss, c49miss, c50miss, c51miss, c52miss, c53miss, c54miss, c55miss, c56miss, c57miss, c58miss, c59miss, c60miss, c61miss, c62miss, c63miss, c64miss, c65miss, c66miss, c67miss, c68miss, c69miss, c70miss, c71miss, Dfehlfragen, bin_geschl, a1301gew, a1302gew, schulabeltgew, GesamtFLgew, FLgew, kat_flgew, Dkat_flgew, f12gew, b30R, c06R, ze0601R, ze0602R, ze0603R, ze0604R, ze0605R, ze0606R, ze0607R, ze0608R, ze0609R, ze0610R, ze0611R, zunsicher_selbst, yc1302, yc1303, yc1401, yc1402, yd01, yd0501, yd0502, yd0503, yraumeinh, yd0401of, yd0402of, yd02, yd0301, yd0302, yd0303, yd0304, yd0305, yd0306, yd0307, yd030101, yd030102, yd030201, yd030202, yd030301, yd030302, yd030401, yd030402, yd030501, yd030502, yd030601, yd030602, yd030701, yd030702, ye0601, ye0602, ye0603, ye0604, ye0605, ye0606, ye0607, ye0608, ye0609, ye0610, ye0611, yb2001, yb2002, yb2003, yb2004, yb2005, ye1101, ye1102, ye1103, ye0701, ye0702, ye0703, ye0704, ye0705, ye0706, ye0707, ye0708, yd0701, yd0702, yd0703, yd0704, yd0705, yd0706, yd0707, ye0801, ye0802, ye0803, ye0901, ye0902, ye0903, ye0904, ye0905, ye0906, ye0907, ye0908, ye0909, ye0910, ye0911, ye0912, ye1001, ye1002, ye1003, ye1004, ye1005, ye1006, ye1201, ye1202, ye1203, ye1204, ye1205, ye1206, ye1206of, ye1207, yc15, yc16, yc17, yc18, yc1901, yc1902, yc1903, yc1904, yc1905, yc1906, yc1907, yc1908, yc1908of, yc1909, yc20, yc2101, yc2102, yc2103, yc2104, yc2105, yc2201, yc2202, yc2203, yc2204, yc2205, yd10, yd11, yd1201, yd1202, yd1203, yd1204, yd1301, yd1302, yd1303, yd14, yd14of, yd15, yd16, yd16of, ya10, ya1101, ya1102of, ya1103of, ya1104of, ya1105of, ya1106of, ya1201, ya1202of, ya04, yb21, yb2201, yb2202, yb2203, yb2204, yb2205, yb2206, yb2207, yb2208, yb2209, yb2210, yb2301, yb2302, yb2303, yb2304, yb2305, yb2306, yb2307, yb2308, yb24, ya1301, ya1302, ya1401, ya1402, ya05, ya06, ya07, ya08, ya09, yf14of, yext_host, yip_addr, ybrowser, yreferer, yquota, yquota_assignment, ypage_history, yhflip, yvflip, youtput_mode, yjavascript, yflash, ysession_id, ylanguage, ycleaned, yats, ydatetime, ydate_of_last_access, ydate_of_first_mail, rts2163383, rts2163384, rts2163385, rts2163390, rts2163391, rts2163392, rts2163400, rts2163401, rts2163402, rts2163404, rts2163405, rts2163406, rts2163407, rts2163408, rts2163409, rts2163410, rts2163421, rts2163423, rts2163424, rts2163426, rts2163427, rts2163429, rts2163430, rts2163435, rts2163437, rts2163491, rts2163497, rts2163535, rts2163562, rts2163801, rts2175318, rts2202680, rts2237044, rts2242199, rts2246112, rts2246114, rts2246137, rts2246143, rts2248641, rts2573475, ytic, ya05_null, yamigr_bin, yamigration, yamigr_alternativ, ya1001, ya1002, yschueler, yb27x, yc19x, yc21x, yc22x, yd12x, yd0401, yd0402, ykennz, ykreiskennziffer, ykreis, yraumtyp, yregnumm, ykreistyp, yregtyp, pyraus, yvorbesitz, yaush_dat, yGebTag18, yTageNach18, yDauerNach18Mo2, yDauerNach18Mo, yDDauerNach18Mo, yDAlterFEErwerb, yFB_Jahr, yFB_Monat, yFB_Tag, yTag, yMonat, yJahr, yfb_datum, yTageFEBesitz, yWochenFEBesitz, yMonateFEBesitz2, yMonateFEBesitz, yFEBesitz18, yDFEBesitz18, yFA_Tag, yFA_Beginn, yFAMonv18_Hilf, yFAMonv18, yFAMonV18K, yDauFAMon_Hilf, yDauFAMon, yAnzFS, yb016x, yb31x, ySumFEErwerb, ySumFaLernen, ySumRatBF17, ySumGefuehl, ySumAutoVerf, ySozKapVergl, ySozKapNichtVergl, yd05sum, yd030101a,

yd030102a, yd030201a, yd030202a, yd030301a, yd030302a, yd030401a, yd030402a, yd030501a, yd030502a, yd030601a, yd030602a, yd030701a, yd030702a, yFL_KmWocheA, yAnz_KmWocheA, yFL_KmTagAlle, yMV_Mobil, yNieMobil, yMV_Mix, yFL_KmWocheAlle, yFL_KmWocheAlleK, yd03x, yKmWoche6, yRkmWoche6, yFL_KmMonatAlle, yFL_KmWocheM, yAnz_KmWocheM, yMV_MobilM, yNieMobilM, yMobil_Mix, yFL_KmTagMobil, yFL_KmWocheMobil, yFL_MO_A, yFL_Di_A, yFL_Mi_A, yFL_Do_A, yFL_Fr_A, yFL_Sa_A, yFL_So_A, yFL_WoTag_A_MV, yFL_MO_M, yFL_DI_M, yFL_MI_M, yFL_DO_M, yFL_FR_M, yFL_SA_M, yFL_SO_M, yMobilMoDo, yMobilFrSo, yMobilMoFr, yMobilSaSo, ysumkmMoDo_A, yfahrMoDo_A, yMeanKmTagMoDo_A, yMoDo_MV_A, ysumkmFrSo_A, yfahrFrSo_A, yMeanKmTagFrSo_A, yFrSo_MV_A, ysumkmMoFr_A, yfahrMoFr_A, yMeanKmTagMoFr_A, yMoFr_MV_A, ysumkmSaSo_A, yfahrSaSo_A, yMeanKmTagSaSo_A, ySaSo_MV_A, ysumkmMoDo_M, yfahrMoDo_M, yMeanKmTagMoDo_M, yMoDo_MV_M, ysumkmFrSo_M, yfahrFrSo_M, yMeanKmTagFrSo_M, yFrSo_MV_M, ysumkmMoFr_M, yfahrMoFr_M, yMeanKmTagMoFr_M, yMoFr_MV_M, ysumkmSaSo_M, yfahrSaSo_M, yMeanKmTagSaSo_M, ySaSo_MV_M, yDau_MinWocheA, yAnz_MinWocheA, yInWocheNichtGefahren, yDau_MinTagAlle, yDau_MinWocheAlle, yDau_MinWocheAlleK, yminWoche6, yRminWoche6, yDau_MinMonatAlle, yDau_MinWocheM, yAnz_MinWocheM, yDau_MinTagMobil, yDau_MinWocheMobil, yDau_MinWocheMobilK, yMin_MO_A, yMin_Di_A, yMin_Mi_A, yMin_Do_A, yMin_Fr_A, yMin_Sa_A, yMin_So_A, yMin_WoTag_A_MV, yMin_MO_M, yMin_DI_M, yMin_MI_M, yMin_DO_M, yMin_FR_M, yMin_SA_M, yMin_SO_M, ysumminMoDo_A, yMeanminTagMoDo_A, ysumminFrSo_A, yMeanminTagFrSo_A, ysumminMoFr_A, yMeanminTagMoFr_A, ysumminSaSo_A, yMeanminTagSaSo_A, ysumminMoDo_M, yMeanminTagMoDo_M, ysumminFrSo_M, yMeanminTagFrSo_M, ysumminMoFr_M, yMeanminTagMoFr_M, ysumminSaSo_M, yMeanminTagSaSo_M, yDau_MinWocheMoFr_A, yAnz_MinWocheMoFr_A, yDau_MinWocheMoFr_Alle, yMV_MoFr, yDau_MinWocheSaSo_A, yAnz_MinWocheSaSo_A, yDau_MinWocheSaSo_Alle, yMV_SaSo, yDau_MinWocheMoFr_M, yAnz_MinWocheMoFr_M, yDau_MinWocheMoFr_Mobil, yMV, yNG_MoFr, yDau_MinWocheSaSo_M, yAnz_MinWocheSaSo_M, yDau_MinWocheSaSo_Mobil, yNG_SaSo, ye1101P, ye1102P, ye1103P, ye1206kat, yc1908kat, yb22x, yb2211, yAusbStatus, yAusbStatus3, ySchulAb, ySchulAb7, yDSchulAb, yWestOst, ymihi, ygaush, yggebt, yage, yalterFE, yFL_KmWoche, yFL_KmWocheK, yFL_MinWoche, yFL_MinWocheK, yd03xxxx, yFL_KmWocheD, yFL_MinWocheD, yDFL_Gesamt, yBYNDSTransVio, yBYNDSFixVio, yBYNDSMisJud, yBYNDSRisk, yBYNDSDrivMood, yb1801R, yb1802R, yb1803R, yb1804R, yExtramotive, Extra_MV, ye0601R, ye0602R, ye0603R, ye0604R, ye0605R, ye0606R, ye0607R, ye0608R, ye0609R, ye0610R, ye0611R, yunsicher_selbst, datenID8, matchldnFAA18, pylfdnFAA18, pyexternal_lfdnFAA18, pytester, pydispcode, pylastpage, pyquality, pyduration, pyv_1, pyv_39, pyg01, pyg02, pya02, pyg03, pyg0601, pyg0602, pyg0603, pyg07, pyg0801, pyg0802, pyg0803, pyc20, pyc23, pyc2101, pyc2102, pyc2103, pyc2104, pyc2105, pyc2201, pyc2202, pyc2203, pyc2204, pyc2205, pye0601, pye0602, pye0603, pye0604, pye0605, pye0606, pye0607, pye0608, pye0609, pye0610, pye0611, pye1201, pye1202, pye1203, pye1204, pye1205, pye1206, pye1206of, pye1207, pyf14of, pyext_host, pyip_addr, pybrowser, pyreferer, pyquota, pyquota_assignment, pypage_history, pyhflip, pyvflip, pyoutput_mode, pyjavascript, pyflash, py-session_id, pylanguage, pycleaned, pyats, pydatetime, pydate_of_last_access, pydate_of_first_mail, pyrts2164162, pyrts2164163, pyrts2164166, pyrts2164167, pyrts2164170, pyrts2164173, pyrts2164175, pyrts2164184, pyrts2185430, pyrts2185432, pyrts2236855, pyc21x, pyc22x, pydiff, pyalterelt, pyg02R, pyc21xx, pyc22xx, pye0601R, pye0602R, pye0603R, pye0604R, pye0605R, pye0606R, pye0607R, pye0608R, pye0609R, pye0610R, pye0611R, pyunsicher_fremd, datenID9, gewichtfaa18, bf17tn, panelbereitschaft, paneltn, sum_nutzungbf17, faa18eltern_vars, zTag, zMonat, zJahr

