

Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen

Befragung der Motorfahrzeuglenkenden
2001–2006



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Statistik BFS



Neuchâtel, 2006

Die vom Bundesamt für Statistik (BFS)
herausgegebene Reihe «Statistik der Schweiz»
gliedert sich in folgende Fachbereiche:

- 0 Statistische Grundlagen und Übersichten
- 1 Bevölkerung
- 2 Raum und Umwelt
- 3 Arbeit und Erwerb
- 4 Volkswirtschaft
- 5 Preise
- 6 Industrie und Dienstleistungen
- 7 Land- und Forstwirtschaft
- 8 Energie
- 9 Bau- und Wohnungswesen
- 10 Tourismus
- 11 Verkehr und Nachrichtenwesen
- 12 Geld, Banken, Versicherungen
- 13 Soziale Sicherheit
- 14 Gesundheit
- 15 Bildung und Wissenschaft
- 16 Kultur, Informationsgesellschaft, Sport
- 17 Politik
- 18 Öffentliche Verwaltung und Finanzen
- 19 Kriminalität und Strafrecht
- 20 Wirtschaftliche und soziale Situation der Bevölkerung
- 21 Nachhaltige Entwicklung und Disparitäten auf regionaler und internationaler Ebene

Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen

Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001–2006

Bearbeitung Magnus Fink
Steve Vaucher Ducommun

Herausgeber Bundesamt für Statistik (BFS)
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft: Steve Vaucher Ducommun, Sektion Kriminalität und Strafrecht, BFS,
Tel. 032 713 69 61, E-Mail: steve.vaucher@bfs.admin.ch
Autoren: Magnus Fink, Steve Vaucher Ducommun
Vertrieb: Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel
Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch
Bestellnummer: 498-0600
Preis: Fr. 10.– (exkl. MWST)
Fachbereich: 19 Kriminalität und Strafrecht
Reihe: Statistik der Schweiz
Originaltext: Französisch
Übersetzung: Sprachdienste BFS
Titelgrafik: Roland Hirter, Bern
Grafik/Layout: BFS
Copyright: BFS, Neuchâtel 2006
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter Angabe der Quelle gestattet.
ISBN: 3-303-19030-5

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	5	3.9 Beurteilung der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand	28
1 Einleitung	6	3.10 Beurteilung der Schwere von Strassenverkehrsdelikten	30
2 Methode	8	3.11 Fahren in angetrunkenem Zustand und Alkoholkonsum	32
2.1 Vorgehen	8	4 Diskussion der Ergebnisse	34
2.2 Fragebogenstruktur	8	5 Literaturverzeichnis	37
2.3 Grafische Darstellung der statistischen Analysen und der Ergebnisse	9	6 Methodischer Anhang	38
3 Ergebnisse	11	6.1 Teilnahmequote	38
3.1 Selbsteinschätzung der Häufigkeit von Strassenverkehrsdelikten	12	6.2 Beschreibung der Befragten	39
3.2 Furcht vor Unfällen	14	6.3 Gewichtung	40
3.3 Unfallbeteiligung	16	6.4 Vergleich der Ergebnisse mit Daten aus anderen Quellen	40
3.4 Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit	18	7 Tabellen	43
3.5 Persönliche Einschätzung der Kontrollintensität	20		
3.6 Erfahrung polizeilicher Kontrollen	22		
3.7 Sanktionsverfahren wegen Strassenverkehrsdelikten	24		
3.8 Kenntnis der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand	26		

Das Wichtigste in Kürze

Zum dritten Mal haben das Bundesamt für Statistik (BFS) und die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) eine Erhebung bei Motorfahrzeuglenkenden über deren selbstberichtetes Verhalten und ihre Einstellungen im Strassenverkehr durchgeführt. Die Erhebung vermittelt ein Bild der Haltung der Motorfahrzeuglenkenden gegenüber Verkehrsdelikten und -kontrollen sowie deren Entwicklung während den letzten fünf Jahren.

Insgesamt zeigt sich, dass die Fahrzeuglenkenden immer seltener Verkehrsdelikte angeben. Dieser Rückgang ist vor allem beim Fahren in angetrunkenem Zustand, aber auch bei Geschwindigkeitsübertretungen zu beobachten. Trotzdem bleibt der Anteil der Lenkerinnen und Lenker, die eine Übertretung der Verkehrsregeln angeben, hoch. Ungefähr drei Viertel der Befragten geben an, im Jahr 2005 mindestens einmal die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen und ausserorts missachtet zu haben; innerorts ist es fast die Hälfte aller Befragten. Mehr als ein Viertel geht davon aus, 2005 mit einem Blutalkoholwert von mindestens 0.5‰ unterwegs gewesen zu sein.

Die Einstellung gegenüber Verkehrsdelikten hat sich in fünf Jahren praktisch nicht verändert. Fahren in angetrunkenem Zustand wird immer noch von einer grossen Mehrheit der Fahrzeuglenkenden als schlimm erachtet, während nur die Hälfte von ihnen Geschwindigkeitsübertretungen missbilligen. Die Befragten haben deutlich mehr Angst, durch Fehler anderer in einen Unfall verwickelt zu werden, als selber einen Unfall zu verursachen. Sie glauben, dass es wahrscheinlicher ist, wegen Unachtsamkeit einen Unfall zu verursachen, als wegen zu schnellem Fahren, und sogar wesentlich wahrscheinlicher als wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand. Die Angst, wegen einer Geschwindigkeitsübertretung einen Unfall zu verursachen, hat zwischen 2001 und 2006 abgenommen, die Angst, wegen Angetrunkenheit oder einer Unachtsamkeit einen Unfall zu verursachen, hat sich im gleichen Zeitraum praktisch nicht verändert.

Am 1. Januar 2005 wurden zwei neue Massnahmen im Bereich des Fahrens in angetrunkenem Zustand eingeführt: Die Senkung des erlaubten Alkoholwerts von 0,8‰ auf 0,5‰, und die Möglichkeit, Alkoholtests ohne konkreten Verdacht durchzuführen. 2006 stehen die Lenkerinnen und Lenker diesen Massnahmen deutlich positiver gegenüber als 2001 und 2004. Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die sich einem Alkoholtest unterziehen mussten, hat sich seit Einführung dieser Massnahmen mehr als verdoppelt und eine jährliche Rate von 5% erreicht. Die Hälfte der Befragten ist immer noch der Ansicht, dass die Wahrscheinlichkeit, einen Alkoholtest machen zu müssen, bei Null liegt.

Zwei Drittel der Befragten geben an, als Lenkerin oder Lenker mindestens einmal in ihrem Leben in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein, und fast 9 von 10 Befragten wurden mindestens einmal, seit sie den Führerschein erworben haben, wegen eines Verkehrsdelikts gebüsst. Der Gesamtbetrag der Bussen erreicht jedes Jahr ungefähr 320 Millionen Franken.

1 Einleitung

Ziel der Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist in erster Linie, Informationen über die Entwicklung der Einstellungen und des selbstberichteten Verhaltens im Bereich der Strassenverkehrsdelinquenz zu erhalten. Die Befragung soll auch Informationen darüber liefern, wie die Bevölkerung die Polizeikontrollen und die Strassenverkehrsgesetze wahrnimmt. Schliesslich sollen Einfluss und Wirksamkeit dieser Kontrollen auf das Verhalten der Fahrzeuglenkenden erforscht werden. Die Risiken im Strassenverkehr werden nie völlig eliminiert werden können. Deshalb ist es wichtig herauszufinden, mit welchen Mitteln sie sich wenigstens möglichst stark reduzieren lassen.

Die Beobachtung, dass ein gewisser Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit und Kontrolldichte und Wahrnehmung der Kontrollen besteht, führte Mitte der 80er-Jahre zum Modell der präventiven Repression von Strassenverkehrsdelinquenz¹. Es besagt, dass die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit, die intensivere Bekanntmachung verstärkter polizeilicher Kontrolltätigkeit und eine erhöhte Furcht vor Sanktionierung zu beobachtbaren Verhaltensänderungen der Motorfahrzeuglenkenden im Strassenverkehr führen. Messbar sind diese Verhaltensänderungen mittel- und langfristig vor allem in der Reduktion von alkohol- oder geschwindigkeitsbedingten Strassenverkehrsunfällen. Kurzfristig dürfen sie sich in einem Anstieg der Verurteiltenzahlen oder dem der Führerausweisentzüge niederschlagen.

Aus statistischer Sicht bildet die Strassenverkehrsdelinquenz die grösste Deliktgruppe der schweizerischen Strafurteilsstatistik, die vom Bundesamt für Statistik (BFS) seit 1946 geführt wird. 2004 betrafen mehr als die Hälfte der 95'000 Strafurteile ein Strassenverkehrsdelikt.

Die Entwicklung der administrativen Massnahmen zeigt, dass die geschwindigkeitsbedingten Führerausweisentzüge seit 10 Jahren kontinuierlich zugenommen und 2004 mit fast 32'000 Führerausweisentzügen (gegenüber 20'000 1995) ein Rekordniveau erreicht haben. Die Anzahl Führerausweisentzüge wegen Fahrens in ange-trunkenem Zustand und wegen Unachtsamkeit blieben im gleichen Zeitraum mit 16'000 bzw. 6'000 Fällen pro Jahr relativ stabil.

Opfer von Verkehrsunfällen wurden 2004 fast 30'000 Personen, wovon 510 an den Folgen des Unfalls gestorben sind (BFS, 2006). Die Hälfte (254) dieser getöteten Personen waren in Unfälle verwickelt, die vermutlich auf übermässige Geschwindigkeit oder Alkohol zurückzuführen waren. Die Geschwindigkeit wird in 218 Fällen (43%) erwähnt, der Alkohol in 96 (19%).

Die Sicherheit im Strassenverkehr ist das zentrale Ziel von Verkehrsregeln und -kontrollen und hat Priorität vor wirtschaftlichen und ökologischen Anliegen. Der European Traffic Safety Council (ETSC, 1995) hält fest, dass zumindest in den Bereichen Alkohol und Geschwindigkeit eine bessere Einhaltung von Gesetzen zu einer massiven Verbesserung der Verkehrssicherheit führen würde. Zwar ist es unmöglich, jedes Strassenverkehrsrisiko auszuschalten, doch geht es in erster Linie darum, die Anzahl Unfälle auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Der Europarat hat 2003 Empfehlungen herausgegeben, deren Ziel es ist, die tödlichen Unfälle auf den Strassen zwischen 2000 und 2010 um die Hälfte zu reduzieren (EC, 2003). Aufgrund dieser Empfehlungen und – unter anderem – der bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union wird die Schweiz der Europäischen Union ab 2006 Rechenschaft über die Verbesserung der Verkehrssicherheit und über ihre Anstrengungen im Bereich der Kontrolle und Unterdrückung von gefährlichem und problematischem Verhalten auf der Strasse ablegen müssen.

¹ Das Modell wurde v.a. von Ross Homel entwickelt und in verschiedenen Kontexten empirisch überprüft. Seine Position wird zusammengefasst in: Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of Specific and General Deterrence, New York, 1988. Für eine Beurteilung der theoretischen Ansätze in Frankreich siehe Pérez-Diaz, C.; Comportements des conducteurs et modèles du risque, in: Déviance et Société, Juni 2000, 24-No 2.

Am 1. Januar 2005 wurden zwei neue Gesetzesmassnahmen für den Strassenverkehr eingeführt. Die erste betrifft die Senkung des maximal erlaubten Blutalkoholwerts² auf 0,5‰³, die zweite die Möglichkeit von Atemalkoholproben ohne konkreten Verdacht⁴. Es sei daran erinnert, dass bis Ende 2004 der tolerierte Blutalkoholwert am Steuer 0,8‰ betrug und die Polizei einen Verdacht auf Fahren in angetrunkenem Zustand haben musste, um bei den Lenkenden einen Alkoholtest durchführen zu können. Deshalb war es untersagt, so genannte «systematische» Kontrollen des Blutalkoholwerts vorzunehmen.

Eine erste Auswirkung der am 1. Januar in Kraft getretenen Änderungen im Strassenverkehrsgesetz zeigte sich bei der Analyse der Unfalldaten des ersten Halbjahres im Strassenverkehr (BFS, 2005b). Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die Anzahl tödlicher Unfälle mit mutmasslichem Alkoholeinfluss zwischen 2004 und 2005 um 37% zurückgegangen ist. Ebenso wurde ein Rückgang von 23% bei den Unfällen beobachtet, die sich wegen überhöhter Geschwindigkeit ereigneten und mindestens ein Todesopfer forderten. Diese Veränderungen sind umso erstaunlicher, als die Anzahl Unfälle seit Mitte der 90er Jahre stagniert hatte.

Die Erhebungen von 2001 (Bächli-Biétry & Vaucher, 2002) und von 2004 der BeMo zeigten die sowohl objektiv wie subjektiv sehr kleine Wahrscheinlichkeit, in eine Alkoholkontrolle zu geraten. Nur 2% der Fahrzeuglenkenden waren im Jahr vor der Befragung mindestens einmal einem Alkoholtest unterzogen worden, und die Hälfte von ihnen war der Ansicht, die Wahrscheinlichkeit, in einen solchen Test zu geraten, betrage null («nie»). In den meisten europäischen Ländern liegt der Anteil Fahrzeuglenkender, die 2003 auf Alkohol im Blut kontrolliert wurden, zwischen 5% (Spanien, Portugal) und 15% (Schweden, Frankreich); die Spitzenposition hält Finnland mit 28% inne (ETSC, 2006).

Nach der ersten Befragung 2001 und der zweiten 2004 ermöglichen die Ergebnisse der neusten Erhebung einen Überblick über die Situation 2006 sowie über die Entwicklung bei den Strassenverkehrsdelikten in den letzten fünf Jahren. Beim Fahren in angetrunkenem

Zustand erlauben die Daten der Befragung vor allem einen Vergleich zwischen der gegenwärtigen Situation und jener vor der Einführung der neuen Massnahmen Anfang 2005.

Der vorliegende Bericht enthält 5 Teile. Zuerst ein Kapitel über die verwendeten Methoden, in dem die Stichprobenziehung, die Struktur des Fragebogens und eine Erklärung zur Analyse der Grafiken beschrieben ist. Es folgt ein Kapitel mit den Ergebnissen und ein Kapitel, in dem die Befunde zusammengefasst und unter Berücksichtigung der einleitend formulierten Überlegungen diskutiert werden. Die Grafiken beschränken sich auf die am interessantesten scheinenden Fakten, während die Daten der drei Erhebungen vollumfänglich in den Tabellen im letzten Teil dargestellt sind. Daran schliesst sich ein Kapitel mit dem methodischen Anhang an, in dem die Verweigerungsraten, die Beschreibung der Befragten, die Gewichtung der Stichprobe und ein Vergleich mit den Ergebnissen anderer Studien zu finden sind. Der letzte Teil enthält Tabellen mit allen Ergebnissen, die im Rahmen der vorliegenden Publikation erwähnt werden.

² Im Rahmen dieser Publikation werden die Begriffe «Blutalkoholwert», «Alkoholwert» und «Blutalkoholgrenzwert» gleichwertig nebeneinander verwendet. Ebenso besteht kein Unterschied zwischen den Ausdrücken «Atemalkoholprobe», «Alkoholtest» und «Alkoholkontrolle».

³ Art. 55 Abs. 6 SVG (SR 741.01) und Verordnung der BV über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (SR 741.13)

⁴ Art. 55 Abs. 1 SVG (SR 741.01)

2 Methode

2.1 Vorgehen

Die Erhebung der motorisierten Fahrzeuglenkenden wurde vom Erhebungsinstitut MIS TREND mit Sitz in Bern und Lausanne per Telefon und mit Computerunterstützung (CATI⁵) durchgeführt. Die elektronische Steuerung der Fragen bewirkt nicht nur eine genaue Respektierung der Reihenfolge der Fragen, sondern erlaubt auch die sofortige Abspeicherung der Antworten ohne zusätzlichen Codierungsaufwand. Plausibilisierungen erfolgen direkt während des Interviews, und das Erhebungspersonal kann offene Fragen direkt klären.

Für jede Befragung wurde eine geschichtete Zufallsstichprobe von 6000 Haushalten mit festem Telefonanschluss gezogen. Die Sektion Statistische Methoden des Bundesamtes für Statistik zog diese Proben anhand von Daten der Swisscom über die festen Telefonanschlüsse. Der Stichprobenplan basiert auf den Kantonen. Um die Ergebnisse der Westschweiz und der Deutschschweiz vergleichen zu können, wurden in diesen beiden Regionen je 2500 Haushalte zufällig für die Stichprobe ausgewählt. Im Tessin wurden 1000 Haushalte gezogen.

Die betroffenen Haushalte wurden 2 Wochen vor dem Gespräch per Post über Zweck, Ablauf und Art der gestellten Fragen informiert.

Das Telefoninterview umfasst zwei Teile:

Im ersten Teil des Gesprächs wird ein beliebiges Haushaltsmitglied befragt. Ziel ist zu ermitteln, wie viele Erwachsene (18-jährig oder älter) im Haushalt leben, so dass danach per Zufallsverfahren unter ihnen die Referenzperson bestimmt werden kann.

Den zweiten Teil des Gesprächs bestreitet dann die Referenzperson. Wenn diese nicht anwesend ist, wird ein Zeitpunkt abgemacht, zu dem sie kontaktiert werden kann.

Für einen ersten Kontakt werden die Haushalte mindestens 20 Mal an verschiedenen Tagen und zu unterschiedlichen Zeiten angerufen.

Alle erhobenen Daten werden streng vertraulich behandelt und nur zu statistischen oder Forschungszwecken verwendet.

2.2 Fragebogenstruktur

Der Fragebogen erhebt Informationen zu folgenden Themen:

Mobilität und Risikoverhalten: Besitz eines Führerausweises, Anzahl der im Jahr vor der Befragung zurückgelegten Kilometer und Selbsteinschätzung der Anzahl Geschwindigkeitsübertretungen und Fahrten in angetrunkenem Zustand.

Beteiligung an Unfällen: Beteiligung an Unfällen im Jahr vor der Befragung und während des ganzen Lebens, nach Schwere der Unfälle.

Furcht vor Unfällen: Befürchtung, Opfer eines selbst- oder fremdverschuldeten Unfalls wegen Alkohols, überhöhter Geschwindigkeit oder Unachtsamkeit zu werden.

Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit: Selbsteinschätzung der Wahrscheinlichkeit, einer Geschwindigkeits- oder Alkoholkontrolle unterzogen zu werden.

Erfahrung polizeilicher Kontrollen: Anzahl Kontrollen im Jahr vor der Befragung und während des ganzen Lebens, nach Art der Polizeikontrolle.

Persönliche Einschätzung der Kontrollintensität: Persönliche Beurteilung der Anzahl Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen («zu oft», «genügend» oder «zu selten»).

Sanktionserfahrung: Anzahl Sanktionen im Jahr vor der Befragung und während des ganzen Lebens wegen Strassenverkehrsdelikten.

⁵ Computer Assisted Telephone Interview

Soziodemografische Fragen: Alter, Geschlecht, Haushaltseinkommen, Ausbildung und Anzahl Erwachsene im Haushalt.

Meinungen über neue Strassenverkehrsgesetze: Persönliche Meinung über die Senkung des Blutalkoholgrenzwerts auf 0,5 Promille und die Einführung von Alkoholkontrollen ohne Anzeichen von Angetrunkenheit.

Die Befragungen 2004 und 2006 enthalten zusätzliche Fragen zu folgenden Themen:

Kenntnisse der Strassenverkehrsgesetze: Kenntnis des erlaubten Alkoholgrenzwerts und der Situationen, in denen die Polizei Alkoholtests durchführen darf.

Ansichten zu Strassenverkehrsdelikten: Ansicht zu Geschwindigkeitsübertretungen und Fahren in angetrunkenem Zustand.

Alkoholverhalten: Massnahmen, um Fahren in angetrunkenem Zustand zu vermeiden, und abendlicher Alkoholkonsum zusammen mit Freunden.

Alkoholkonsum: Häufigkeit des Konsums von alkoholischen Getränken und getrunkene Menge pro Mal.

Die Antwortmöglichkeiten zu den Fragen über die Häufigkeit (Häufigkeit der selbstdeklarierten Verkehrsdelikte und der Wahrscheinlichkeit, in eine Polizeikontrolle zu geraten) wurden zwischen den Befragungen von 2001 und 2004 geändert. 2001 lauteten die möglichen Antworten: «nie», «selten», «manchmal», «oft», «sehr oft» oder «immer». Da diese Antworten zu vage erschienen, wurden sie ersetzt durch: «nie», «einmal», «mehrmals pro Jahr», «jeden Monat», «jede Woche», «mehrmals pro Woche» und «jeden Tag». Die Antwort «nie» blieb also bei allen Befragungen gleich, womit die Entwicklung gut verfolgt werden kann. Bei der Befragung 2004 wurden beide Antwortmöglichkeiten alternierend eingesetzt, um zu überprüfen, ob der Anteil der «Nie»-Antworten sich nicht je nach Art der vorgeschlagenen Antworten veränderte.

2.3 Grafische Darstellung der statistischen Analysen und der Ergebnisse

Für jeden Themenbereich werden die Hauptergebnisse grafisch in Form von Histogrammen oder Sektordia-grammen dargestellt. Für die bessere Lesbarkeit der Grafiken werden kleine Prozentanteile in den Grafiken nicht ausgewiesen. In den Tabellen im Anhang sind jedoch alle prozentualen Anteile der Antwortmöglichkeiten dargestellt.

Bei einer Stichprobenerhebung muss berücksichtigt werden, dass die Ergebnisse nicht die wahren Werte darstellen, sondern dass auf Grund der Antworten die wahren Werte geschätzt werden. Bei einer Zufallsstichprobe werden deshalb Vertrauensintervalle berechnet, innerhalb derer sich der wahre Wert mit hoher Wahrscheinlichkeit befindet (hier von 95%).

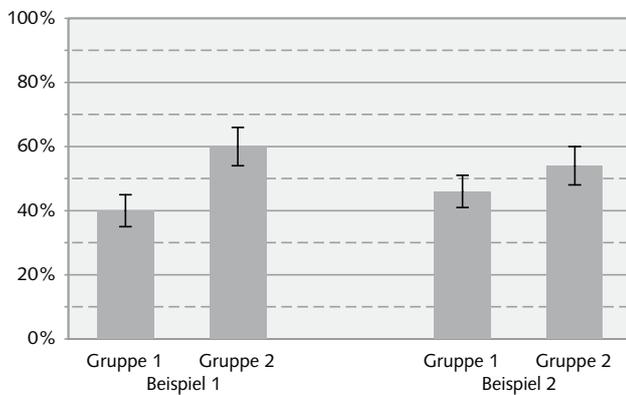
Bei der Berechnung der Vertrauensintervalle (welche die Fehlermarge begrenzen) müssen folgende Punkte berücksichtigt werden: der Ziehungsplan der Stichprobe (im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Zufallsstichprobe geschichtet nach den drei Sprachregionen), die Gewichtung (siehe methodischer Anhang) und die Häufigkeit der verschiedenen Antwortwahlen (je kleiner die Anzahl Befragter für eine gegebene Antwortmöglichkeit, desto grösser werden die Vertrauensintervalle)⁶.

Diese Vertrauensintervalle sind dann besonders hilfreich, wenn die Frage nach den Unterschieden zwischen verschiedenen Untergruppen gestellt wird (Bsp. Unterschiede zwischen Männern und Frauen, Unterschiede zwischen den verschiedenen Sprachregionen usw.). Die Untergruppen unterscheiden sich dann statistisch signifikant, wenn sich die Vertrauensintervalle der Gruppen nicht überschneiden. Die nachfolgende Grafik zeigt im Beispiel 1: Hier kann gesagt werden, dass der Anteil der Gruppe 1 tiefer ist als derjenige der Gruppe 2, da die obere Grenze des Vertrauensintervalls der Gruppe 1 tiefer liegt als die untere Grenze des Vertrauensintervalls der Gruppe 2.

⁶ Die Berechnungen der Vertrauensintervalle wurden mit der Funktion Proc Survey Mean des Statistikprogramms SAS durchgeführt.

Sobald sich die Vertrauensintervalle überschneiden (auch nur ganz wenig wie in Beispiel 2), kann nicht mehr von einem statistisch signifikanten Unterschied gesprochen werden. Besteht bei einer derartigen Ausgangslage dennoch die Hypothese, dass sich die Gruppen unterscheiden, müsste zur Beantwortung dieser Frage eine erneute Befragung mit einer grösseren Stichprobe durchgeführt werden. Grössere Stichproben führen zu einer Erhöhung der Präzision und Zuverlässigkeit der Ergebnisse und somit zu kleineren Vertrauensintervallen.

Vergleiche zweier Gruppen anhand von Vertrauensintervallen



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3 Ergebnisse

3.1 Selbsteinschätzung der Häufigkeit von Strassenverkehrsdelikten

Abnahme der Delikte

Der zwischen 2000 und 2003 stabile Anteil von Befragten, die einräumten, während des Jahres ein Verkehrsdelikt begangen zu haben, hat 2005 vor allem beim Fahren in angetrunkenem Zustand abgenommen. Während 2003 21% bekannten, mindestens einmal im Jahr mit einem Promillewert von 0,8‰ oder mehr am Steuer gewesen zu sein, ist dieser Anteil bis 2005 um fast die Hälfte auf 13% gesunken. Der Anteil der Befragten, die 2005 das Gefühl hatten, mit mindestens 0,5‰ Alkohol im Blut gefahren zu sein, lag dabei mit 23% ungefähr gleich hoch wie jener (23%) der Personen, die 2003 eine Fahrt mit 0,8‰ oder mehr einräumten. Die Geschwindigkeitsübertretungen, ein vor allem auf Autobahnen und ausserorts weit verbreitetes Delikt, nahmen deutlich weniger stark, aber immer noch in statistisch signifikantem Ausmass ab.

Fahren in angetrunkenem Zustand bei Männern und in der Westschweiz häufiger

Im Erhebungszeitraum ist bezüglich des Überschreitens von Tempolimiten kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Geschlechtern festzustellen, mit Ausnahme der Autobahnen, auf denen die Männer gemäss Eigeneinschätzung häufiger als die Frauen zu schnell fahren. Hingegen gibt es einen deutlichen Unterschied zwischen Männern und Frauen beim Fahren in angetrunkenem Zustand. Immer noch mehr als doppelt so viele Männer als Frauen räumen ein, angetrunken gefahren zu sein, auch wenn der Anteil insgesamt bei beiden Geschlechtern abgenommen hat.

Über das ganze Land gesehen sind die Trunkenheitsfahrten also zurückgegangen, doch die Westschweiz unterscheidet sich diesbezüglich immer noch deutlich von den übrigen Sprachregionen. Ein Viertel der Romands (25%) geben an, 2005 mit einem Alkoholwert von mehr als 0,8‰ ans Steuer gesessen zu sein, während dieser Anteil bei den Deutschschweizern 9% und bei den Tessinern 11% beträgt. Bezüglich der Geschwindigkeitsübertretungen ist hingegen zwischen den Sprachregionen kein statistisch signifikanter Unterschied auszumachen.

Häufigere Geschwindigkeitsüberschreitungen bei den jüngeren Fahrzeuglenkenden

Die jüngsten Lenkerinnen und Lenker überschreiten gemäss eigenen Angaben die Tempolimiten häufiger als die übrigen Gruppen, insbesondere auf Autobahnen und ausserorts, wo mehr als vier Fünftel dieser Alterskategorie angeben, zu schnell gefahren zu sein (siehe Tabelle T1.12). Ein Einfluss des Alters zeigt sich auch bei den Fahrten in alkoholisiertem Zustand, die bei den Jungen mehr verbreitet sind (siehe Tabelle T1.22).

Die Personen, die am meisten unterwegs waren, sind auch jene, die am häufigsten glauben, die Geschwindigkeitslimiten überschritten zu haben; diese Feststellung gilt einzig innerorts nicht, wo der entsprechende Unterschied nicht signifikant ist (siehe Tabelle T1.12). Dasselbe gilt für das Fahren in angetrunkenem Zustand, wo der Anteil der Befragten, die sich zu diesem Delikt bekannten, umso höher lag, je mehr sie gefahren waren (siehe Tabelle T1.22).

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Wie häufig sind Sie im Jahre 2005 auf Autobahnen, bzw. ausserorts, bzw. innerorts schneller gefahren als erlaubt?» und «Wie häufig haben Sie im Jahr 2000 ein Motorfahrzeug gelenkt unter dem Eindruck, einen Alkoholspiegel von 0,8 Promille (bzw. 0,5 Promille) oder mehr gehabt zu haben?»

Als Antwortmöglichkeiten standen den Befragten «Nie», «Einmal», «Einige Male pro Jahr», «Jeden Monat», «Jede Woche», «Mehrere Male pro Woche», «Jeden Tag» zur Verfügung.

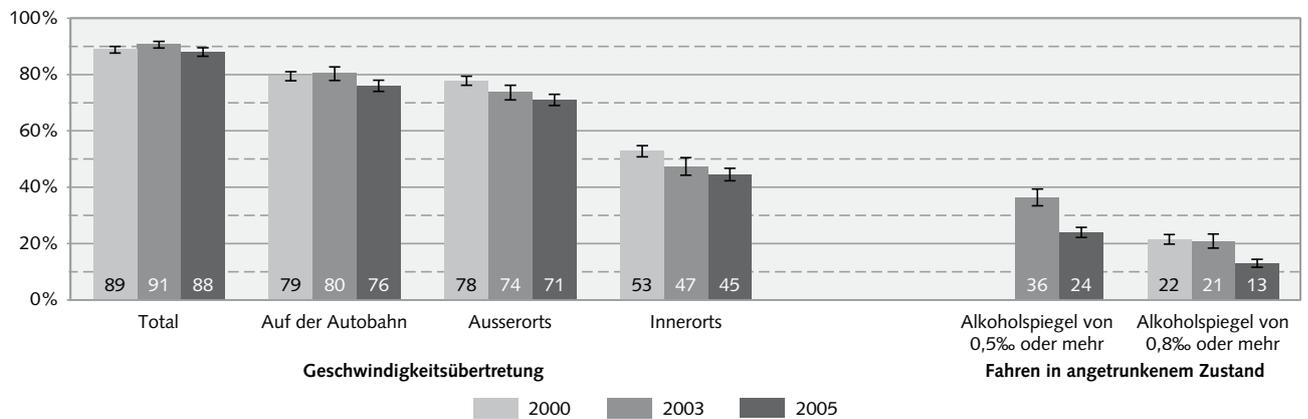
Bemerkungen

Bei den Befragungen 2001 und 2004/2006 ist die einzige Antwortmöglichkeit, die gleich geblieben ist, «Nie».

3.1 Selbsteinschätzung der Häufigkeit von Strassenverkehrsdelikten

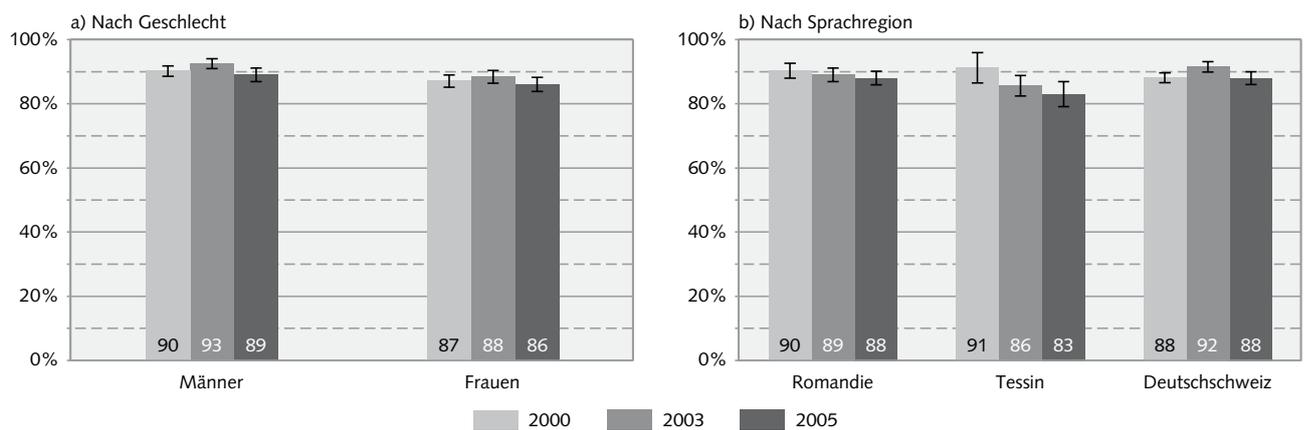
Fahrzeuglenkende, die mindestens einmal während des Jahres ein Delikt begangen haben, nach Deliktstyp und Jahr

G 1.1



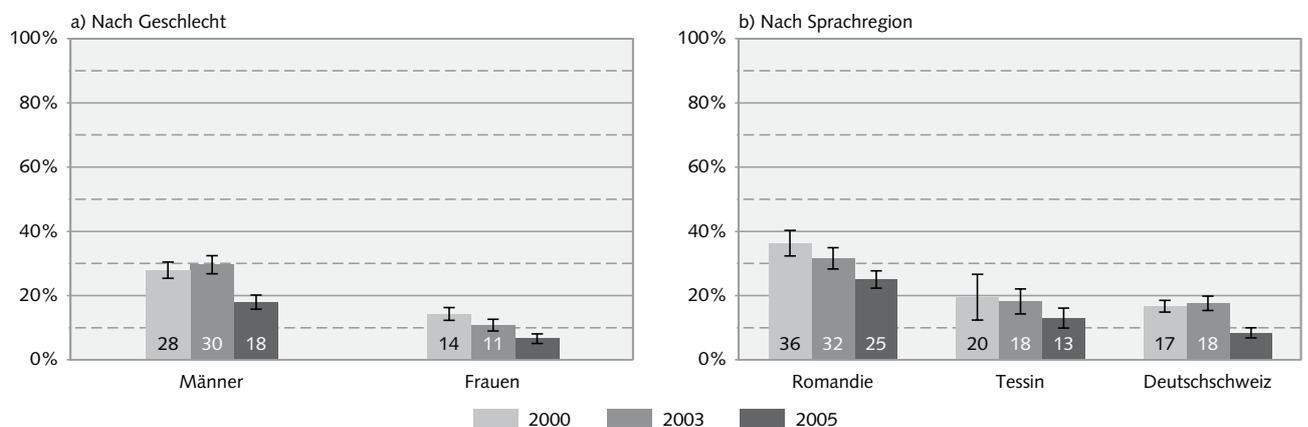
Fahrzeuglenkende, die mindestens einmal während des Jahres eine GESCHWINDIGKEITSÜBERTRETUNG (Total) begangen haben, nach Gruppe und Jahr

G 1.2



Fahrzeuglenkende, die mindestens einmal während des Jahres eine FAHRT IN ANGETRUNKENEM ZUSTAND (mit einem Alkoholspiegel von 0,8‰ oder mehr) begangen haben, nach Gruppe und Jahr

G 1.3



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3.2 Furcht vor Unfällen

Unaufmerksamkeit: Hauptmotiv für Unfallfurcht

Ein deutlich höherer Anteil der Befragten befürchtet, in einen fremdverschuldeten Unfall verwickelt zu werden (90% bis 94%), als selbst einen Unfall zu verursachen (25% bis 84%). Hinsichtlich der Furcht vor einem fremdverschuldeten Unfall ergeben sich keine statistisch signifikanten Unterschiede nach Delikten. Die überwiegende Mehrheit der Benutzer befürchtet mehr oder weniger stark, einen fremdverschuldeten Unfall zu erleiden – wegen Fahren in angetrunkenem Zustand (93%), Geschwindigkeitsübertretung (90%) oder Unaufmerksamkeit (94%). Dieser Anteil ist zwischen 2001 und 2006 gleich geblieben. Dagegen unterscheidet sich die Furcht vor einem selbstverursachten Unfall je nach Delikttyp markant. Die Fahrzeuglenkenden fürchten sich weniger davor, einen Alkoholunfall zu verursachen (25%), als einen Geschwindigkeitsunfall (52%) oder einen Unaufmerksamkeitsunfall (84%).

Weniger Angst, wegen Geschwin- digkeitsübertretung einen Unfall zu ver- ursachen

Die Angst, einen geschwindigkeitsbedingten Unfall zu verursachen, hat sich zwischen 2001 und 2006 gemindert. Die Furcht, wegen Trunkenheit am Steuer einen Unfall zu verursachen, hat sich im Zeitraum 2001 bis 2004 zugespitzt, aber 2006 wieder abgenommen. Diese Schwankung ist nur in der Deutschschweiz zu verzeichnen. In den anderen Regionen ist die Befürchtung gleich geblieben. Die Angst vor einem Unaufmerksamkeitsunfall ist zwischen 2001 und 2006 konstant geblieben.

Befürchtung, wegen Angetrunkenheit einen Unfall zu ver- ursachen, unter Männern und Romands am stärksten

Die Romands äussern verglichen mit den Deutschschweizern und Tessinern für alle Unfalltypen häufiger die Befürchtung, einen Unfall zu verursachen. Die Angst vor Unfällen wegen Fahren in angetrunkenem Zustand ist unter Romands praktisch doppelt so stark verbreitet wie unter Deutschschweizern und Tessinern.

Beinahe zwei Mal so viele Männer wie Frauen befürchten, einen Alkoholunfall zu verursachen. Für Geschwindigkeitsunfälle dagegen ergeben sich keine statistisch signifikanten Unterschiede nach Geschlecht.

Im Zeitraum 2001 bis 2006 hat die Angst, einen Unfall infolge von Geschwindigkeitsübertretung zu verursachen, in allen Altersgruppen abgenommen. Bei Jugendlichen ist diese Angst nach wie vor am grössten. Im Jahr 2006 äusserten 65% der jüngsten Befragten diese Befürchtung, gegenüber 51% der 40-Jährigen bis 54-Jährigen und 39% der ältesten Befragten.

Personen mit hoher Kilometerleistung äussern tendenziell grössere Angst, einen Unfall wegen Fahren in angetrunkenem Zustand zu verursachen, als Personen, die weniger Kilometer zurücklegen (siehe Tabelle T2.12). Bezüglich Unfällen wegen Geschwindigkeitsübertretung oder wegen Unaufmerksamkeit dagegen unterscheiden sich die Antworten nicht nach Kilometerleistung (siehe Tabellen T.22 und T.32).

Fragestellung

Die Auswertungen beruhen auf den Fragen: «Befürchten Sie, Opfer eines der folgenden Verkehrsunfälle zu werden? Antworten Sie bitte anhand einer Skala von 1 bis 6: 1 = «Befürchte ich überhaupt nicht», 6 = «Befürchte ich sehr».

- fremd- oder selbstverschuldeter Unfall wegen Angetrunkenheit
- fremd- oder selbstverschuldeter Unfall wegen Geschwindigkeitsübertretung
- fremd- oder selbstverschuldeter Unfall wegen Unaufmerksamkeit

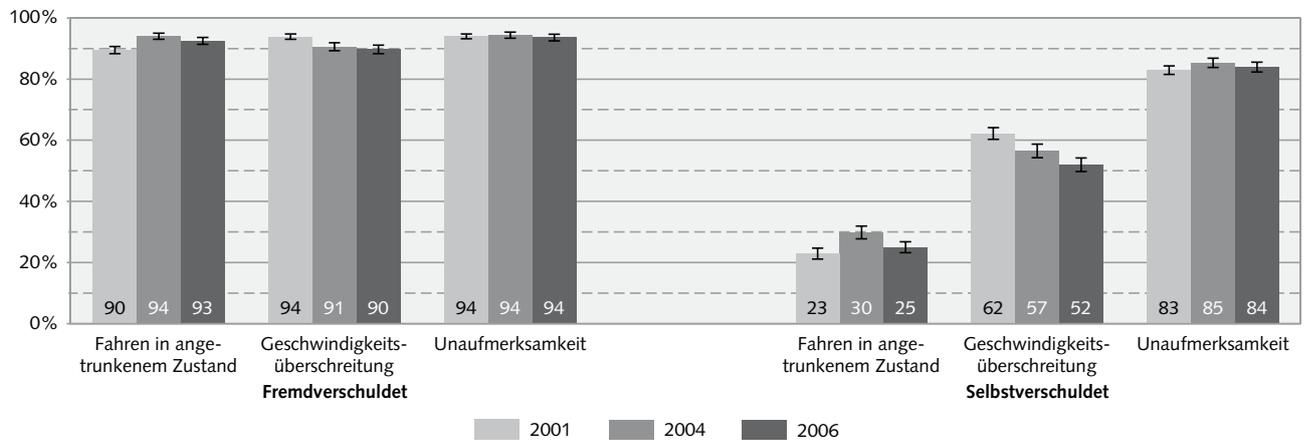
Bemerkung

Die mehr oder weniger starke Befürchtung, in einen Unfall verwickelt zu werden, wird auf einer Skala mit Werten von 2 bis 6 gemessen.

3.2 Furcht vor Unfällen

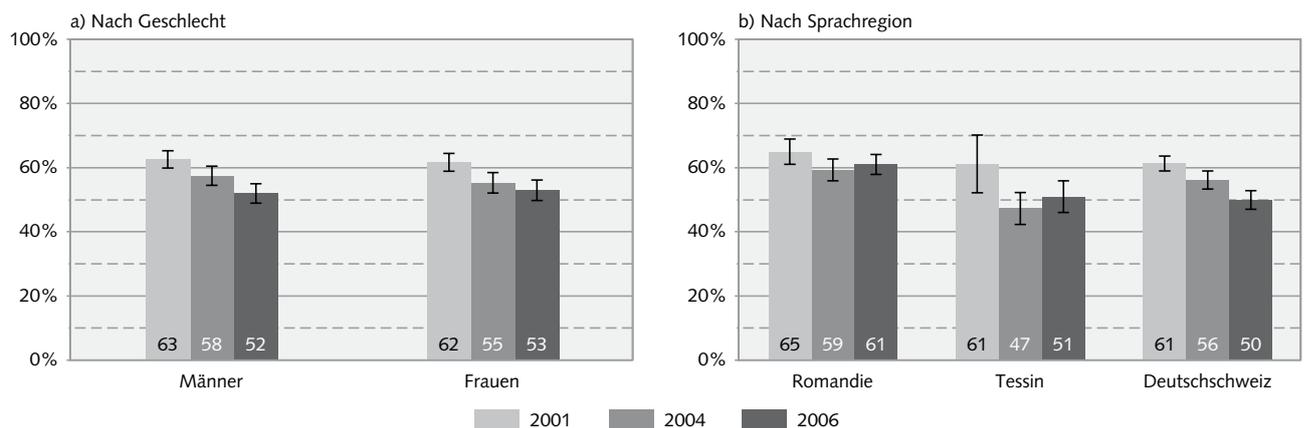
Mehr oder weniger starke Furcht, in einen Unfall verwickelt zu werden, nach Deliktstyp und Jahr

G 2.1



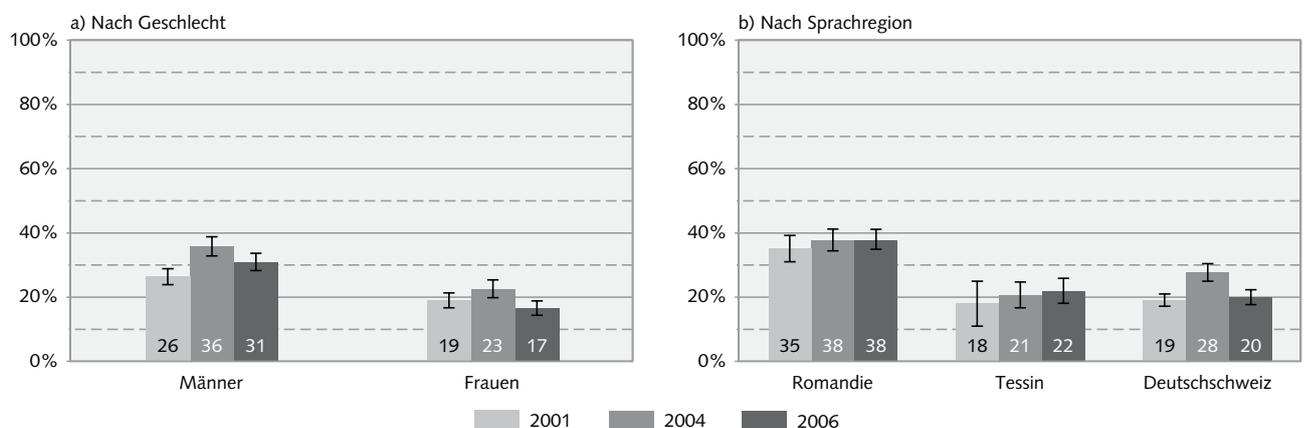
Mehr oder weniger starke Furcht, wegen einer GESCHWINDIGKEITSÜBERTRETUNG in einen selbstverschuldeten Unfall verwickelt zu werden, nach Gruppe und Jahr

G 2.2



Mehr oder weniger starke Furcht, wegen FAHRENS IN ANGETRUNKENEM ZUSTAND in einen selbstverschuldeten Unfall verwickelt zu werden, nach Gruppe und Jahr

G 2.3



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3.3 Unfallbeteiligung

Beteiligung an mindestens einem Unfall während des gesamten Lebens bei zwei Dritteln der Fahrzeuglenkenden

Knapp zwei Drittel der Befragten (62%) geben mindestens eine Unfallbeteiligung in ihrem gesamten Leben an. 29% der Befragten waren seit Beginn der Fahrpraxis in einen Unfall verwickelt, 16% in zwei Unfälle und 17% in drei oder mehr Unfälle.

Rund 6% der Fahrzeuglenkenden waren 2005 an einem oder mehr Unfällen beteiligt. Dieser Anteil ist seit 2000 gleich geblieben. Bei den Antworten ergeben sich keine Unterschiede nach Geschlecht, Alter oder Sprachregion der Fahrzeuglenkenden. Personen mit hoher Kilometerleistung während des Jahres weisen eine höhere Unfallbeteiligungsrate auf als Personen, die weniger gefahren sind.

Die Antworten zur Unfallbeteiligung im Jahresverlauf unterscheiden sich nicht nach Sprachregion. Wegen des Umfangs der Stichprobe lassen sich in diesem Fall keine statistisch signifikanten Unterschiede beobachten. Hinsichtlich der Unfallbeteiligung im gesamten Leben ergeben sich dagegen Unterschiede. 2006 geben 71% der Romands an, mindestens einmal in ihrem Leben an einem Unfall beteiligt gewesen zu sein, gegenüber nur 59% der Deutschschweizer.

Stärkere Unfallbeteiligung unter Romands

Die Unfallbeteiligung im gesamten Leben nimmt mit zunehmendem Alter und Kilometerleistung zu. Die Beteiligung an mindestens einem Unfall seit Beginn der Fahrpraxis ist unter Vielfahrern und älteren Personen wegen ihrer höheren Unfallexposition am häufigsten. Der grössere Anteil der Männer geht hingegen teilweise darauf zurück, dass traditionell mehr Männer als Frauen einen Führerausweis besitzen, obwohl sich der Unterschied tendenziell verringert (siehe Tabelle T12.11).

150'000 Unfälle pro Jahr

Die Hochrechnung der Umfrageergebnisse auf die Gesamtbevölkerung zeigt, dass die Strassenbenutzer 2005 in rund 150'000 Unfälle verwickelt waren, darunter über 12'000 Unfälle mit Opfern. Der Vergleich dieser Zahl mit derjenigen aus der Strassenverkehrsunfallstatistik (21'706) zeigt, dass der Umfragewert unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle ($\pm 8'635$) ähnlich ist, aber doch deutlich unter der öffentlichen Statistik liegt. Womöglich lässt sich daraus ableiten, dass Unfälle den Befragten peinlich sind und dass ein Teil von ihnen eine Unfallbeteiligung verschweigt. Demzufolge könnte die Zahl von 150'000 Unfällen die effektive Anzahl Unfälle unterschätzen.

Fragestellung

Die Auswertungen beruhen auf den Fragen: «An wie vielen selbst- oder fremdverschuldeten Strassenverkehrsunfällen waren Sie als Motorfahrzeuglenker/-in in Ihrem Leben (oder im Jahr 2005) beteiligt?», «Wie viele dieser Unfälle führten nur zu Sachschaden?», «Wie viele Unfälle hatten Verletzte oder Tote zur Folge?».

* Unter Unfall ist ein unfreiwilliger Zusammenstoss zwischen einem Fahrzeug und einem Gegenstand (z.B. Baum, Böschung, Boden) oder einem anderen Verkehrsteilnehmer zu verstehen, bei welchem ein Mindestschaden von 500 Franken verursacht oder eine Person verletzt wird.

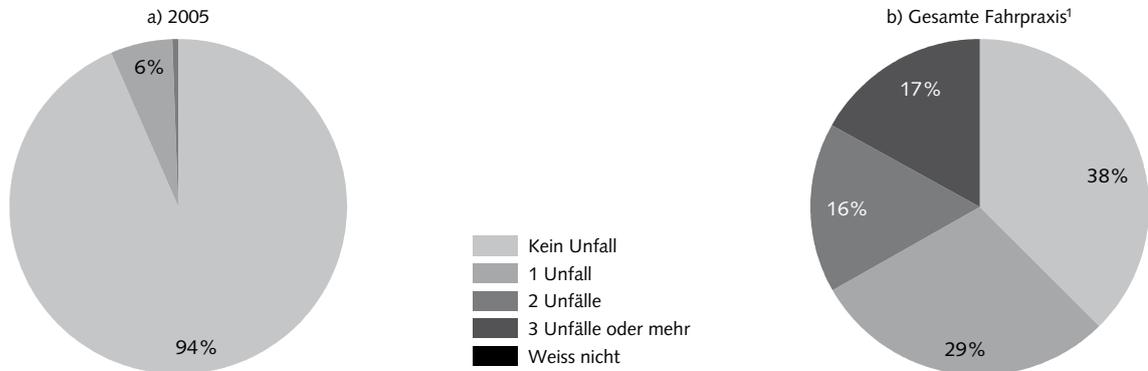
Bemerkung

Die Gruppenvergleiche beziehen sich auf die Beteiligung an mindestens einem Unfall im Laufe des gesamten Lebens.

3.3 Unfallbeteiligung

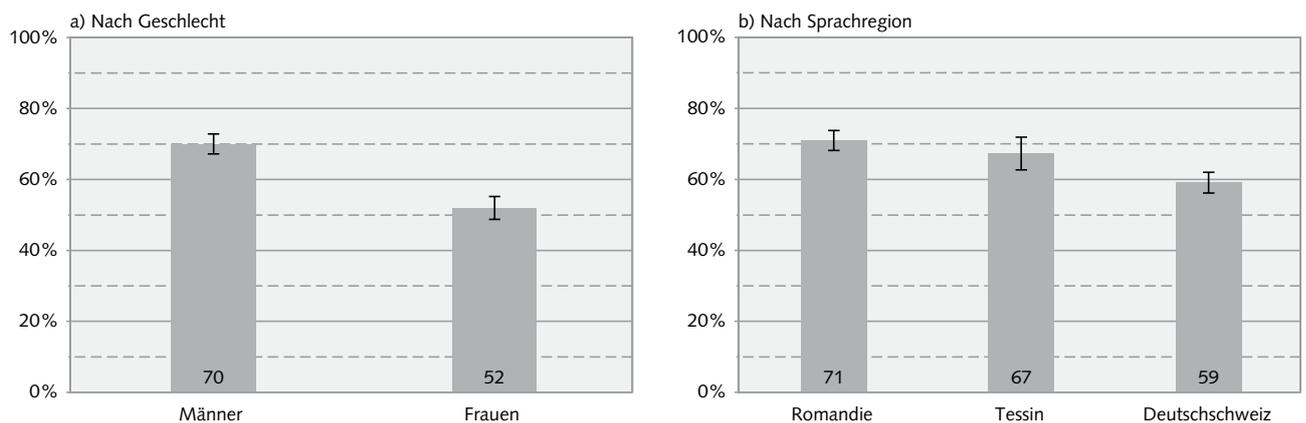
Unfallhäufigkeit, nach Anzahl der Unfälle und betroffenem Zeitraum

G 3.1



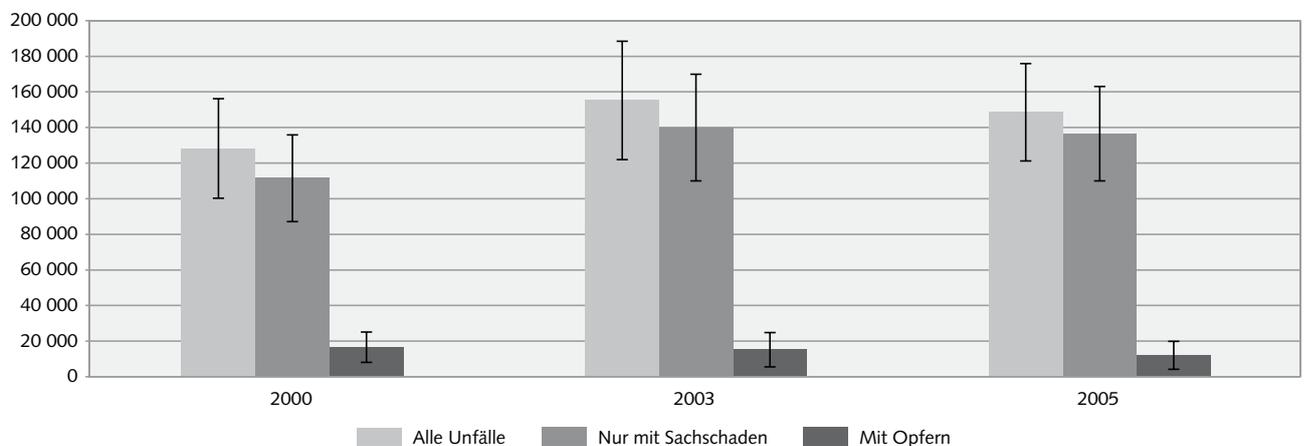
Verwicklung in mindestens einen Unfall während des gesamten Lebens, nach Gruppe¹

G 3.2



Auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnete Unfälle, nach Jahr und Unfalltyp

G 3.3



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3.4 Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit

Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit unverändert

Polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen werden generell deutlich stärker befürchtet als Alkoholkontrollen. Im Jahr 2006 rechneten 81% der Befragten damit, in eine Tempokontrolle zu geraten, während nur 54% eine Alkoholprobe befürchteten. Diese Verhältnisse sind seit 2001 gleich geblieben.

Die Hälfte der Verkehrsteilnehmer halten eine Alkoholkontrolle für völlig unwahrscheinlich

Knapp die Hälfte der Strassenverkehrsteilnehmer hält es demnach für sehr unwahrscheinlich, einem Alkoholtest unterzogen zu werden. Nach der Einführung der Blutalkoholkontrolle ohne Anzeichen von Trunkenheit Anfang 2005 wurde eine Zunahme der subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit erwartet, die jedoch nicht eintrat. Die Differenz der Prozentanteile der Personen, die eine Alkoholkontrolle befürchteten (49% im Jahr 2004, 53% im Jahr 2006), ist statistisch nicht signifikant. Unter den 2001 und 2006 erfassten Anteilen ist allein bei jüngeren Menschen unter 40 Jahren ein statistisch signifikanter Unterschied festzustellen (53% bzw. 62%).

Weniger Furcht vor Polizeikontrollen bei Romands

14% der Befragten rechnen mit einer Blutalkoholkontrolle «weniger als ein Mal pro Jahr», 18% «jedes Jahr». Nur 23% halten also eine Alkoholkontrolle «jeden Monat» oder häufiger für wahrscheinlich. In puncto Geschwindigkeitskontrollen dagegen erwarten 42% der Befragten, «jeden Monat» oder häufiger kontrolliert zu werden, 23% antworten mit «jedes Jahr» und 15% mit «weniger als ein Mal pro Jahr».

Tempokontrollen bei Männern nicht stärker befürchtet

Polizeikontrollen werden in der Romandie weniger befürchtet: Halb so viele Romands wie Deutschschweizer denken, dass ihnen eine Blutalkoholkontrolle droht. Auch Geschwindigkeitskontrollen werden in der Romandie als unwahrscheinlicher eingeschätzt, auch wenn der Unterschied, der immer noch statistisch signifikant bleibt, weniger markant ausfällt als für Alkoholkontrollen.

Männer rechnen eher damit als Frauen, einem Alkoholtest unterzogen zu werden. Für Geschwindigkeitskontrollen dagegen ergeben sich keine Unterschiede nach Geschlecht. Mit zunehmendem Alter beurteilen die Befragten einen Alkoholtest als weniger wahrscheinlich. Die über 55-jährigen Befragten halten auch eine Geschwindigkeitskontrolle für unwahrscheinlicher als die anderen Altersgruppen, zwischen denen keine statistisch signifikante Differenz zu beobachten ist.

Bei Befragten, die mindestens 15'000 km zurückgelegt haben, ist die Angst vor Polizeikontrollen – Geschwindigkeitskontrollen und Alkoholkontrollen – verbreiteter als bei Personen mit niedrigerer Kilometerleistung. Dies geht darauf zurück, dass die Wahrscheinlichkeit einer Strassenkontrolle mit zunehmender Risikoexposition steigt.

Fragestellung

Die Auswertungen beruhen auf folgenden Fragen: «Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie bei einer ganz normalen Fahrt in eine Geschwindigkeitskontrolle geraten?...», «Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie bei einer ganz normalen Fahrt auf Alkohol kontrolliert werden?....»

Als Antwortkategorien standen: «Nie», «Weniger als ein Mal pro Jahr», «Jedes Jahr», «Jeden Monat», «Jede Woche», «Mehrmals pro Woche», «Jeden Tag» zur Verfügung.

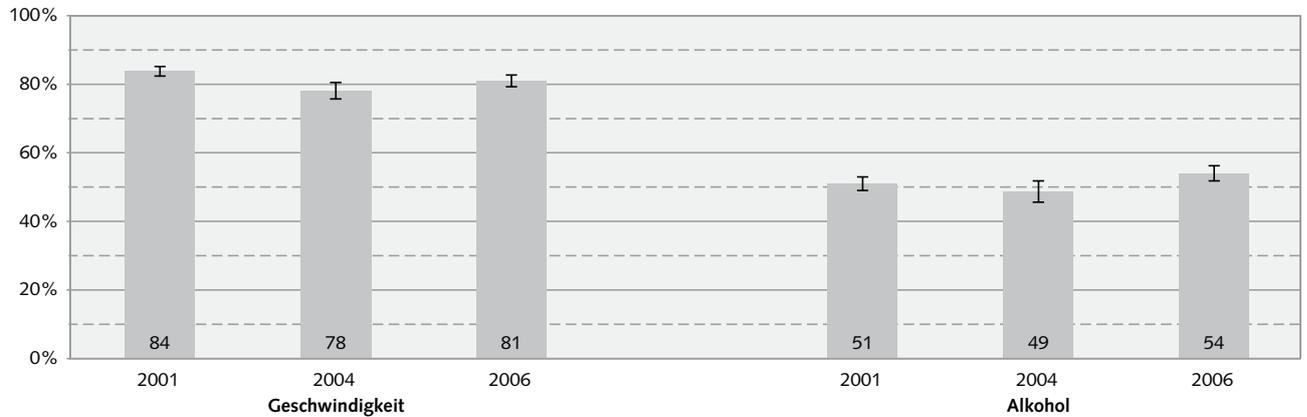
Bemerkungen

In den Erhebungen von 2001 und von 2006 ist nur die Antwortoption «Nie» gleich geblieben.

3.4 Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit

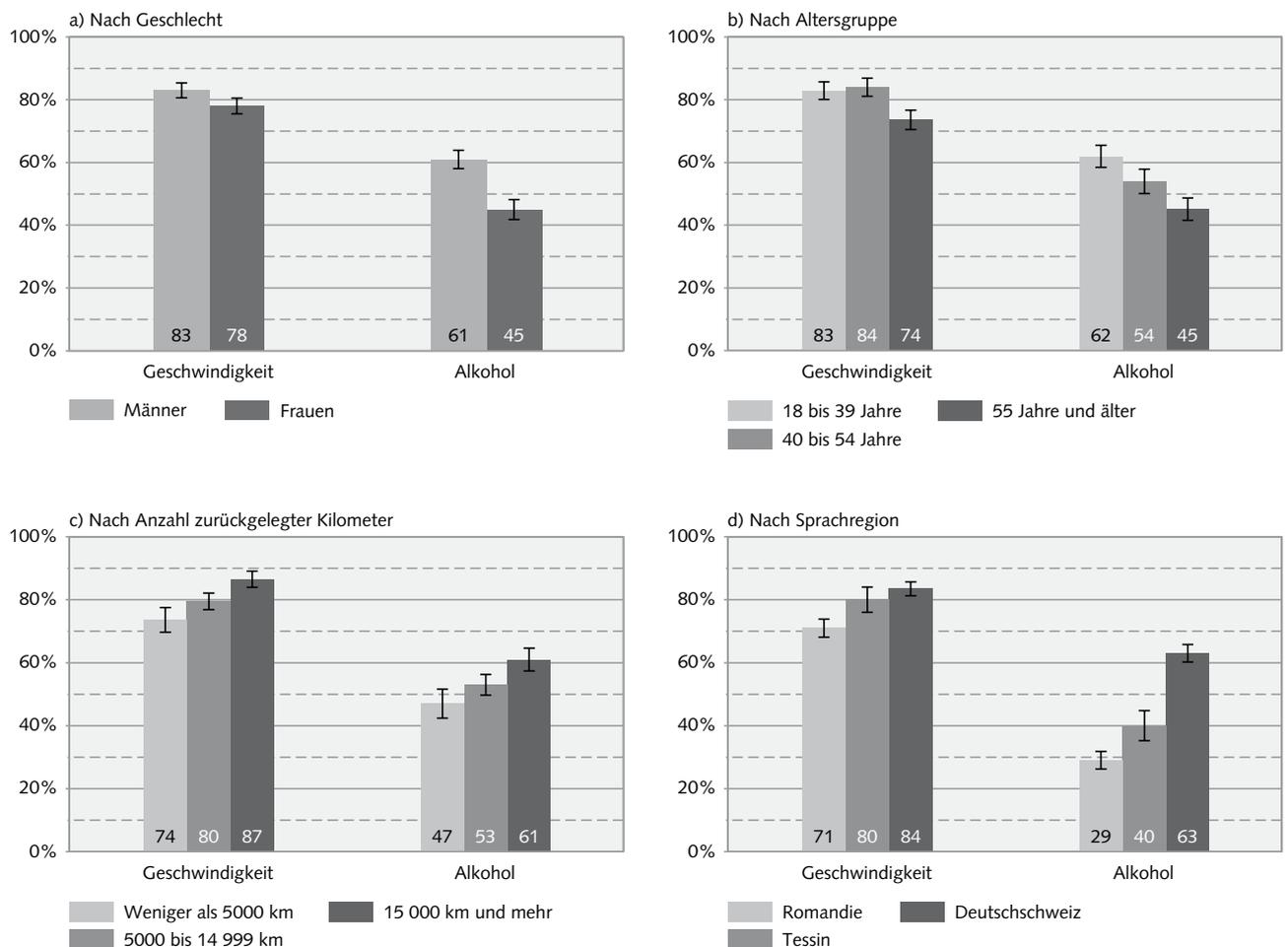
Fahrzeuglenkende, die die Wahrscheinlichkeit von der Polizei kontrolliert zu werden als «nicht null» einschätzen, nach Kontrolltyp und Jahr

G 4.1



Fahrzeuglenkende, die die Wahrscheinlichkeit von der Polizei kontrolliert zu werden als «nicht null» einschätzen, nach Kontrolltyp und Gruppe¹

G 4.2



¹ Daten der Erhebung 2006

3.5 Persönliche Einschätzung der Kontrollintensität

Fast die Hälfte der Befragten wünscht mehr Alkoholtests

2006 sind etwas mehr als die Hälfte der Befragten (56%) der Ansicht, dass es genügend Geschwindigkeitskontrollen gibt, etwas weniger als die Hälfte (43%) vertritt diese Meinung bei den Alkoholkontrollen. Für 43% finden die Alkoholtests «zu selten» statt, bei den Geschwindigkeitskontrollen sind es 27%. Nur wenige Befragte stufen die Geschwindigkeits- und die Alkoholkontrollen als «zu häufig» ein (15% bzw. 5%).

Immer mehr Fahrzeuglenkende mit der Kontrollhäufigkeit zufrieden

Der Anteil der Personen, die mehr Polizeikontrollen wünschen, hat – nach einer Zunahme zwischen 2001 und 2004 – 2006 wieder abgenommen. Die Anzahl Befragte, die glauben, dass zu viele Kontrollen stattfinden, ist im ganzen Erhebungszeitraum stabil geblieben.

Kein Unterschied nach Geschlecht bei den Geschwindigkeitskontrollen

Frauen und Männer sind sich einig, wenn es um die Häufigkeit der Geschwindigkeitskontrollen geht, nicht aber bei den Alkoholkontrollen. Die Männer stufen die Alkoholkontrollen weniger häufig als die Frauen als «zu selten» ein. Bei den Geschwindigkeitskontrollen ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern, der sich 2001 und 2004 zeigte, 2006 verschwunden. In der Deutschschweiz wünschen mehr Personen als in der Westschweiz häufigere Kontrollen, sowohl bei der Geschwindigkeit als auch beim Alkoholwert.

Je nach Delikt gegensätzliche Alterseffekte

Das Alter wirkt sich bei der Einschätzung der Geschwindigkeits- und der Alkoholkontrollen unterschiedlich aus. Der Anteil der Personen, welche die Geschwindigkeitskontrollen als zu selten einstufen, nimmt mit dem Alter zu, während bei den Alkoholkontrollen genau das Gegenteil zu beobachten ist. Hier sind es nämlich die jüngsten Fahrzeuglenkenden, die mehr Alkoholtests wünschen.

Personen, die mindestens 15'000 km gefahren sind, äussern weniger häufig den Wunsch nach mehr Geschwindigkeitskontrollen als die übrigen Personengruppen. Bei den Meinungen bezüglich Alkoholkontrollen sind hingegen keine Unterschiede aufgrund der Kilometerleistungen auszumachen.

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Wie häufig finden Ihrer Meinung nach Geschwindigkeits- bzw. Alkoholkontrollen statt?».

Als Antwortmöglichkeiten standen den Befragten die Kategorien: «Zu selten», «Genügend» und «Zu häufig» zur Verfügung.

Bemerkungen

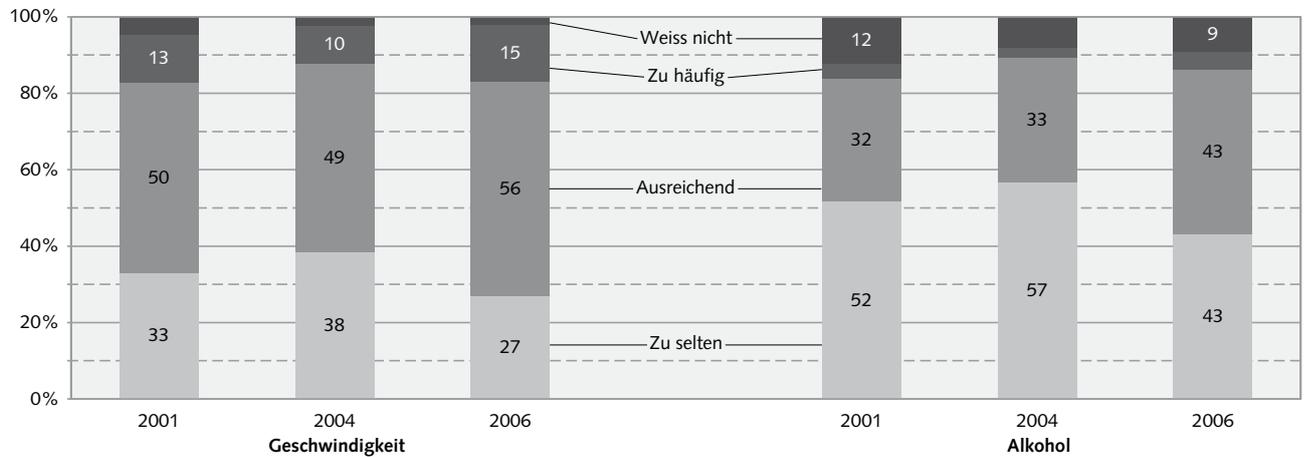
Die Fahrzeuglenkenden, die mit der Häufigkeit der Kontrollen zufrieden sind, sind jene, die sie als «genügend» beurteilen.

Für die Fahrzeuglenkenden, die mehr Kontrollen wünschen, finden die Kontrollen «zu selten» statt.

3.5 Persönliche Einschätzung der Kontrollintensität

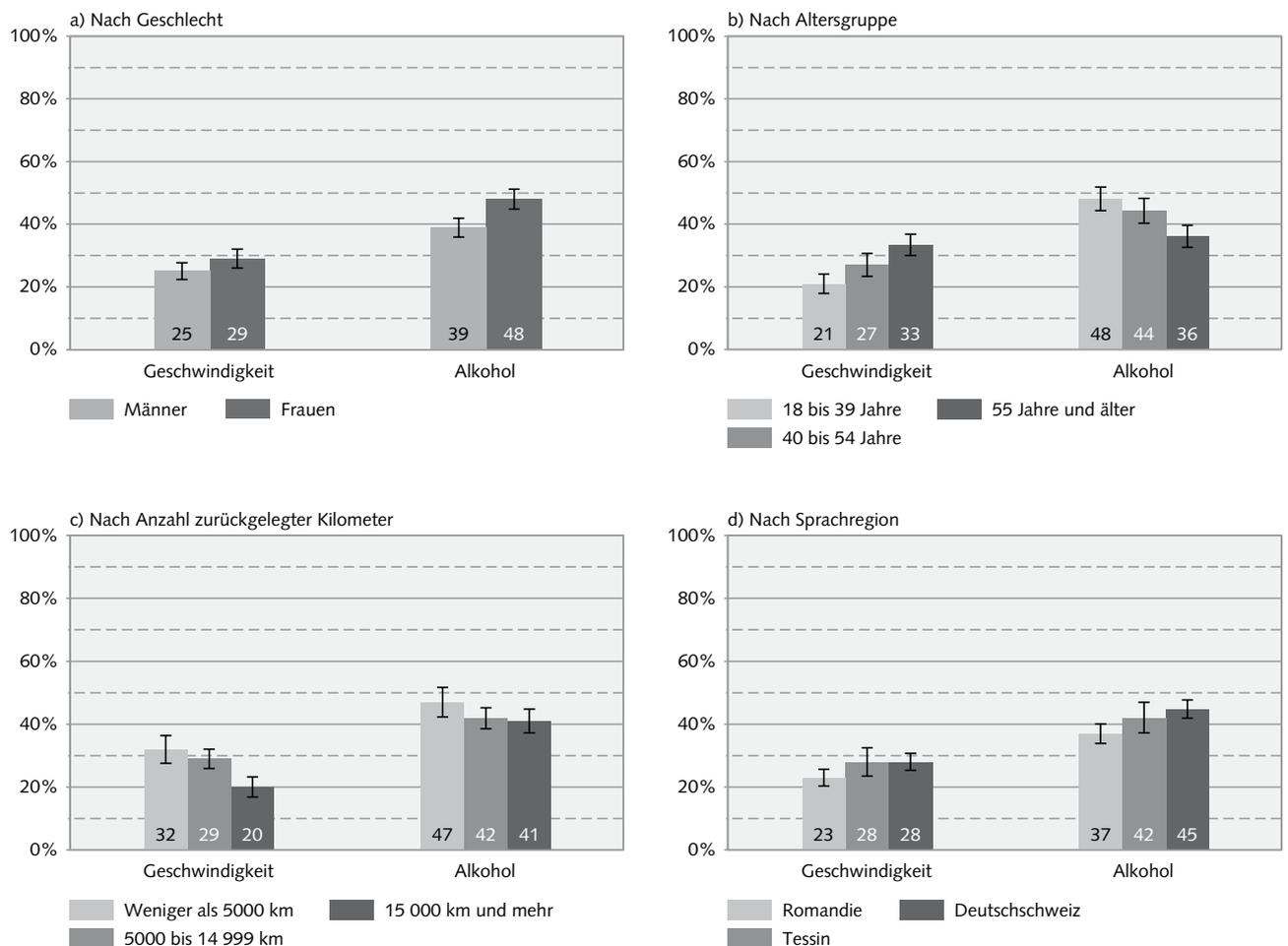
Beurteilung der Häufigkeit der Polizeikontrollen, nach Kontrolltyp und Jahr

G 5.1



Fahrzeuglenkende, die die Kontrollen als «zu selten» einschätzen, nach Kontrolltyp und Gruppe¹

G 5.2



¹ Daten der Erhebung 2006

3.6 Erfahrung polizeilicher Kontrollen

Zunahme der Anzahl Alkoholtests

Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die sich mindestens einmal einem Alkoholtest unterziehen mussten, hat sich von 2000 bis 2005 mehr als verdoppelt und ist von 2% auf 5% angestiegen. Umgekehrt nahm dieser Anteil bei den polizeilichen Kontrollen insgesamt von 28% im Jahr 2000 auf 24% 2005 leicht ab, selbst wenn der Unterschied nicht statistisch signifikant ist. Die Abnahme ist auf die allgemeinen Kontrollen zurückzuführen, die in diesem Zeitraum von 22% auf 17% zurückgingen. Die allgemeinen Kontrollen machen mit 70% die Mehrheit der Polizeikontrollen aus. Die Anzahl Kontrollen durch mobile Verkehrspatrouillen (8%) und die Anzahl Geschwindigkeitskontrollen (7%) blieben zwischen 2000 und 2005 stabil. Die Statistik der Fahrausweisentzüge zeigt, dass im Lauf dieses Zeitraums mehr Sanktionen wegen Geschwindigkeitsübertretungen ausgesprochen wurden. Dies ist auf die Zunahme der Geschwindigkeitskontrollen ohne Anhalteposten zurückzuführen. Die Fragen im Rahmen der Erhebung berücksichtigen jedoch nur die Geschwindigkeitskontrollen mit Anhalteposten.

Mehr Alkoholtests bei Romands, Männern, Jungen und Personen, die viel fahren

Die Zahl der Fahrzeuglenkenden, die angaben, auf Alkohol kontrolliert worden zu sein, hat besonders in der Westschweiz zugenommen (von 2% im Jahr 2000 auf 6% 2005). Es gibt hingegen keine signifikanten Unterschiede zwischen den Regionen bezüglich der anderen Kontrollarten (siehe Tabelle T6.13).

Die Zunahme der Alkoholkontrollen zwischen 2000 und 2005 betrifft vor allem Männer und junge Fahrzeuglenkende. Bei den jüngeren Fahrzeuglenkenden wurden mehr als dreimal so viel, bei den Männern mehr als doppelt so viele Personen auf Alkohol getestet. Die Männer geraten häufiger als die Frauen in eine Polizeikontrolle; dies gilt für jede Art von Kontrolle (siehe Tabellen T6.12 und T6.13). Der Anteil der Personen, die im Lauf des Jahres mindestens einmal von der Polizei kontrolliert wurden, nimmt mit der Anzahl gefahrener Kilometer über alle Kontrollarten gesehen zu (siehe Tabellen T6.12 und T6.13). Anzumerken ist, dass die Fahrzeuglenkenden mit mehr Kilometerleistungen und die Männer, die traditionellerweise häufiger einen Fahrausweis besitzen als die Frauen, entsprechend mehr riskieren, in eine Polizeikontrolle zu geraten.

Der Anteil der Befragten, die während des Jahres einen Alkoholtest machen mussten, liegt bei den Jüngsten am höchsten (siehe Tabelle T6.12). Über alle Kontrollarten gesehen wurden die ältesten Fahrzeuglenkenden am seltensten mindestens einmal kontrolliert. In der gleichen Kategorie hat zudem der Anteil der Personen, die während des Jahres in eine Polizeikontrolle gerieten, abgenommen (siehe Tabelle T6.13).

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Seit Sie ein Motorfahrzeug lenken, wurden Sie je als Fahrzeuglenker durch einen Polizeibeamten kontrolliert, sei es wegen rechtswidrigen Verhaltens oder nicht?», «Wurden Sie im Jahre 2005 kontrolliert?», «Wie viele Male wurden Sie im Jahre 2005 anlässlich einer Geschwindigkeitskontrolle mit Anhalteposten kontrolliert?», «Wie viele Male wurden Sie im Jahre 2005 nach einem Unfall (an die Sie schuldhaft waren oder nicht) kontrolliert?», «Wie viele Male wurden Sie im Jahre 2005 durch eine mobile Verkehrspatrouille kontrolliert?», «Wie viele Male wurden Sie im Jahre 2005 anlässlich einer allgemeinen Verkehrskontrolle mit Anhalteposten kontrolliert?», «Mussten Sie sich schon einmal in Ihrem Leben einem Alkoholtest unterziehen?», «Wenn ja, wie viel Mal im Ganzen?», «Wie viel Mal im Jahre 2005?».

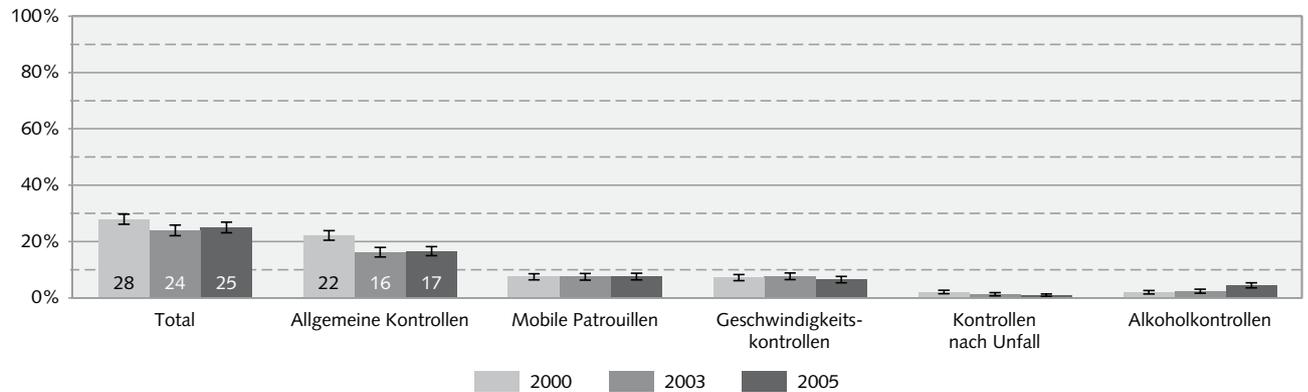
Bemerkungen

Bei einer «allgemeinen Verkehrskontrolle» werden die Fahrzeuge hauptsächlich angehalten, um die Führer- und Fahrzeugausweise zu kontrollieren. Bei den «Geschwindigkeitskontrollen» werden nur die Kontrollen mit Anhalteposten berücksichtigt.

3.6 Erfahrung polizeilicher Kontrollen

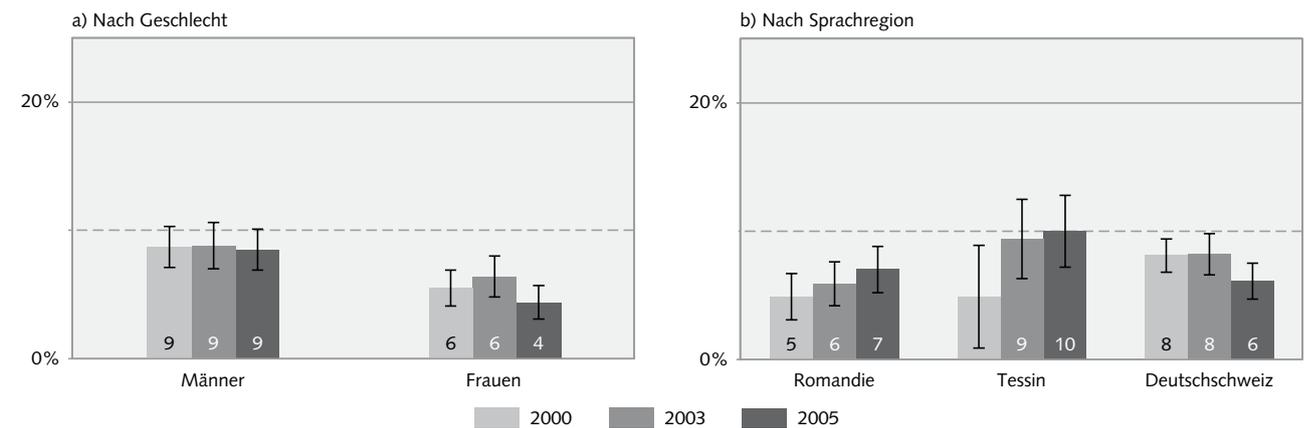
Fahrzeuglenkende, die während des Jahres mindestens eine Polizeikontrolle erfahren haben, nach Kontrolltyp und Jahr

G 6.1



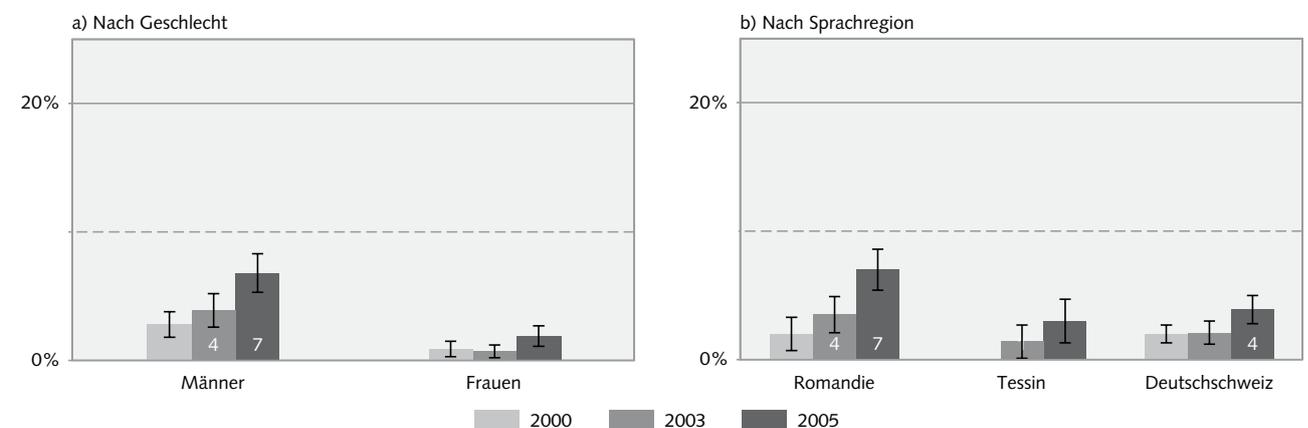
Fahrzeuglenkende, die während des Jahres mindestens eine GESCHWINDIGKEITSKONTROLLE erfahren haben, nach Gruppe und Jahr

G 6.2



Fahrzeuglenkende, die während des Jahres mindestens eine ALKOHOLKONTROLLE erfahren haben, nach Gruppe und Jahr

G 6.3



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3.7 Sanktionserfahrung wegen Strassenverkehrsdelikten

Jedes Jahr wird ein Drittel der Fahrzeuglenkenden wegen Strassenverkehrsdelikten bestraft

Sanktionen vor allem wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen

70 Millionen Franken strafrechtliche Bussen pro Jahr

Eine grosse Mehrheit der Befragten (87%) gibt an, in ihrer Fahrpraxis schon einmal bestraft worden zu sein. Ein Drittel (35%) der in der Erhebung befragten Personen hat 2005 mindestens eine Busse wegen eines Strassenverkehrsdelikts erhalten. Dieser Anteil ist zwischen 2000 und 2005 bei fast allen Kontrollarten stabil geblieben. Nur der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer, die wegen einer Geschwindigkeitsübertretung bestraft wurden, stieg zwischen 2000 und 2003 von 16% auf 20% und blieb anschliessend ebenfalls stabil.

Wenn die Ergebnisse auf die ganze Bevölkerung hochgerechnet werden, zeigt sich, dass 2005 ungefähr 1,6 Millionen Fahrzeuglenkende wegen eines Strassenverkehrsdelikts bestraft wurden, davon eine Million wegen Verkehrssicherheitsdelikten. Mehr als 90'000 Fahrerinnen und Fahrer wurden wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen bestraft, und 67'000 Fahrzeuglenkende erhielten eine Busse, weil sie keinen Sicherheitsgurt trugen.

0,1% der befragten Personen geben an, 2005 wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand bestraft worden zu sein; das entspricht mit einer Hochrechnung der Umfrageergebnisse auf die gesamte Bevölkerung 4'000 Personen. Gemäss der offiziellen Statistik der Führerausweisentzüge (ADMAS) gab es 2005 jedoch 16'000 Führerausweisentzüge wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand. Diese Differenz zeigt, dass sich bei den Fahrten in alkoholisiertem Zustand wahrscheinlich ein Grossteil der Befragten durch das sozial Erwünschte beeinflussen lässt und die Sanktionen verschweigt. Obwohl diese Wirkung bei den übrigen Delikten vielleicht weniger stark ausfällt, wird die Anzahl ausgesprochener Sanktionen vermutlich unterschätzt.

Der Gesamtbetrag der Bussen für Strassenverkehrsdelikte erreichte 2005 ungefähr 310 Millionen Franken, davon 70 Millionen für strafrechtliche Bussen und 240 Millionen für Ordnungsbussen. Bei Letzteren ist es nicht möglich, zwischen Bussen wegen Missachtung der Verkehrssicherheit und solchen für fehlerhaftes Parken zu unterscheiden. Zwischen 2000 und 2005 ist keine statistisch signifikante Veränderung dieser Beträge zu beobachten.

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Hatten Sie je in Ihrem Leben in der Schweiz eine oder mehrere Bussen zu bezahlen?», «Wie viele Bussen hatten Sie im Jahre 2005 in der Schweiz zu bezahlen?». Detailliert wurde nach Bussen von weniger als 260 Schweizer Franken (Ordnungsbussen für fehlerhaftes Parken, Geschwindigkeitsübertretungen, Nicht-Tragen von Sicherheitsgurten oder andere leichte Übertretungen) und Bussen über 260 Schweizer Franken (Fahren in angetrunkenem Zustand, Geschwindigkeitsübertretungen, andere grobe Verletzungen der Verkehrsregeln) gefragt.

Weiter wurde gefragt: «Wurde Ihnen ein Mal oder mehrere Male in Ihrem Leben der Führerausweis für Motorfahrzeuge entzogen?».

Zudem wurde gefragt: «Wurde Ihnen im Jahre 2005 der Führerausweis für Motorfahrzeuge entzogen?», «Für wie lange?», «Was war der Grund (Fahren in angetrunkenem Zustand, Geschwindigkeitsübertretungen, Unaufmerksamkeit oder anderer Grund)?».

Bemerkungen

Die Grenze von 260 Franken wurde gewählt, um die Ordnungsbussen, die nie mehr als 260 Franken betragen, von den strafrechtlichen Bussen zu unterscheiden.

3.7 Sanktionserfahrung wegen Strassenverkehrsdelikten

Fahrzeuglenkende, die mindestens eine Sanktion für ein Strassenverkehrsdelikt erhalten haben, nach betroffenem Zeitraum

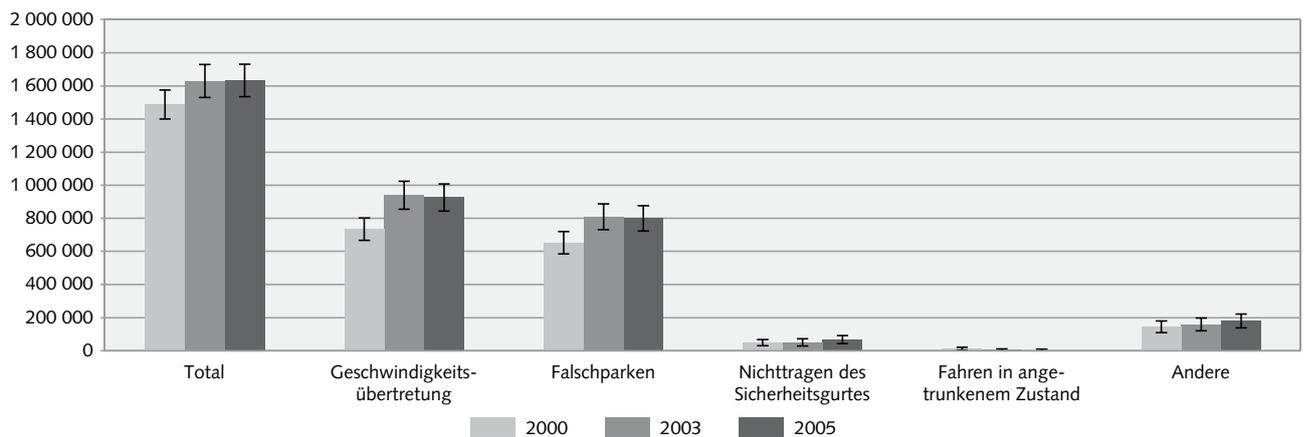
G 7.1



¹ Daten der Erhebung 2006

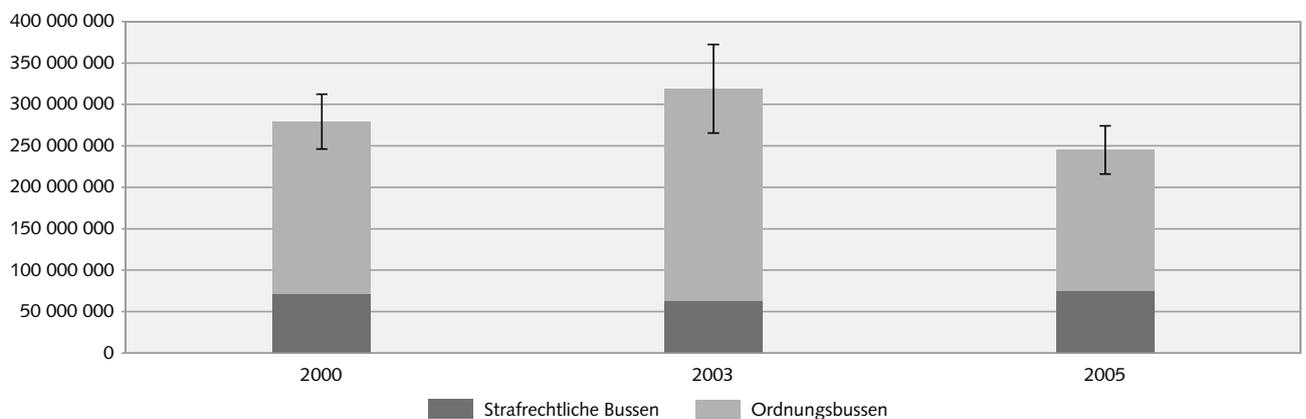
Fahrzeuglenkende, die während des Jahres vor der Erhebung mindestens eine Sanktion erhalten haben (auf die Wohnbevölkerung hochgerechnet), nach Deliktstyp und Jahr

G 7.2



Gesamtbetrag der bezahlten Bussen (auf die Wohnbevölkerung hochgerechnet), nach Bussentyp und Jahr

G 7.3



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3.8 Kenntnis der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand

Bessere Gesetzes-
kenntnisse

Alkoholgrenzwert
bei Männern besser
bekannt

Bedingungen,
unter denen die
Polizei Alkoholtests
durchführen kann, in
der Deutschschweiz
besser bekannt

2006 kennen mehr Befragte (76%) den erlaubten Alkoholgrenzwert als 2004 (69%). Ebenso wissen immer mehr Fahrzeuglenkende, unter welchen Bedingungen die Polizei Alkoholkontrollen durchführen kann. 2006 kennen 79% die genauen Bestimmungen, während 2004 schon 31% meinten, die Polizei könne unter allen Umständen Alkoholtests durchführen. Wir erinnern daran, dass die Grenze des erlaubten Alkoholwerts 2005 von 0,8‰ auf 0,5‰ gesenkt wurde und dass bis Ende 2004 die Polizei nur Alkoholtests durchführen konnte, wenn ein Verdacht auf Angetrunkenheit des oder der Fahrzeuglenkenden bestand.

Männer kennen den Alkoholgrenzwert besser als Frauen. Bei den Bedingungen, unter denen die Polizei die Fahrzeuglenkenden auf Alkohol testen kann, ist dies jedoch nicht der Fall. Zwischen 2004 und 2006 ist der Unterschied zwischen Männern und Frauen im Bereich der Gesetzeskenntnisse bei beiden Massnahmen kleiner geworden (siehe Tabellen T8.12 und T8.22).

Die Kenntnisse der Fahrerinnen und Fahrer bezüglich der Bedingungen, unter denen die Polizei Alkoholtests durchführen kann, verändern sich weder mit dem Alter noch mit der Anzahl gefahrener Kilometer. Hingegen kennen die älteren Befragten und jene, die mehr gefahren sind, den geltenden Alkoholgrenzwert besser als die Jungen und die Personen mit weniger Fahrkilometern (siehe Tabelle T8.12).

Die Fahrzeuglenkenden, die wissen, dass die Polizei seit 2005 jederzeit Alkoholtests vornehmen kann, sind prozentual in der Deutschschweiz zahlreicher als in der Westschweiz und im Tessin. Hingegen zeigen die Antworten in Bezug auf den erlaubten Alkoholgrenzwert keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den einzelnen Sprachregionen.

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Wissen Sie, wie hoch die erlaubte Promillegrenze im Jahr 2005 war?», «Wann darf Ihrer Meinung nach die Polizei Alkoholkontrollen durchführen?».

Die befragten Personen konnten folgendermassen antworten: «Immer», «Nur in bestimmten Situationen».

Bemerkungen

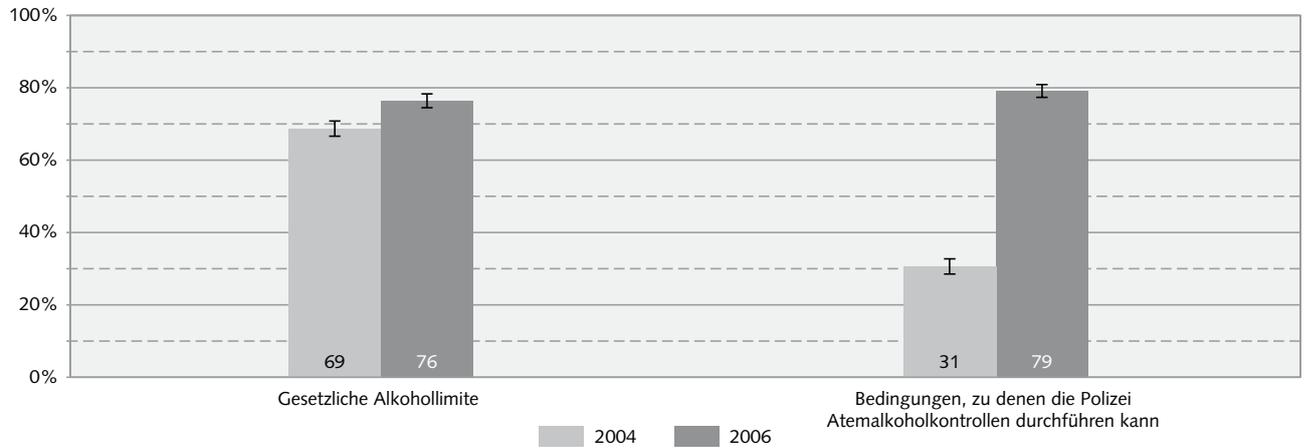
2004 lauteten die richtigen Antworten auf die beiden Fragen «0,8‰» und «Nur in bestimmten Situationen».

2006 waren «0,5‰» und «Immer» die korrekten Antworten.

3.8 Kenntnis der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand

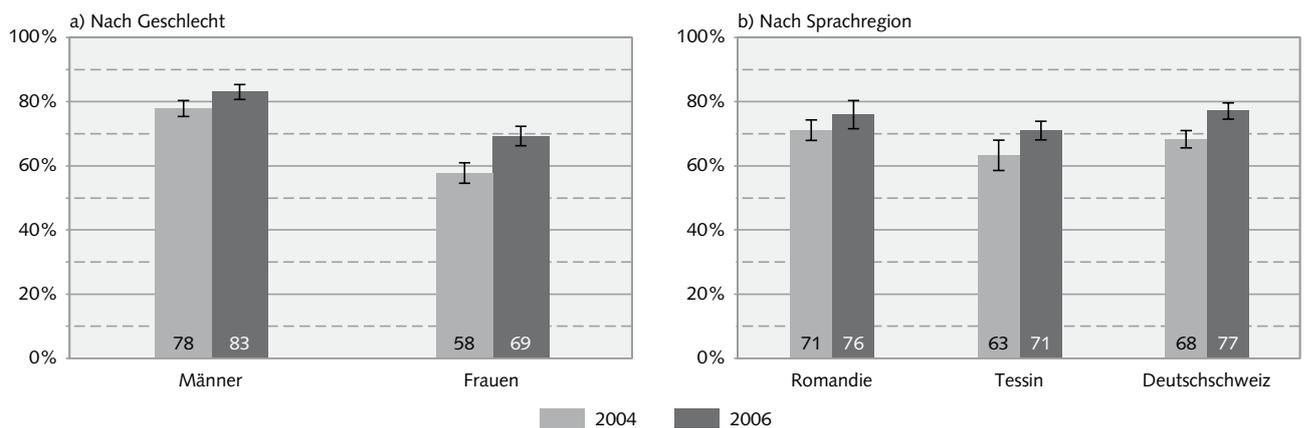
Fahrzeuglenkende, die die neuen Anordnungen kennen, nach Anordnung und Jahr

G 8.1



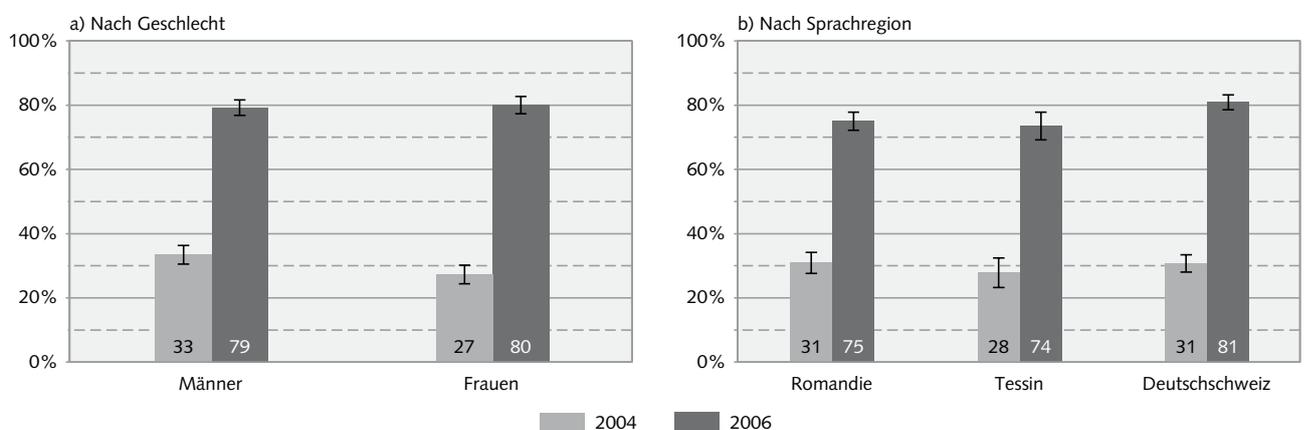
Kenntnis der GESETZLICHEN ALKOHOLLIMITE, nach Gruppe und Jahr

G 8.2



Kenntnis der BEDINGUNGEN, ZU DENEN DIE POLIZEI ATEMALKOHOLKONTROLLEN DURCHFÜHREN KANN, nach Gruppe und Jahr

G 8.3



© Bundesamt für Statistik (BFS)

3.9 Beurteilung der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand

Zustimmung zur Senkung des Alkoholgrenzwerts und zu Alkoholtests ohne konkreten Verdacht

Neue Massnahmen immer besser akzeptiert

2006 stossen die neuen Massnahmen über Fahren in angetrunkenem Zustand bei den Befragten auf hohe Zustimmung. Eine grosse Mehrheit (86%) der Personen, die sich an der Erhebung beteiligt haben, sind «voll» oder «eher» für die Senkung des Alkoholgrenzwerts auf 0,5‰, und die Alkoholtests ohne konkreten Verdacht werden von 77% der Fahrzeuglenkenden befürwortet.

Die Befragten stehen dem Alkoholgrenzwert von 0,5‰ und den systematischen Kontrollen des Promillewerts immer positiver gegenüber. Der Anteil der Personen, welche die erste Massnahme befürworten, stieg von 65% im Jahr 2001 auf 86% 2006, bei der zweiten Massnahme nahm die Akzeptanz von 65% auf 77% zu. Der Anteil der Personen, die vollständig dagegen sind, ging zwischen 2001 und 2006 beim Alkoholgrenzwert von 17% auf 4% zurück, bei den jederzeit möglichen Alkoholkontrollen von 14% auf 6%.

Die Frauen sind den neuen Massnahmen gegenüber positiver eingestellt als die Männer. Hingegen gibt es für beide Massnahmen keinen statistisch signifikanten Unterschied zwischen den Altersgruppen.

Die Fahrzeuglenkenden mit den wenigsten Fahrkilometern begrüssen die neuen Massnahmen am stärksten. Auch bei den Sprachregionen zeigen sich Unterschiede. Die Romands stehen den neuen Massnahmen zwar immer positiver gegenüber, trotzdem liegt die Zustimmung in der Deutschschweiz höher.

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Was halten Sie von folgenden neuen Sicherheitsmassnahmen im Strassenverkehr?»

- Senkung der Alkoholgrenze auf 0,5‰
- Alkoholkontrollen auch ohne Zeichen von Trunkenheit

Die Befragten konnten antworten mit: «Voll dafür», «Eher dafür», «Eher dagegen», «Voll dagegen».

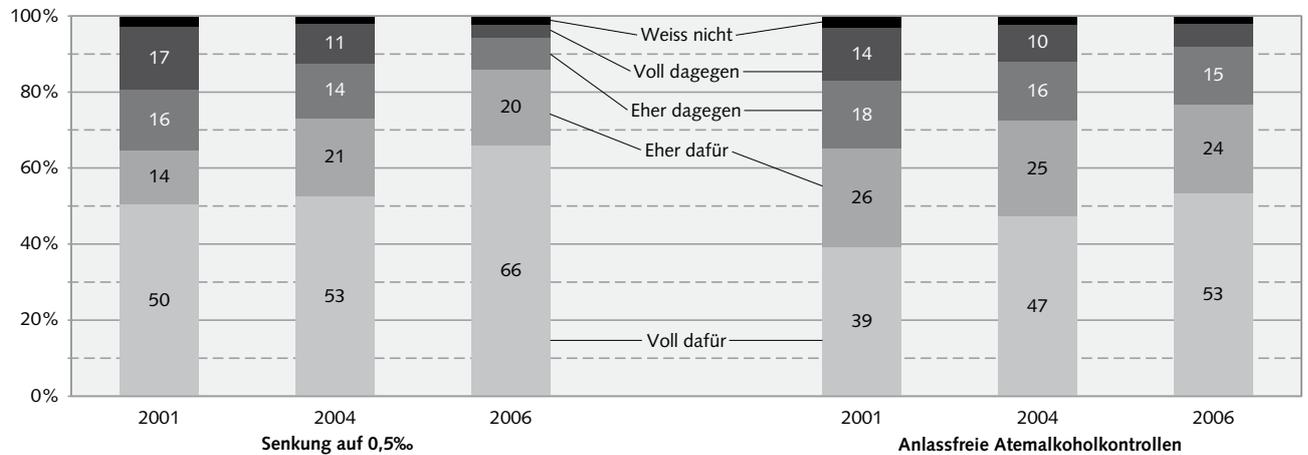
Bemerkungen

Zu den Personen, welche die neuen Massnahmen begrüssen, zählen alle, die sich «voll» oder «eher» für diese Massnahmen ausgesprochen haben.

3.9 Beurteilung der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand

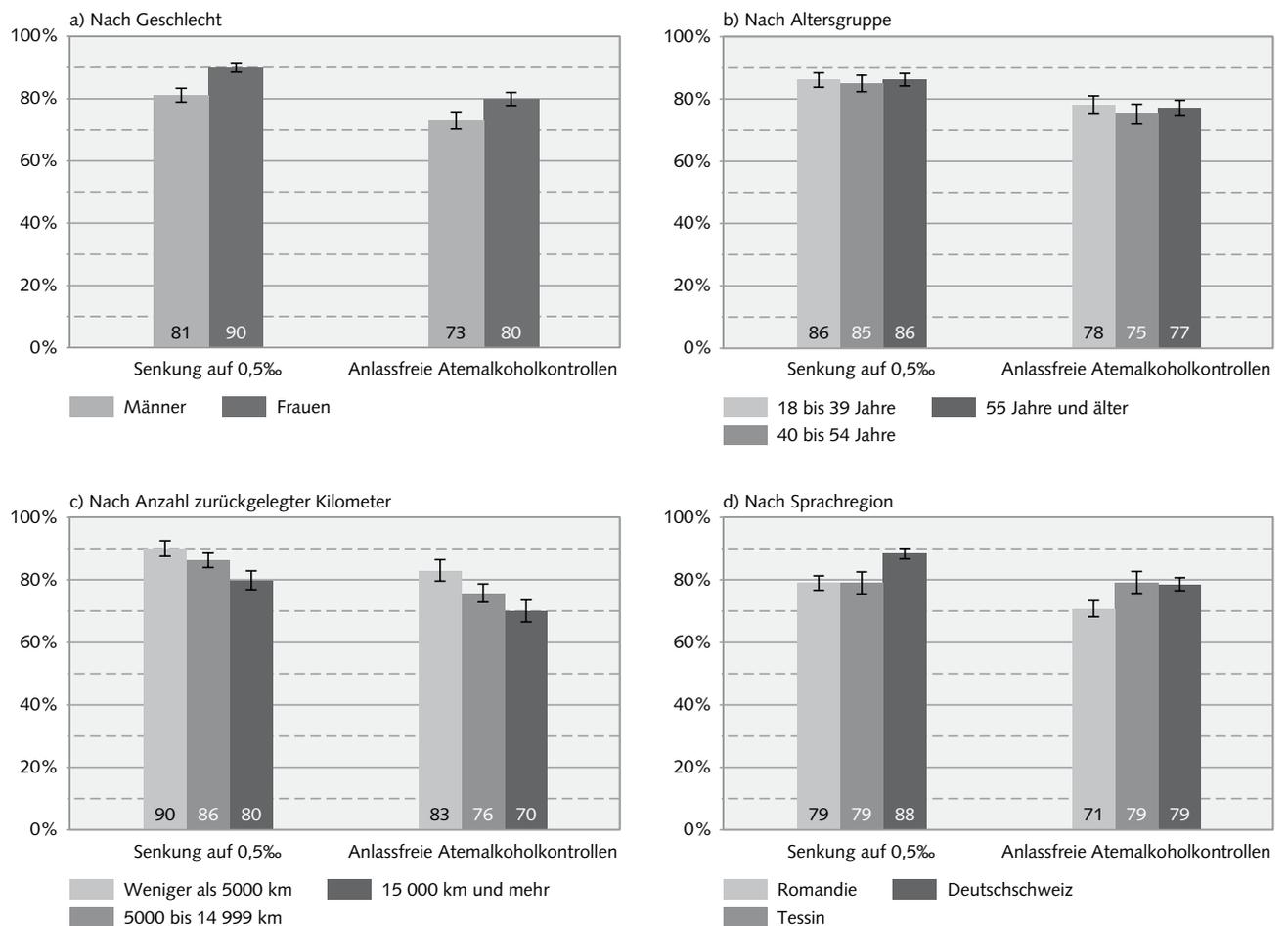
Einstellung gegenüber den am 1. Januar 2005 in Kraft getretenen Massnahmen, nach Massnahmentyp und Jahr

G 9.1



Fahrzeuglenkende, die die neuen Massnahmen befürworten («eher dafür» und «voll dafür»), nach Massnahmentyp und Gruppe¹

G 9.2



¹ Daten der Erhebung 2006

3.10 Beurteilung der Schwere von Strassenverkehrsdelikten

Allgemeine Missbilligung des Fahrens in angetrunkenem Zustand

Stabile Meinungen zu Strassenverkehrsdelikten

Kein regionaler Unterschied bei Meinungen zu Alkohol am Steuer

Ältere und Romands missbilligen Geschwindigkeitsüberschreitungen häufiger

Fahren in angetrunkenem Zustand wird deutlich negativer beurteilt als Geschwindigkeitsüberschreitungen. 2006 sind fast 9 von 10 Personen (88%) der Meinung, dass angetrunkenes Fahren kriminell ist oder systematisch bestraft werden sollte, während bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen nur halb so viele (48%) diese Ansicht vertreten. Nach der Einführung 2005 der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand und der beobachteten Abnahme der alkoholbedingten Unfälle wurde erwartet, dass eine zunehmende Anzahl Personen Alkohol am Steuer verurteilen würde. Die Ansicht der Lenkenden zu den Strassenverkehrsdelikten hat sich zwischen 2004 und 2006 nicht verändert, weder für Fahrten in alkoholisiertem Zustand noch für Geschwindigkeitsüberschreitungen. Fast zwei Drittel (62%) der Befragten sind der Meinung, dass Fahren in angetrunkenem Zustand kriminell ist (beim zu schnellen Fahren sind es 14%) und ein Viertel (26%) findet das Vergehen zwar nicht kriminell, spricht sich aber trotzdem für Sanktionen aus (bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen 35%). 10% der befragten Personen halten Alkohol am Steuer für fahrlässig, aber je nach Umständen manchmal verständlich (bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen sind es 45%) und eine von hundert Person findet, es handle sich nicht wirklich um ein Problem, wenn man beim Fahren aufpasst (5% bei zu hohen Geschwindigkeiten).

Bezüglich des Fahrens in angetrunkenem Zustand ist zwischen den verschiedenen Gruppen praktisch kein Unterschied feststellbar. Der wesentliche, statistisch signifikante Unterschied betrifft die Geschlechter. Die Frauen sind leicht häufiger der Ansicht, dass Fahren in angetrunkenem Zustand kriminell sei oder systematisch bestraft werden sollte. Ebenso verurteilen die Fahrzeuglenkenden, die am wenigsten Kilometer zurückgelegt haben, dieses Vergehen am öftesten. Hingegen unterscheiden sich die Antworten weder aufgrund der Altersklassen noch der Sprachregion.

Geschwindigkeitsüberschreitungen werden prozentual mehr von den älteren Personen, jenen, die am wenigsten fahren und den Westschweizern verurteilt. Männer und Frauen unterscheiden sich hingegen statistisch gesehen in diesem Punkt nicht.

Fragestellung

Die Auswertungen basieren auf den Fragen: «Wie beurteilen Sie Geschwindigkeitsüberschreitungen?» und «Wie beurteilen Sie das Fahren in angetrunkenem Zustand?».

Die befragten Personen konnten folgendermassen antworten: «Es ist kriminell», «Es ist nicht kriminell, aber jedes Delikt sollte bestraft werden», «Es ist fahrlässig, aber manchmal verständlich, wenn man den Kontext mit einbezieht», «Es ist eigentlich kein Problem, wenn man beim Fahren aufpasst».

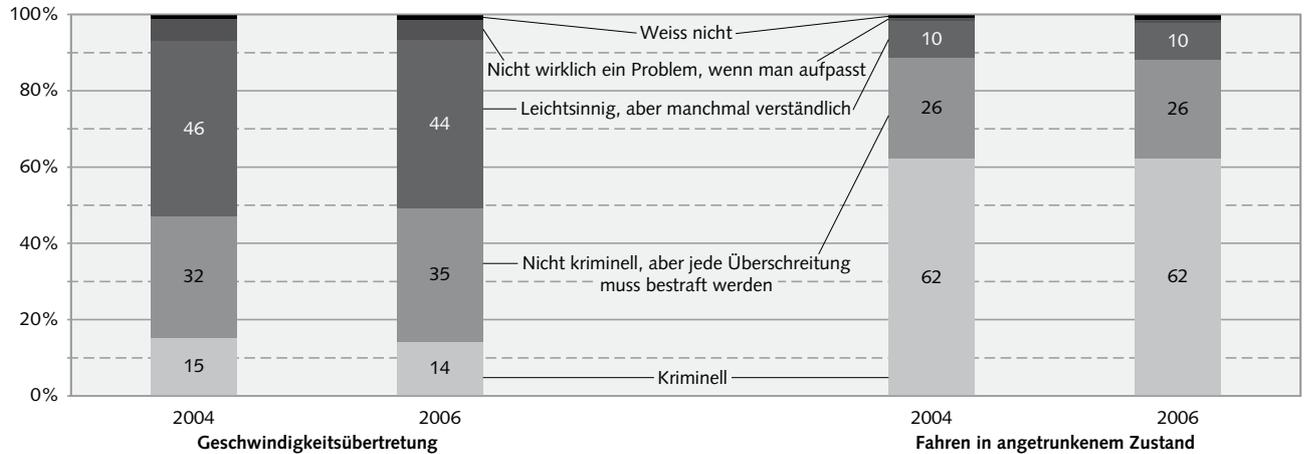
Bemerkungen

Die Personen, welche die Verkehrsdelikte verurteilen, sind jene, die antworten mit «Es ist kriminell» oder «Jedes Delikt sollte bestraft werden».

3.10 Beurteilung der Schwere von Strassenverkehrsdelikten

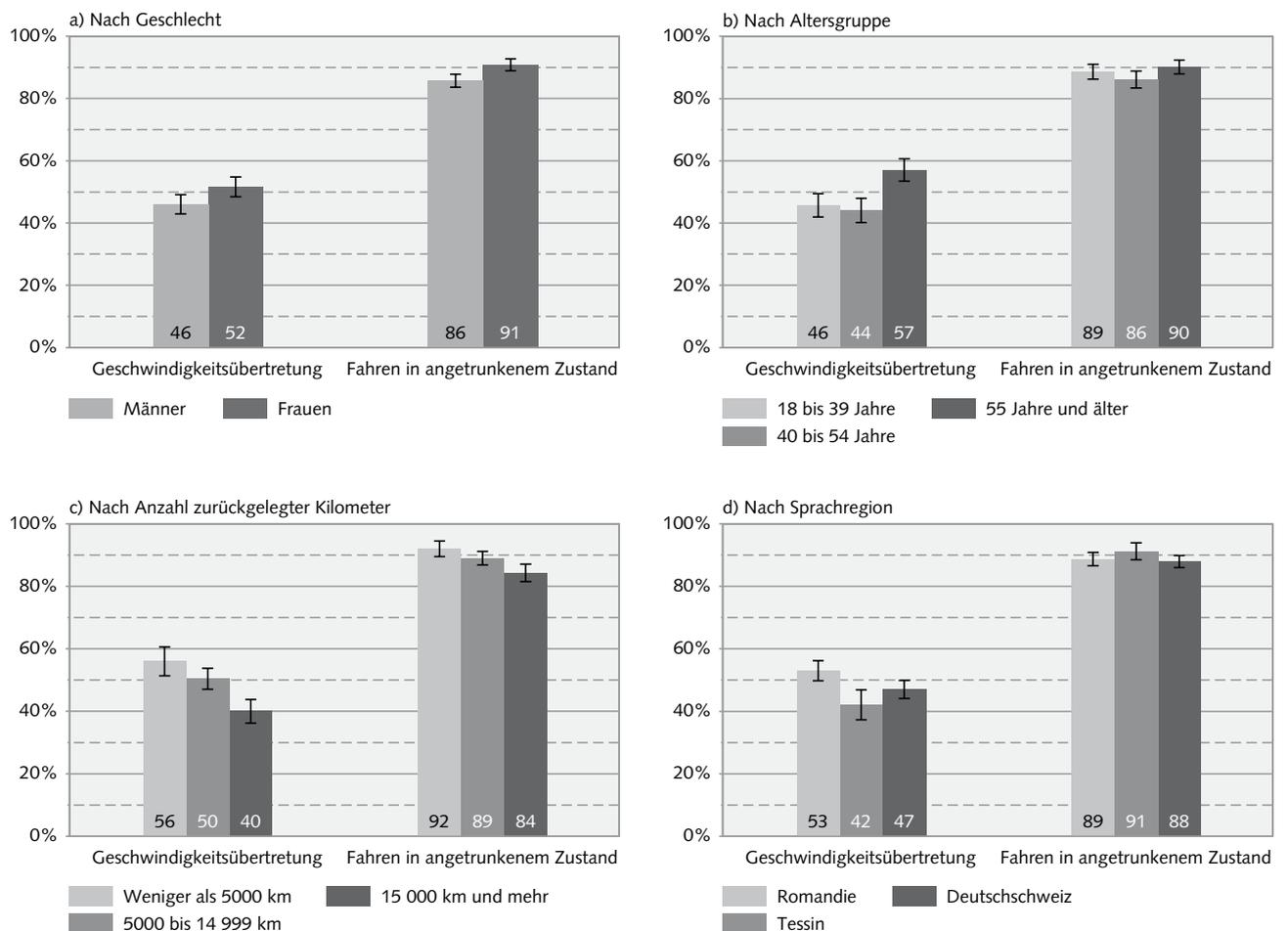
Beurteilung der Strassenverkehrsdelikte, nach Deliktstyp und Jahr

G 10.1



Beurteilung der Strassenverkehrsdelikte als «kriminell» oder «systematisch zu bestrafen», nach Gruppe, Deliktstyp und Jahr¹

G 10.2



¹ Daten der Erhebung 2006

3.11 Fahren in angetrunkenem Zustand und Alkoholkonsum

Grössere Vorsicht gegenüber Alkohol am Steuer

Zwischen 2004 und 2006 ist eine Verhaltensänderung gegenüber Alkohol und Autofahren festzustellen. Die Verhaltensregel, auf Alkohol zu verzichten, wenn man plant, sich nachher ans Steuer zu setzen, wird immer stärker befolgt (40% im Jahr 2004, 44% im Jahr 2006); diejenige dagegen, nicht zu fahren, wenn man bereits getrunken hat, scheint an Beachtung zu verlieren (26% im Jahr 2004, 20% im Jahr 2006). 2006 gibt ein Drittel (33%) der Verkehrsteilnehmer an, diese beiden Verhaltensregeln zu befolgen, während 3% erklären, keine besondere Massnahme zur Vermeidung von Trunkenheit am Steuer zu ergreifen. Gemäss den Antworten der Befragten ist der durchschnittliche Alkoholkonsum und die berichtete Häufigkeit des Alkoholkonsums gleich geblieben (siehe Tabelle T11.21, T11.31 und T11.41). Im Jahr 2006 gab knapp die Hälfte (47%) der Befragten an, abends in Gesellschaft «immer», «sehr häufig» oder «häufig» Alkohol zu trinken. Etwas über ein Drittel (36%) der Fahrzeuglenkenden nehmen bei solchen Anlässen nur «selten» oder «nie» alkoholhaltige Getränke zu sich.

Strategie zur Vermeidung von Alkohol am Steuer: keine Unterschiede nach Regionen und Geschlecht

Hinsichtlich der Massnahmen zur Verhütung von Fahren in angetrunkenem Zustand und zur Häufigkeit des Alkoholkonsums abends, mit Freunden, ergeben sich keine statistisch signifikanten Unterschiede nach Regionen. Romands und Tessiner weisen allerdings einen höheren durchschnittlichen Alkoholkonsum auf als Deutschschweizer; ausserdem geben mehr Romands an, jeden Tag Alkohol zu trinken (siehe Tabellen T11.32 und T11.41).

Mehr Vorsicht mit zunehmendem Alter

Die 2004 beobachteten Unterschiede zwischen Männern und Frauen waren 2006 nicht mehr festzustellen, und zwar sowohl für Massnahmen zur Vermeidung von Trunkenheit am Steuer als auch für den Alkoholkonsum abends, mit Freunden. Dagegen geben immer noch doppelt so viele Männer wie Frauen an, mehr als zwei Mal pro Woche Alkohol zu trinken, und weisen im Schnitt den doppelten Alkoholkonsum auf (siehe Tabellen T11.31 und T11.41).

Der Vergleich der verschiedenen Altersgruppen ergibt höhere Werte unter den Personen über 54, sowohl bezüglich des durchschnittlichen Alkoholkonsums sowie der Häufigkeit des Konsums. 55-jährige und ältere Personen trinken zwar häufiger alkoholische Getränke, plädieren aber gleichzeitig am deutlichsten für den Verzicht auf Alkohol vor dem Autofahren (siehe Tabellen T11.12, T11.22, T11.31 und T11.41).

Vielfahrer weisen einen höheren durchschnittlichen Alkoholkonsum vor. Hingegen beeinflusst die Zahl der Fahrkilometer weder den Alkoholkonsum am Abend mit Freunden noch die Massnahmen zur Verhütung von Fahren in angetrunkenen Zustand (siehe Tabellen T11.12, T11.22, T11.31 und T11.41).

Fragestellung

Die Auswertungen beruhen auf den Fragen: «Wie gehen Sie vor, um nicht angetrunken Auto zu fahren?». Als Antwortkategorien standen: «Ich fahre nicht, wenn ich Alkohol trinke», «Ich trinke wenig oder keinen Alkohol, wenn ich Auto fahren muss», «Ich befolge beide erwähnten Massnahmen», «Ich ergreife keine besonderen Massnahmen» zur Verfügung. «Kommt es häufig vor, dass Sie am Feierabend mit Freunden keinen Alkohol trinken?»

Die Antworten liegen auf einer Skala von 1 «immer» bis 6 «nie». Die Fragen zum Alkoholkonsum betreffen die Häufigkeit und die Menge alkoholischer Getränke per Anlass.

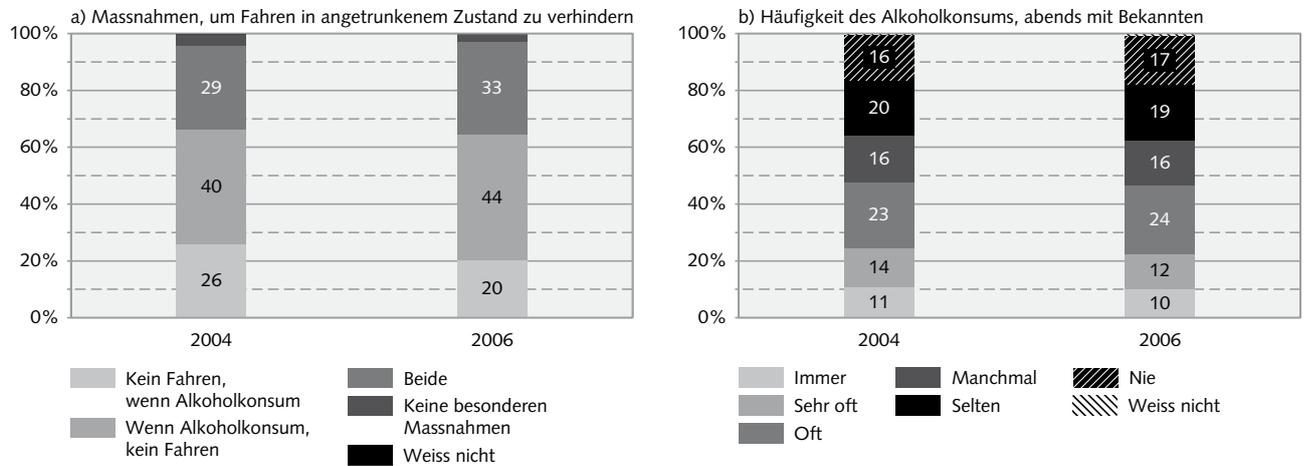
Remarques

Die bestmögliche Strategie zur Vermeidung von Trunkenheit am Steuer: «Kein Alkohol vor dem Autofahren».

3.11 Fahren in angetrunkenem Zustand und Alkoholkonsum

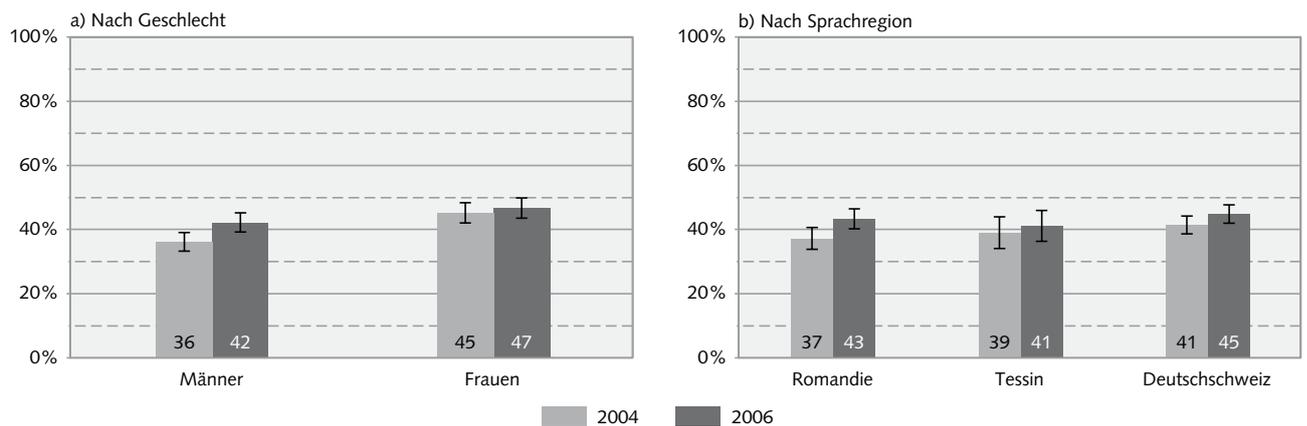
Verhalten mit Alkohol, nach Jahr

G 11.1



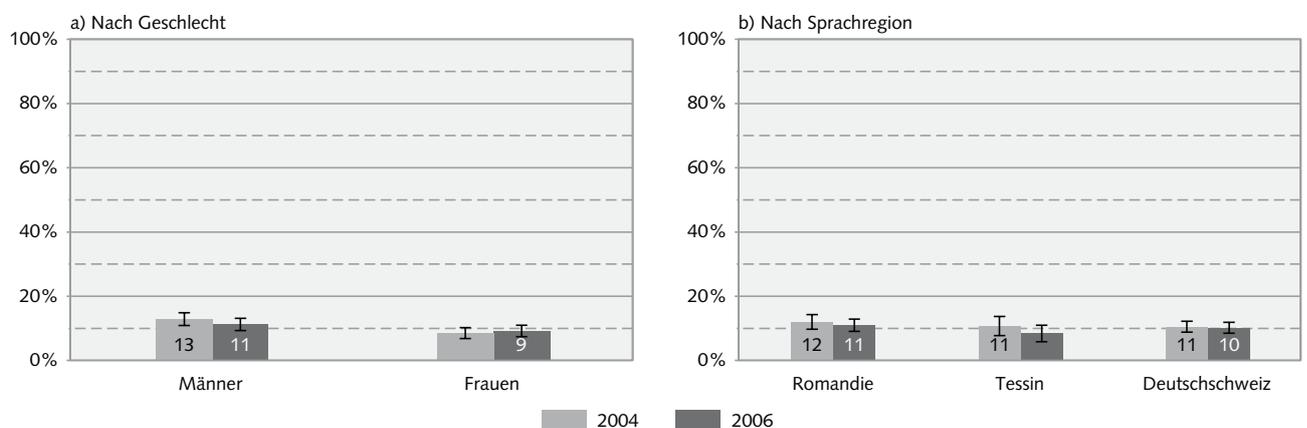
Fahrzeuglenkende, die es vorziehen, vor dem Fahren keinen Alkohol zu konsumieren, nach Gruppe und Jahr

G 11.2



Fahrzeuglenkende, die angeben, abends mit Bekannten immer Alkohol zu konsumieren, nach Gruppe und Jahr

G 11.3



4 Diskussion der Ergebnisse

Die Fahrzeuglenkenden geben insgesamt an, immer weniger Delikte zu begehen, obwohl sich die Vorschriften zur Strassenverkehrsdelinquenz zwischen 2001 und 2006 nicht wirklich geändert haben. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer unterstützt die 2005 eingeführten Massnahmen über das Fahren in angetrunkenem Zustand und ein zunehmender Anteil hält die Polizeikontrollen für ausreichend. Männer, Jugendliche und Romands bilden weiterhin diejenigen Personengruppen, welche die meisten Delikte zugeben und welche die neuen Massnahmen am wenigsten befürworten.

Die Senkung der Blutalkoholgrenze von 0,8‰ auf 0,5‰ und die Einführung der Blutalkoholproben ohne Anzeichen von Trunkenheit ab dem 1. Januar 2005 erzielen offensichtlich eine deutliche Wirkung – sowohl in Bezug auf die Anzahl der Polizeikontrollen wie auch auf das Verhalten in Sachen Alkohol am Steuer. Die Häufigkeit der Alkoholkontrollen hat sich zwischen 2003 und 2005 mehr als verdoppelt; die Anzahl der Befragten, die Trunkenheitsfahrten zugeben, ist im gleichen Zeitraum um praktisch die Hälfte gesunken. Die Zufriedenheit mit der Kontrollhäufigkeit steigt bei den Verkehrsteilnehmern. Seit der Einführung der neuen Strassenverkehrsregeln über das Fahren in angetrunkenem Zustand haben sich die diesbezüglichen Gesetzeskenntnisse der Befragten verbessert, auch wenn erstaunlicherweise unter den Umfrageteilnehmern 2006 mehr Personen über die Tatsache, dass die Polizei anlassfrei Alkoholproben durchführen kann, als über die geltende Blutalkoholgrenze Bescheid wussten. Die mehrheitlich befürworteten neuen Massnahmen finden bei den Fahrzeuglenkenden zunehmend Zustimmung, und die Verhaltensregel, vor dem Fahren auf Alkohol zu verzichten, setzt sich unter den Fahrzeuglenkenden vermehrt durch.

Obwohl die von den Befragten berichteten Trunkenheitsfahrten stark zurückgegangen sind, räumt ein knappes Viertel der Fahrzeuglenkenden gelegentliches Fahren mit einem Blutalkoholwert von über 0,5‰ ein. Die Anteile der Personen, die Fahren in angetrunkenem Zustand verurteilen, derjenigen, die eine Blutalkohol-

kontrolle befürchten bzw. derjenigen, die Angst haben, einen alkoholbedingten Unfall zu verursachen, sind zwischen 2004 und 2006 gleich geblieben. Die Zahl der durchgeführten Alkoholkontrollen hat sich zwar mehr als verdoppelt, bleibt aber im internationalen Vergleich nach wie vor gering. Ein Drittel der Befragten wünscht sich im Übrigen häufigere Kontrollen. Um den europäischen Durchschnitt von 10% kontrollierten Fahrzeuglenkenden pro Jahr zu erreichen, müsste die heutige Kontrolldichte verdoppelt werden.

Die Zunahme der objektiven Kontrollwahrscheinlichkeit (effektive Kontrolldichte) sowie die diesbezügliche Information, z.B. in den Medien, wirkt sich gemäss dem präventiven Repressionsmodell der Strassenverkehrsdelinquenz auf die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit (Kontrollfurcht) aus. So soll eine höhere subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer und damit einen Rückgang der Verkehrsdelikte und -unfälle zur Folge haben. Die (objektive) Kontrolldichte hat in der vorliegenden Situation zugenommen; über die Einführung der Alkoholproben ohne Anzeichen von Trunkenheit und die Senkung des erlaubten Blutalkoholwerts wurde in den Medien ausführlich berichtet; die Anzahl der Verkehrsdelikte und -unfälle ist zurückgegangen. Dagegen bleibt die Angst vor Polizeikontrollen zumindest bei der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer unverändert. Die Theorie hat sich demnach in der Praxis nur bei jüngeren Fahrzeuglenkenden, d.h. den gegenüber Polizeikontrollen am stärksten exponierten Personen, bewahrheitet. Die Zunahme der angenommenen (subjektiven) Kontrollwahrscheinlichkeit bei dieser Personengruppe ist statistisch signifikant, kann aber nicht als starke Zunahme bezeichnet werden. Überdies hat sich der Anteil der jungen Fahrzeuglenkenden, die Alkohol am Steuer verurteilen oder die befürchten, einen Alkoholunfall zu verursachen, nicht verändert. Dies zeigt, dass die Wahrnehmung des Problems gleich bleibt.

Deshalb besteht möglicherweise das Risiko, dass die beobachtete positive Wirkung bezüglich der Anzahl Delikte und der Anzahl schwerer Unfälle nicht anhält. Angesichts der im internationalen Vergleich geringen Kontrolldichte wurde die Kontrollhäufigkeit (objektive Wahrscheinlichkeit) wahrscheinlich nicht markant genug erhöht, um die geschätzte (subjektive) Kontrollwahrscheinlichkeit stark und nachhaltig zu beeinflussen. Wenn die Strassenbenutzer das Risiko einer Verkehrskontrolle für gering halten, steigt die Zahl der Delikte – trotz der kurzfristigen Beeinflussung der Fahrzeuglenkenden durch Sensibilisierungskampagnen und Medieninformation – tendenziell wieder an. Deshalb fragt es sich, ob die Kontrolldichte weiter intensiviert werden sollte. Selbst wenn man dies bejaht, stellt sich die Frage, ob die verschiedenen Polizeibehörden überhaupt in der Lage sind, mit den verfügbaren Ressourcen noch mehr Alkoholproben durchzuführen. Womöglich müssten andere Massnahmen eingeführt werden, um ohne zusätzliche Polizeikräfte mehr Fahrzeuglenkende zu kontrollieren. Würde man zum Beispiel die Messwerte der Atemprüfgeräte als für eine Verurteilung ausreichend betrachten, so könnten die obligatorischen Blutuntersuchungen zur Bestätigung des Alkoholspiegels aufgehoben werden. Diese Massnahme ist in manchen Ländern mit einer hohen Anzahl kontrollierter Fahrzeuglenkenden (z.B. Finnland, Niederlande) bereits in Kraft getreten..

Eine objektive Zunahme der polizeilichen Kontrolldichte bildet indessen natürlich nicht die einzige Möglichkeit, um Trunkenheitsfahrten und Unfälle wegen Alkoholmissbrauchs zu verringern. Zu erwähnen sind ohne Anspruch auf Vollständigkeit auch die folgenden Massnahmen: verstärkte Sichtbarkeit der Polizei auf den Strassen, Einführung des Punkte-Führerausweises, verbesserte Information über die durchgeführten Polizeikontrollen und über die Konsequenzen von Verkehrsdelikten.

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie legen dennoch den Schluss nahe, dass sich das präventive Repressionsmodell für die Schweiz nicht eignen würde. Um die Anzahl Fahrten in angetrunkenem Zustand zu senken, wäre in diesem Fall in der Schweiz keine Zunahme der objektiven und subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit erforderlich. Die Einführung von neuen Regeln wie z.B. die Herabsetzung des Blutalkoholspiegels würde ausreichen, um das Fahrverhalten nachhaltig zu verändern.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsübertretungen und der Trunkenheitsfahrten ist zwischen 2000 und 2005 ein Rückgang der selbstberichteten Delikte (innerorts, ausserorts und auf den Autobahnen) festzustellen. Anders jedoch als bei Trunkenheitsfahrten geht die rückläufige Anzahl der Befragten, die einen Tempoverstoss einräumen, einher mit einer statistisch signifikanten Abnahme der Furcht, wegen dieses Vergehens einen Unfall zu verursachen. Die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuglenkenden räumt nach wie vor Geschwindigkeitsübertretungen ein. Die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit hat sich ebenso wenig verändert. Weniger als die Hälfte der Befragten betrachten Geschwindigkeitsübertretungen als straffälliges Verhalten oder befürworten systematische Sanktionen. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer hält demnach Temposünden weiterhin für bisweilen verständlich bzw. nicht wirklich problematisch.

Auch wenn Trunkenheitsfahrten und Geschwindigkeitsübertretungen generell im Mittelpunkt der Diskussion zur Strassenverkehrssicherheit stehen, sollte die Rolle des Faktors Unachtsamkeit in diesem Bereich nicht unterschätzt werden. Die Strassenbenutzer äussern praktisch einstimmig die Befürchtung, in einen durch Unachtsamkeit verursachten selbst- oder fremdverschuldeten Unfall zu geraten. Unaufmerksamkeit wird weitaus am häufigsten als Ursache für Unfallfurcht genannt, gefolgt von Geschwindigkeitsübertretungen und Fahren in angetrunkenem Zustand.

Die Studie lässt ausgeprägte regionale Unterschiede ersehen. Die Unfallbeteiligung und die Befürchtung, einen Unfall zu verursachen, sind unter Romands stärker verbreitet als unter den Bewohnern anderer Regionen. Die neuen Strassenverkehrsregeln über das Fahren in angetrunkenem Zustand werden in der Romandie weniger befürwortet; mehr Befragte räumen dort dieses Delikt ein. Obwohl die Fahrzeuglenkenden in der Romandie am meisten kontrolliert werden, besonders im Fall von Blutalkoholproben, werden Polizeikontrollen in dieser Region paradoxerweise weniger befürchtet.

In puncto Fahren in angetrunkenem Zustand ergeben sich deutliche Unterschiede nach Geschlechtern. Bezüglich der Geschwindigkeitsübertretung dagegen sind Männer und Frauen gleich. Mehr Männer als Frauen räumen ein, in angetrunkenem Zustand zu fahren, und mehr Männer als Frauen befürchten, wegen Alkoholmissbrauchs einen Unfall zu verschulden. Männer äussern weniger Sympathie für die neuen Strassenverkehrsregeln über das Fahren in angetrunkenem Zustand und verurteilen dieses Delikt seltener als Frauen. Männer sind öfter in Unfälle verwickelt und geraten öfter in eine

Verkehrskontrolle. Zur Häufigkeit der begangenen Tempoverstöße und zur Befürchtung, einen Geschwindigkeitsunfall innerorts oder ausserorts zu verursachen, ergeben sich indessen keine Unterschiede nach Geschlechtern. Ebenso wenig sind zwischen Männern und Frauen Differenzen hinsichtlich der geschätzten Wahrscheinlichkeit einer Geschwindigkeitskontrolle oder der Meinung zu Tempoverstößen festzustellen.

Zum Kriterium Alter ist zu beobachten, dass die jüngsten Verkehrsteilnehmer sich hinsichtlich des Fahrens in angetrunkenem Zustand und der Tempoüberschreitungen deutlich von den älteren unterscheiden. Unter 40-jährige Autofahrer geben mehr Straftaten an, befürchten häufiger Kontrollen und Unfälle und geraten öfter in Kontrollen als ältere Verkehrsteilnehmer. Dagegen spielt das Kriterium Alter für den Anteil der Befragten, die mehr Kontrollen wünschen, nicht in den beiden Bereichen die gleiche Rolle. Hinsichtlich der Geschwindigkeitskontrollen ist der Anteil der Personen, die Kontrollen für zu selten halten, erneut in der jüngeren Altersgruppe am geringsten. Hinsichtlich der Blutalkoholkontrollen dagegen ist unter den über 54-Jährigen der geringste Anteil von Kontrollbefürwortern festzustellen, unter jüngeren Fahrzeuglenkenden der höchste Anteil.

Vielfahrer sind gleichzeitig die häufigsten Verkehrsünder. Die Unfallbeteiligung, die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit und die Anzahl erlebter Polizeikontrollen nehmen mit steigender Kilometerzahl zu. Vielfahrer bekunden geringe Sympathie für die Blutalkoholgrenze von 0,5‰ und die anlassfreien Alkoholkontrollen. Dagegen wissen sie besser über die Strassenverkehrsregeln Bescheid. Die Befürchtung, einen Unfall zu verschulden, nimmt für alkoholbedingte Unfälle mit zunehmender Kilometerleistung zu, erstaunlicherweise jedoch nicht für tempobedingte Unfälle. Die Befürchtung, wegen übermässiger Geschwindigkeit einen Unfall zu verursachen, unterscheidet sich nicht nach zurückgelegten Kilometern.

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass das Engagement für die Verringerung der Verkehrsstraftaten, besonders Fahren in angetrunkenem Zustand, zwar Früchte trägt, aber die Medien müssen sich weiter mit dem Thema beschäftigen. Zudem ist es wichtig, dass die Kontrollichte nicht etwa sinkt, sondern möglichst noch zunimmt. Eine Abnahme der Strassenverkehrsdelikte und -unfälle setzt eine dauerhafte Veränderung der einschlägigen sozialen Normen voraus. Auch wenn die Verschärfung der Strassenverkehrsregeln für bestimmte Delikttypen die Fahrzeuglenkenden beeinflusst, ist es unerlässlich, ihr Verhalten und ihre Einschätzung der Polizeikontrollen und der Strassenverkehrsdelinquenz generell zu überprüfen und die Strassenbenutzer für die Bedeutung der Verkehrssicherheit zu sensibilisieren, um nachhaltige Wirkungen zu erzielen.

5 Literaturverzeichnis

- Bächli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2002) *Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen. Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.
- ETSC (1995) *Reducing Traffic Injuries Resulting from Alcohol Impairment*. European Transport Safety Council, Bruxelles.
- ETSC (2006). *Traffic law enforcement across the EU*. European Transport Safety Council, Bruxelles.
- EC (2003). *Saving 20.000 lives on our roads. A shared responsibility. Road Safety Action Programme*. European Commission, Bruxelles.
- Groves, R. M. (1989) *Survey errors and survey costs*. John Wiley and Sons, New York.
- Homel, R. (1988). *Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of General and Specific Deterrence*. New York: Springer Verlag.
- Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001) *Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse der Mikrozensus 2000*. Bern und Neuchâtel.
- BFS (2005a) *Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE) 2005*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.
- BFS (2005b) *Indikatorensystem zur Strassenverkehrsdelinquenz. Wirkungen der jüngsten Massnahmen*. Pressemitteilung vom 11. Oktober 2005. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.
- BFS (2006) *Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz. Statistik 2004*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.
- Pérez-Díaz, C. (2000) *Comportements des conducteurs et modèles du risque, Déviance et Société*, 24:187-205.
- Peters, R. & Hulliger, B. (1994) *La technique de pondération des données: application à l'enquête suisse sur la santé*. Bundesamt für Statistik, Bern.

6 Methodischer Anhang

6.1 Teilnahmequote

Die Nichtbeteiligung an Umfragen wie z.B. der vorliegenden kann auf verschiedene Gründe zurückgehen: Verweigerung, Sprachprobleme, Unerreichbarkeit des Haushalts bzw. der Referenzperson, Krankheit usw.

Von den 6'000 Haushalten, deren Telefonnummern an das Umfrageinstitut übermittelt wurden, konnten 5'270 erreicht werden (87,2%). In mehr als drei Vierteln der Haushalte (d.h. 76,0%) nahm die Referenzperson an der Umfrage teil (siehe Tabelle unten).

Analyse der Teilnahmequote

Gelieferte Telefonanschlüsse	6000	100%		
Nicht erreicht	482	8,0%		
Ungültige Adressen	290	4,8%		
Erreichte Haushalte	5228		100%	
Unmöglich	167	2,8%	3,2%	
Verweigerung	635	10,6%	12,1%	
Durchgeführte Haushaltsinterviews	4426	73,8%	84,7%	
Ausgewählte Zielpersonen (1 Person)	4426	73,8%	84,7%	100%
Nicht erreicht	49	0,8%	0,9%	1,1%
Ungültige Adressen	171	2,9%	3,3%	3,9%
Verweigerung	183	3,1%	3,5%	4,1%
Abbruch	48	0,8%	0,9%	1,1%
Durchgeführte Personeninterviews	3975	66,3%	76,0%	89,8%

Definitionen

Telefonanschlüsse: Anzahl an das Erhebungsinstitut gelieferte Telefonnummern
 Nicht erreicht: Person wurde nicht erreicht, trotz mindestens 20 Versuchen
 Ungültige Adressen: Telefonnummer nicht mehr in Betrieb, Geschäfts- oder Faxnummer, ...

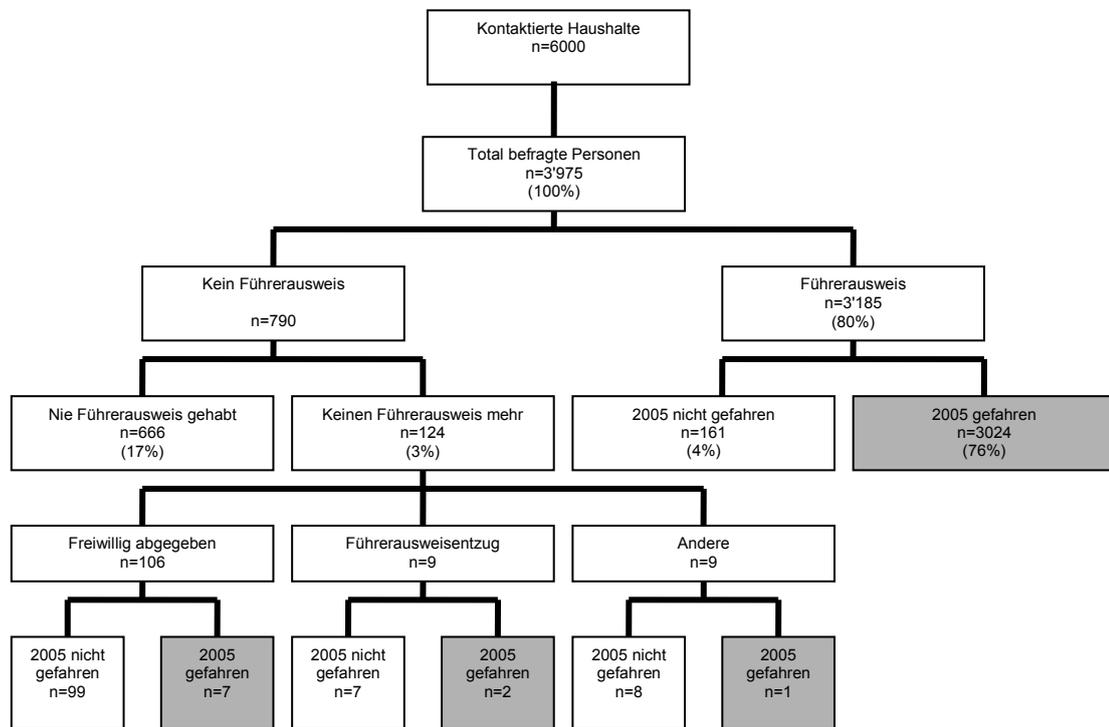
Haushalts- und Personeninterviews

Unmöglich: Sprachprobleme, Gesundheitsprobleme ...
 Verweigerung: Person weigert sich, an der Studie teilzunehmen
 Abbruch: Person weigert sich, weiter zu antworten

6.2 Beschreibung der Befragten

Von den 3'975 Erwachsenen im Alter von 18 oder mehr Jahren, die auf die Fragen antworteten, gaben 3'034 (76%) an, im Jahr 2005 ein Motorfahrzeug zu lenken. 10 Personen aus dieser Gruppe besaßen zum Gesprächszeitpunkt keinen Führerschein mehr (siehe Grafik).

Beschreibung der Befragten nach Besitz eines Führerausweises und der zurückgelegten Kilometeranzahl



6.3 Gewichtung

Die Gewichtung erfolgte in drei Phasen: Die erste betraf die Einschlusswahrscheinlichkeit, d.h. die Wahrscheinlichkeit einer beliebigen Person aus der Grundgesamtheit, in die Stichprobe aufgenommen zu werden (Wahrscheinlichkeit, dass der Haushalt der Person in der Stichprobe enthalten ist und dass die Person unter den Erwachsenen des Haushalts als Referenzperson ausgewählt wird). Für eine in einer grossen Familie lebende Person ist die Wahrscheinlichkeit, in die Stichprobe zu gelangen, kleiner als für eine allein lebende Person. In der zweiten Gewichtungsphase wurden Korrekturen wegen der Antwortausfälle in den verschiedenen

Regionen vorgenommen. Drittens folgte eine Nachschichtung, oder anders gesagt eine Gewichtung nach den Randverteilungen mit einer Gruppeneinteilung nach Alter und Geschlecht. In der Annahme, dass sich die Angehörigen der verschiedenen Untergruppen relativ ähnlich sind, erlaubt eine Nachschichtung die Korrektur der Verzerrungen durch Unter- oder Übervertretung (Peters & Hulliger, 1994).

Die nachstehende Tabelle zeigt die Korrekturfaktoren der verschiedenen Untergruppen. Aus den Ergebnissen ist ersichtlich, dass die Frauen zwischen 40 und 54 Jahren und die Männer ab 55 Jahren in der Stichprobe leicht untervertreten sind.

Bandbreiten-Korrekturfaktor der verschiedenen Gruppen

Alter	Geschlecht	Anhand der Stichprobe geschätzte Bevölkerung (in Tausenden)	Dauerhafte Wohnbevölkerung Ende 2005 (in Tausenden)	Bandbreiten-Korrekturfaktor
Total 18 Jahre und mehr		6168,6	5999,6	0,973
18–39	Männer	967,4	1105,8	1,175
	Frauen	1012,5	1106,0	1,123
40–54	Männer	864,2	852,5	1,014
	Frauen	1021,9	839,9	0,845
55 +	Männer	1054,0	944,2	0,921
	Frauen	1248,5	1151,2	0,948

6.4 Vergleich der Ergebnisse mit Daten aus anderen Erhebungen

Um die Qualität der Ergebnisse der vorliegenden Studie zu beurteilen, wurden bestimmte Antworten mit den Resultaten aus anderen Umfragen verglichen. Bei einigen davon handelte es sich um Vollerhebungen mit als «genau» eingestuftem Daten, bei anderen um Stichprobenerhebungen, deren Resultate indessen wegen des grösseren Umfangs grundsätzlich als genauer gelten.

Unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle stimmten die Ergebnisse bezüglich des Anteils der auf Alkohol getesteten Fahrzeuglenkenden und der Anzahl Verkehropfer ungefähr mit den Ergebnissen der anderen Erhebungen überein. Zum Prozentsatz der Inhaberinnen und Inhaber eines Führerausweises und der Personen, die mehr als zwei Mal wöchentlich Alkohol konsumieren, ergeben sich leichte Abweichungen. Der Grund dafür

mag sein, dass für diese beiden Erhebungen keine Daten für 2005 vorliegen, da 2000 und 2002 als Referenzjahre gewählt wurden. Anders als die Gesundheitserhebung, welche die Gesamtbevölkerung erfasst, richtet sich die vorliegende Umfrage ausschliesslich an Motorfahrzeuglenkende.

Bezüglich der höchsten abgeschlossenen Ausbildung ist bei Personen ohne Ausbildungsabschluss nach der obligatorischen Grundschule eine leichte Untervertretung, bei Personen mit einem Berufslehrausbildungsabschluss eine leichte Übervertretung festzustellen. Für die übrigen Ausbildungstypen stimmen die Prozentsätze überein.

Hinsichtlich der Anzahl Ausweisentzüge sind dagegen deutliche Unterschiede zu beobachten. Gemäss der Hochrechnung der Ergebnisse auf die Grundgesamtheit wären im Jahr 2005 nur 20'000 Personen von einem Führerausweisentzug betroffen, während die effektive Zahl über 60'000 beträgt. Die Frage nach der Zahl der

Führerausweisentzüge bildet offenbar einen wunden Punkt. Einige Studien (siehe Groves, 1989) zeigten, dass auf persönliche oder heikle Fragen verzerrte Antworten gegeben werden, weil ein Teil der Befragten gesellschaftlich missbilligtes Verhalten nicht zugibt. Dies äussert sich

entweder in der Verweigerung der Antwort oder in einer falschen Angabe.

Mit Ausnahme der Fragen zu heiklen Themen kann generell von einer hohen Datenqualität ausgegangen werden.

Vergleich mit den Ergebnissen anderer Erhebungen

	Andere Erhebungen	Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMO)	
Führerausweishalter¹			
Total	80,0%	82,4%	±1,5%
Männer	88,6%	90,4%	±1,8%
Frauen	71,0%	74,8%	±2,2%
Fahrzeuglenkende die sich einer Atemalkoholprobe unterziehen mussten²			
	5,0%	4,9%	±1,0%
Unfälle mit Opfern³			
	21 706	12 040	±7833
Führerausweisentzüge⁴			
Total	63 924	21 918	±10 308
Geschwindigkeitsübertretungen	26 072	5 294	±5 645
Fahren in angetrunkenem Zustand	16 549	4 050	±4 997
Unaufmerksamkeit	5 607	2 312	±3 243
Höchste vollendete Ausbildung⁵			
Obligatorische Schule	18,9%	13,7%	±1,3%
Allgemeine Berufsausbildung	2,0%	2,1%	±0,5%
Diplomstufenschule und Andere	3,6%	2,9%	±0,7%
Lehre	38,0%	40,9%	±1,9%
Vollzeitberufsschule	5,7%	7,2%	±1,0%
Berufsmaturität	8,5%	8,2%	±1,1%
Höhere Berufsausbildung	12,6%	13,2%	±1,3%
Universität / Berufsschule	10,5%	11,3%	±1,2%
Weiss nicht / keine Antwort	0,1%	0,5%	±0,2%
Personen die mehr als zweimal in der Woche Alkohol konsumieren⁶			
Romandie	30,0%	28,7%	±2,9
Tessin	33,3%	27,5%	±4,4
Deutschschweiz	25,7%	21,2%	±2,3
Teilnahmequote		76,0%	
ESPA 2005 ⁵	78,4%		–
ESS 2002 ⁶	63,9%		
Micro 2000 ¹	78,6%		

¹ Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, BFS (Telefonische Befragung mit geschichteter Zufallsprobe, n=41'108)

² Statistik der Alkoholkontrollen (ALK) 2005, BFS (Vollerhebung Juni 2005)

³ Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 2005, BFS (Vollerhebung)

⁴ Statistik der administrativen Massnahmen (ADMAS) 2005, Bundesamt für Strassen (ASTRA) (Vollerhebung)

⁵ Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE) 2005, BFS (Telefonische Befragung mit geschichteter Zufallsprobe, n=17'733)

⁶ Schweizerische Gesundheitsbefragung (SGB) 2002, OFS (Telefonische Befragung mit geschichteter Zufallsprobe, n=30'824)

7 Tabellen

T1.11 Selbstberichtete Geschwindigkeitsübertretungen, nach Strassentyp und Jahr

	Total						Autobahn					
	2000*		2003		2005		2000*		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Nie	11,0	±1,2	9,3	±1,2	11,8	±1,4	20,3	±1,6	19,3	±2,4	23,4	±1,9
Ein Mal pro Jahr	-	-	17,6	±1,7	6,0	±1,1	-	-	7,5	±1,6	7,0	±1,1
Einige Male pro Jahr	-	-	35,8	±2,1	39,2	±2,1	-	-	38,1	±3,0	35,2	±2,1
Jeden Monat	-	-	16,5	±1,7	17,4	±1,7	-	-	13,1	±2,1	15,9	±1,7
Jede Woche	-	-	11,0	±1,5	11,8	±1,5	-	-	11,8	±2,2	8,2	±1,3
Mehrmals pro Woche	-	-	6,2	±1,1	7,0	±1,2	-	-	4,6	±1,4	5,1	±1,0
Jeden Tag	-	-	3,6	±0,9	6,4	±1,1	-	-	5,1	±1,4	4,4	±0,9
Weiss nicht	0,2	±0,2	0,1	±0,1	0,3	±0,2	0,3	±0,2	0,4	±0,4	0,7	±0,4

	Ausserorts						Innerorts					
	2000*		2003		2005		2000*		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Nie	22,0	±1,6	26,2	±2,6	28,2	±2,0	46,9	±2,0	52,4	±3,1	54,3	±2,2
Ein Mal pro Jahr	-	-	8,2	±1,5	6,7	±1,1	-	-	12,2	±2,0	11,5	±1,4
Einige Male pro Jahr	-	-	35,4	±3,0	35,3	±2,1	-	-	22,4	±2,6	20,8	±1,8
Jeden Monat	-	-	13,5	±2,3	13,2	±1,5	-	-	6,2	±1,8	6,8	±1,2
Jede Woche	-	-	8,8	±1,8	8,8	±1,4	-	-	4,2	±1,3	3,2	±0,9
Mehrmals pro Woche	-	-	4,5	±1,4	4,7	±1,0	-	-	1,3	±0,9	2,1	±0,7
Jeden Tag	-	-	3,2	±1,2	2,7	±0,7	-	-	1,1	±0,8	1,2	±0,5
Weiss nicht	0,2	±0,2	0,2	±0,3	0,4	±0,3	0,2	±0,2	0,2	±0,2	0,3	±0,2

* Für das Jahr 2000 ist nur der Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die angeben das besagte Delikt «nie» begangen zu haben, verfügbar, da sich die Antwortoptionen seither geändert haben. 2001 waren folgende Antworten möglich: «Nie», «Selten», «Manchmal», «Oft», «Sehr oft» oder «Immer».

**T 1.12 Fahrzeuglenkende mit mindestens einer selbstberichteten Geschwindigkeitsübertretung,
nach Gruppe, Strassentyp und Jahr****

	Total						Autobahn					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	88,8	±1,2	90,6	±1,2	87,9	±1,4	79,4	±1,6	80,3	±2,4	75,9	±1,9
Männer	90,2	±1,6	92,5	±1,5	89,3	±1,9	83,0	±2,1	84,9	±2,0	79,1	±2,5
Frauen	87,1	±1,9	88,4	±2,0	86,1	±2,1	75,3	±2,5	75,5	±2,7	71,9	±2,9
18 bis 39 Jahre	94,0	±1,7	95,2	±1,8	94,8	±1,8	87,7	±2,3	90,6	±2,4	88,4	±2,5
40 bis 54 Jahre	92,8	±1,7	94,9	±1,6	89,6	±2,5	82,6	±2,6	85,8	±2,6	78,4	±3,3
55 Jahre und älter	76,3	±3,0	79,9	±2,8	77,3	±3,1	63,0	±3,4	61,8	±3,5	57,5	±3,6
Weniger als 5000 km	80,5	±3,5	78,3	±3,9	81,6	±3,4	66,1	±4,2	61,2	±4,7	61,6	±4,5
5000 bis 14'999 km	87,6	±2,0	92,8	±1,5	88,0	±2,1	78,1	±2,6	83,4	±2,2	76,0	±2,8
15'000 km und mehr	94,5	±1,4	96,7	±1,2	92,4	±2,1	87,9	±2,1	91,2	±2,0	86,3	±2,6
Romandie	90,3	±2,3	89,0	±2,1	88,1	±1,9	81,1	±3,2	79,6	±2,7	76,2	±2,6
Tessin	91,2	±4,7	85,6	±3,2	82,9	±3,5	80,5	±7,0	76,7	±3,9	71,7	±4,3
Deutschschweiz	88,1	±1,5	91,5	±1,6	88,1	±1,8	78,8	±1,9	81,2	±2,1	76,0	±2,5

	Ausserorts						Innerorts					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	77,8	±1,6	73,6	±2,6	71,4	±2,0	52,8	±2,0	47,4	±3,1	45,4	±2,2
Männer	80,8	±2,2	78,7	±2,4	73,8	±2,7	55,0	±2,9	51,9	±3,1	46,6	±3,1
Frauen	74,4	±2,5	73,3	±2,8	68,4	±2,9	50,4	±2,9	46,5	±3,3	44,0	±3,2
18 bis 39 Jahre	85,1	±2,4	85,3	±2,7	81,3	±2,9	57,3	±3,4	51,6	±4,0	51,1	±3,8
40 bis 54 Jahre	81,4	±2,7	79,2	±3,0	73,9	±3,5	55,2	±3,4	55,0	±3,8	45,9	±4,0
55 Jahre und älter	62,4	±3,4	60,8	±3,5	56,3	±3,6	43,3	±3,5	40,7	±3,6	38,0	±3,6
Weniger als 5000 km	66,3	±4,2	60,6	±4,7	64,8	±4,4	45,8	±4,5	36,4	±4,7	44,4	±4,7
5000 bis 14'999 km	75,9	±2,7	78,5	±2,6	69,4	±3,0	52,2	±3,2	52,3	±3,3	43,6	±3,4
15'000 km und mehr	85,7	±2,2	84,7	±2,6	79,6	±3,1	57,3	±3,3	54,7	±3,9	49,3	±3,8
Romandie	79,1	±3,3	73,9	±2,9	72,7	±2,7	50,2	±4,2	45,0	±3,5	42,9	±3,2
Tessin	79,9	±7,3	68,9	±4,4	63,7	±4,7	51,9	±9,2	34,4	±4,7	34,1	±4,7
Deutschschweiz	77,2	±2,0	77,5	±2,3	71,4	±2,6	53,8	±2,4	52,0	±2,9	47,1	±2,9

** Kumulierter Prozentsatz aller Antwortoptionen mit Ausnahme der Option «nie»

T1.21 Selbstberichtetes Fahren in angetrunkenem Zustand, nach Alkoholspiegel und Jahr

	Alkoholspiegel höher als 0,5‰						Alkoholspiegel höher als 0,8‰					
	2000*		2003		2005		2000*		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Nie	-	-	62,0	±3,0	75,9	±1,8	77,7	±1,7	78,6	±2,5	86,8	±1,4
Ein Mal pro Jahr	-	-	11,1	±2,0	9,1	±1,3	-	-	9,3	±1,9	6,0	±1,0
Einige Male pro Jahr	-	-	22,5	±2,6	13,2	±1,5	-	-	10,6	±1,8	6,4	±1,0
Jeden Monat	-	-	1,8	±0,7	1,0	±0,4	-	-	0,8	±0,5	0,5	±0,3
Jede Woche	-	-	0,7	±0,4	0,2	±0,2	-	-	0,1	±0,1	0,0	±0,1
Mehrmals pro Woche	-	-	0,1	±0,2	0,0	±0,1	-	-	0,0	±0,0	0,0	±0,0
Jeden Tag	-	-	0,1	±0,3	0,0	±0,0	-	-	0,0	±0,0	0,0	±0,0
Weiss nicht	-	-	1,6	±0,8	0,6	±0,3	0,8	±0,3	0,5	±0,5	0,3	±0,2

* Für das Jahr 2000 ist nur der Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die angeben das besagte Delikt «nie» begangen zu haben, verfügbar, da sich die Antwortoptionen seither geändert haben. 2001 waren folgende Antworten möglich: «Nie», «Selten», «Manchmal», «Oft», «Sehr oft» oder «Immer».

T1.22 Fahrzeuglenkende mit mindestens einer selbstberichteten Fahrt in angetrunkenem Zustand, nach Gruppe, Strassentyp und Jahr**

	Alkoholspiegel höher als 0,5‰						Alkoholspiegel höher als 0,8‰					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	-	-	36,4	±3,0	23,5	±1,8	21,5	±1,7	20,9	±2,5	12,9	±1,4
Männer	-	-	49,8	±3,1	31,7	±2,8	27,9	±2,5	29,6	±2,8	18,2	±2,3
Frauen	-	-	21,9	±2,6	13,7	±2,1	14,3	±2,0	10,8	±1,8	6,5	±1,4
18 bis 39 Jahre	-	-	40,9	±3,9	27,3	±3,4	25,3	±2,9	25,2	±3,3	15,9	±2,7
40 bis 54 Jahre	-	-	40,8	±3,8	23,8	±3,2	20,6	±2,7	22,9	±3,1	13,0	±2,5
55 Jahre und älter	-	-	27,7	±3,2	18,4	±2,7	16,7	±2,6	13,2	±2,4	9,0	±2,0
Weniger als 5000 km	-	-	19,4	±3,8	11,6	±2,9	8,8	±2,5	9,5	±2,7	6,9	±2,5
5000 bis 14'999 km	-	-	36,9	±3,2	22,0	±2,7	21,1	±2,6	20,5	±2,6	13,3	±2,3
15'000 km und mehr	-	-	50,3	±4,0	32,5	±3,4	28,6	±2,9	30,3	±3,6	17,0	±2,5
Romandie	-	-	44,4	±3,5	34,7	±3,1	36,3	±4,0	31,6	±3,3	24,8	±2,8
Tessin	-	-	33,6	±4,7	25,5	±4,4	19,5	±7,1	18,2	±3,9	13,4	±3,6
Deutschschweiz	-	-	34,7	±2,8	19,6	±2,3	16,7	±1,8	17,6	±2,2	8,9	±1,7

** Kumulierter Prozentsatz aller Antwortoptionen mit Ausnahme der Option «nie»

T2.11 Furcht, in einen durch *Alkoholmissbrauch* begründeten Unfall verwickelt zu werden, nach Verschuldung und Jahr

	Fremdverschuldeter Unfall						Selbstverschuldeter Unfall					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Keine Furcht	9,4	±1,2	5,3	±1,0	6,3	±1,1	76,2	±1,8	69,7	±2,1	75,0	±1,9
Sehr schwache Furcht	14,7	±1,4	11,1	±1,5	11,7	±1,5	13,8	±1,4	15,2	±1,6	12,9	±1,4
Schwach	23,0	±1,7	18,8	±1,8	20,6	±1,8	3,6	±0,8	4,5	±0,9	4,9	±1,1
Mässig	19,7	±1,6	21,2	±1,9	23,0	±1,9	1,1	±0,4	2,1	±0,7	1,5	±0,5
Stark	15,0	±1,5	19,2	±1,8	18,8	±1,7	1,1	±0,4	3,6	±0,9	1,6	±0,5
Sehr stark	17,1	±1,5	23,8	±1,8	18,8	±1,6	3,2	±0,7	4,4	±0,9	3,6	±0,8
Weiss nicht	1,1	±0,4	0,7	±0,4	0,8	±0,3	0,9	±0,4	0,5	±0,3	0,5	±0,3

T2.12 Fahrzeuglenkende mit einer mehr oder wenig starken Furcht*, in einen durch *Alkoholmissbrauch* begründeten Unfall verwickelt zu werden, nach Gruppe, Verschuldung und Jahr

	Fremdverschuldeter Unfall						Selbstverschuldeter Unfall					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	89,5	±1,2	94,0	±1,0	92,9	±1,1	22,9	±1,8	29,8	±2,1	24,5	±1,9
Männer	88,0	±1,9	93,2	±1,4	92,3	±1,6	26,4	±2,5	35,8	±3,0	30,9	±2,9
Frauen	91,3	±1,5	95,0	±1,3	93,5	±1,6	19,0	±2,3	22,6	±2,8	16,8	±2,3
18 bis 39 Jahre	91,9	±1,9	96,5	±1,2	95,0	±1,6	27,1	±3,1	38,0	±3,9	29,8	±3,5
40 bis 54 Jahre	89,9	±2,0	92,8	±2,0	91,8	±2,2	21,5	±2,8	29,4	±3,5	24,3	±3,4
55 Jahre und älter	85,5	±2,5	92,0	±2,0	91,3	±2,1	17,9	±2,8	19,1	±2,8	18,2	±2,6
Weniger als 5000 km	91,1	±2,5	94,3	±2,1	94,9	±1,9	21,2	±3,6	20,2	±4,1	18,0	±3,6
5000 bis 14'999 km	90,3	±1,8	94,6	±1,4	92,8	±1,8	22,2	±2,7	30,7	±3,1	24,1	±2,9
15'000 km und mehr	88,0	±2,2	93,3	±1,9	91,5	±2,1	24,4	±2,9	35,6	±3,8	29,9	±3,4
Romandie	94,3	±1,8	95,7	±1,5	95,0	±1,3	35,1	±4,1	37,8	±3,4	37,6	±3,1
Tessin	97,1	±3,1	96,0	±1,9	95,9	±2,0	18,0	±7,0	20,7	±4,0	21,9	±4,1
Deutschschweiz	87,4	±1,6	93,3	±1,3	91,9	±1,5	19,1	±1,9	27,7	±2,7	20,3	±2,4

* Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden mit einer «sehr schwachen», «schwachen», «mässigen», «starken» oder «sehr starken» Furcht, in einen Unfall verwickelt zu werden

T2.21 Furcht, in einen durch eine Geschwindigkeitsübertretung begründeten Unfall verwickelt zu werden, nach Verschuldung und Jahr

	Fremdverschuldeter Unfall						Selbstverschuldeter Unfall					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Keine Furcht	4,9	±0,9	9,0	±1,3	9,6	±1,4	36,8	±1,9	43,1	±2,2	47,1	±2,2
Sehr schwache Furcht	8,5	±1,1	13,5	±1,6	13,3	±1,6	33,1	±1,9	30,8	±2,1	30,1	±2,1
Schwach	19,5	±1,6	23,8	±1,9	24,3	±1,9	16,6	±1,6	13,5	±1,5	12,3	±1,5
Mässig	22,3	±1,7	20,9	±1,8	24,0	±1,9	6,5	±1,0	6,1	±1,1	5,1	±0,9
Stark	24,5	±1,8	16,2	±1,6	14,7	±1,5	2,6	±0,7	3,3	±0,8	2,3	±0,5
Sehr stark	19,2	±1,6	16,2	±1,5	13,6	±1,4	3,3	±0,7	2,9	±0,7	2,6	±0,6
Weiss nicht	1,1	±0,5	0,4	±1,3	0,6	±0,3	1,0	±0,5	0,4	±0,3	0,5	±0,3

T2.22 Fahrzeuglenkende mit einer mehr oder wenig starken Furcht*, in einen durch eine Geschwindigkeitsüberschreitung begründeten Unfall verwickelt zu werden, nach Gruppe, Verschuldung und Jahr

	Fremdverschuldeter Unfall						Selbstverschuldeter Unfall					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	93,9	±0,9	90,6	±1,3	89,9	±1,4	62,2	±1,9	56,5	±2,2	52,4	±2,2
Männer	92,8	±1,5	88,4	±1,9	87,6	±2,1	62,6	±2,7	57,5	±3,0	51,9	±3,1
Frauen	95,2	±1,2	93,3	±1,7	92,4	±1,7	61,7	±2,8	55,3	±3,2	53,0	±3,2
18 bis 39 Jahre	95,4	±1,4	92,8	±2,0	91,6	±2,2	71,9	±3,1	69,1	±3,6	64,8	±3,7
40 bis 54 Jahre	94,7	±1,6	89,7	±2,3	89,6	±2,7	61,3	±3,4	55,8	±3,8	50,8	±3,9
55 Jahre und älter	90,8	±2,1	88,6	±2,4	87,9	±2,4	47,9	±3,5	40,3	±3,5	38,6	±3,6
Weniger als 5000 km	93,1	±2,4	92,4	±2,6	92,9	±2,5	58,7	±4,4	51,7	±4,9	52,1	±4,7
5000 bis 14'999 km	94,8	±1,4	91,5	±1,8	89,7	±2,2	60,9	±3,1	56,7	±3,2	50,2	±3,4
15'000 km und mehr	93,5	±1,5	88,0	±2,5	87,9	±2,6	65,3	±3,1	60,3	±3,8	55,9	±3,8
Romandie	96,2	±1,5	91,3	±2,0	92,5	±1,7	65,0	±3,9	59,3	±3,4	61,3	±3,1
Tessin	98,2	±2,2	94,2	±2,3	93,2	±2,4	61,2	±9,0	47,3	±5,0	50,7	±4,9
Deutschschweiz	92,9	±1,2	90,1	±1,7	88,7	±1,9	61,3	±2,3	56,2	±2,8	49,5	±2,9

* Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden mit einer «sehr schwachen», «schwachen», «mässigen», «starken» oder «sehr starken» Furcht, in einen Unfall verwickelt zu werden

T2.31 Furcht, in einen durch *Unaufmerksamkeit* begründeten Unfall verwickelt zu werden, nach Verschuldung und Jahr

	Fremdverschuldeter Unfall						Selbstverschuldeter Unfall					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Keine Furcht	4,7	±0,8	5,0	±1,0	5,5	±1,1	15,7	±1,4	14,2	±1,5	15,1	±1,6
Sehr schwache Furcht	10,4	±1,3	9,2	±1,4	8,1	±1,3	30,5	±1,9	33,3	±2,1	29,5	±2,0
Schwach	23,3	±1,7	23,4	±1,9	24,9	±1,9	27,5	±1,8	26,5	±2,0	32,1	±2,1
Mässig	23,0	±1,7	24,6	±1,9	26,2	±2,0	13,1	±1,4	14,1	±1,5	13,1	±1,5
Stark	21,1	±1,7	21,2	±1,8	21,8	±1,8	7,2	±1,1	6,3	±1,1	6,1	±1,0
Sehr stark	16,1	±1,5	16,1	±1,6	12,9	±1,3	4,5	±0,9	5,0	±1,0	3,5	±0,7
Weiss nicht	1,3	±0,5	0,6	±0,3	0,6	±0,3	1,4	±0,5	0,5	±0,3	0,5	±0,3

T2.32 Fahrzeuglenkende mit einer mehr oder wenig starken Furcht*, in einen durch *Unaufmerksamkeit* begründeten Unfall verwickelt zu werden, nach Gruppe, Verschuldung und Jahr

	Fremdverschuldeter Unfall						Selbstverschuldeter Unfall					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	94,0	±0,8	94,4	±1,0	93,9	±1,1	82,9	±1,4	85,3	±1,5	84,4	±1,6
Männer	93,5	±1,4	94,1	±1,4	92,7	±1,7	83,1	±2,1	85,5	±2,1	83,9	±2,3
Frauen	94,5	±1,3	94,9	±1,4	95,2	±1,3	82,6	±2,1	85,0	±2,2	85,0	±2,3
18 bis 39 Jahre	95,9	±1,4	96,6	±1,4	95,2	±1,9	86,7	±2,3	89,4	±2,3	87,7	±2,5
40 bis 54 Jahre	95,4	±1,4	93,0	±1,9	94,1	±1,9	85,4	±2,3	83,6	±2,8	83,5	±3,1
55 Jahre und älter	89,6	±2,2	93,1	±1,8	91,9	±2,0	74,2	±3,1	81,7	±2,8	81,2	±2,8
Weniger als 5000 km	93,1	±2,3	95,2	±1,9	94,6	±2,0	80,7	±3,5	84,9	±3,2	85,1	±3,2
5000 bis 14'999 km	94,6	±1,4	94,6	±1,3	93,4	±1,8	82,7	±2,3	86,1	±2,1	84,9	±2,5
15'000 km und mehr	93,9	±1,5	93,9	±2,0	94,2	±1,8	84,4	±2,3	84,8	±2,8	83,1	±2,9
Romandie	96,5	±1,5	94,8	±1,6	95,5	±1,3	87,5	±2,7	87,8	±2,3	89,8	±1,8
Tessin	99,0	±1,5	95,4	±2,3	95,3	±2,2	83,0	±6,6	82,2	±3,9	83,3	±3,6
Deutschschweiz	92,8	±1,2	94,3	±1,2	93,2	±1,5	81,3	±1,8	84,7	±2,0	82,7	±2,2

* Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden mit einer «sehr schwachen», «schwachen», «mässigen», «starken» oder «sehr starken» Furcht, in einen Unfall verwickelt zu werden

T3.11 Beteiligung an Unfällen als Fahrzeuglenker, nach Unfallanzahl, betroffenem Zeitraum und Jahr

	Während des Jahres						Gesamte Fahrpraxis					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Kein Unfall	94,8	±0,9	93,0	±1,3	93,9	±1,0	44,7	±2,0	38,3	±2,2	38,0	±2,2
1 Unfall	4,5	±0,9	6,4	±1,2	5,5	±1,0	25,7	±1,8	29,7	±2,1	28,9	±2,0
2 Unfälle	0,4	±0,2	0,6	±0,4	0,5	±0,3	15,6	±1,5	16,9	±1,6	16,2	±1,6
3 Unfälle oder mehr	0,2	±0,3	0,1	±0,1	0,0	±0,1	13,9	±1,4	15,0	±1,5	17,0	±1,6
Weiss nicht	0,1	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,0	0,1	±0,1	0,1	±0,1	0,0	±0,0

* Jahr der Erhebung

T3.12 Beteiligung an mindestens einem Unfall als Fahrzeuglenker, nach Gruppe, betroffenem Zeitraum und Jahr

	Während des Jahres						Gesamte Fahrpraxis					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	5,1	±0,9	7,0	±1,3	6,1	±1,0	55,2	±2,0	61,6	±2,2	62,0	±2,2
Männer	5,8	±1,3	8,0	±1,8	7,3	±1,6	61,3	±2,8	69,8	±2,9	70,2	±2,9
Frauen	4,1	±1,2	6,0	±1,8	4,6	±1,2	48,4	±2,9	51,9	±3,3	52,0	±3,2
18 bis 39 Jahre	5,6	±1,5	10,6	±2,8	6,7	±1,8	54,0	±3,4	54,9	±4,0	52,7	±3,9
40 bis 54 Jahre	5,8	±1,7	5,2	±1,5	6,3	±1,8	59,0	±3,4	69,7	±3,5	68,2	±3,7
55 Jahre und älter	3,3	±1,2	4,2	±1,5	5,1	±1,7	53,1	±3,5	62,0	±3,5	66,6	±3,5
Weniger als 5000 km	2,1	±1,2	4,3	±2,3	3,0	±1,6	40,9	±4,4	48,0	±4,9	45,3	±4,7
5000 bis 14'999 km	4,1	±1,2	7,1	±2,0	6,5	±1,6	54,6	±3,2	61,1	±3,2	64,0	±3,3
15'000 km und mehr	7,4	±1,8	8,8	±2,4	8,0	±2,1	63,4	±3,2	72,9	±3,5	72,3	±3,5
Romandie	6,8	±2,1	8,2	±2,0	8,1	±1,8	52,7	±2,4	62,7	±3,4	70,6	±2,9
Tessin	-	-	5,3	±2,2	7,3	±2,7	63,6	±8,9	56,2	±4,9	67,1	±4,7
Deutschschweiz	4,6	±1,0	6,8	±1,7	5,3	±1,3	61,2	±4,1	61,6	±2,8	58,7	±2,9

* Jahr der Erhebung

T3.21 Beteiligung an mindestens einem Unfall als Fahrzeuglenker, nach Unfallanzahl, Unfalltyp und Jahr

	Nur mit Sachschaden						Mit Opfern (Verletzte und Tote)					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Kein Unfall	95,6	±0,9	93,7	±0,5	94,3	±1,0	99,0	±0,5	99,3	±1,2	99,5	±0,3
1 Unfall	4,0	±0,8	5,7	±0,4	5,3	±1,0	0,6	±0,4	0,7	±1,1	0,4	±0,3
2 Unfälle	0,3	±0,2	0,5	±0,1	0,4	±0,3	0,3	±0,3	0,1	±0,4	0,0	±0,1
3 Unfälle oder mehr	0,1	±0,1	0,1	±0,0	0,0	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,1	0,0	±0,0
Weiss nicht	0,1	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,0	0,1	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,0

T3.31 Auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnete Unfallanzahl, nach Unfalltyp und Jahr

	2000		2003		2005	
	Absolute Zahl	VI-Grenzen	Absolute Zahl	VI-Grenzen	Absolute Zahl	VI-Grenzen
Alle Unfälle	128 183	±27 948	155 213	±33 213	148 563	±27 303
Nur mit Sachschaden	111 523	±24 316	139 973	±29 952	136 523	±26 503
Mit Opfern	16 660	±8 511	15 240	±9 626	12 040	±7 833

T4.11 Einschätzung der Wahrscheinlichkeit, in eine Polizeikontrolle zu geraten, nach Kontrolltyp und Jahr

	Geschwindigkeitskontrolle						Alkoholkontrolle					
	2001*		2004		2006		2001*		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Nie	15,8	±1,4	21,3	±2,4	18,7	±1,7	47,8	±2,0	50,5	±3,1	45,7	±2,2
Weniger als ein Mal pro Jahr	-	-	18,2	±2,3	15,8	±1,5	-	-	16,7	±2,3	13,9	±1,5
Jedes Jahr	-	-	21,7	±2,6	22,9	±1,8	-	-	15,0	±2,3	16,9	±1,7
Jeden Monat	-	-	13,3	±2,1	13,8	±1,6	-	-	8,7	±2,0	8,5	±1,3
Jede Woche	-	-	7,5	±1,7	8,8	±1,4	-	-	3,4	±1,3	4,9	±1,0
Mehrmals pro Woche	-	-	4,6	±1,3	4,2	±0,9	-	-	1,4	±0,7	2,3	±0,8
Jeden Tag	-	-	12,7	±2,2	14,5	±1,6	-	-	3,6	±1,3	6,0	±1,1
Weiss nicht	0,4	±0,2	0,6	±0,4	1,2	±0,5	0,9	±0,4	0,8	±0,5	1,7	±0,6

* Für das Jahr 2000 ist nur der Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die es für wahrscheinlich halten, «nie» kontrolliert zu werden, verfügbar, da sich die Antwortoptionen seither geändert haben. 2001 waren folgende Antworten möglich: «Nie», «Selten», «Manchmal», «Oft», «Sehr oft» oder «Immer».

T4.12 Fahrzeuglenkende, die die Wahrscheinlichkeit, von der Polizei kontrolliert zu werden, als «nicht null» einschätzen, nach Gruppe, Kontrolltyp und Jahr**

	Geschwindigkeitskontrolle						Alkoholkontrolle					
	2001*		2004		2006		2001*		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	83,8	±1,4	78,1	±2,4	80,5	±1,6	51,0	±2,0	48,7	±3,1	54,1	±2,1
Männer	85,7	±1,9	83,1	±2,2	82,5	±2,3	58,4	±2,8	56,7	±3,0	61,4	±2,9
Frauen	81,6	±2,2	75,1	±2,6	78,0	±2,5	42,7	±2,8	41,4	±3,2	45,4	±3,2
18 bis 39 Jahre	85,7	±2,3	82,8	±2,8	83,1	±2,7	53,2	±3,3	55,9	±3,8	61,7	±3,5
40 bis 54 Jahre	85,3	±2,4	81,2	±2,9	84,0	±2,9	53,6	±3,4	48,2	±3,7	54,0	±3,8
55 Jahre und älter	79,1	±2,8	73,0	±3,2	73,5	±3,1	44,8	±3,5	42,8	±3,6	44,7	±3,6
Weniger als 5000 km	78,7	±3,4	69,5	±4,3	74,0	±3,9	47,2	±4,4	43,1	±4,8	47,4	±4,7
5000 bis 14'999 km	82,6	±2,3	79,8	±2,4	79,9	±2,6	51,8	±3,1	48,7	±3,2	53,4	±3,3
15'000 km und mehr	87,6	±2,2	87,1	±2,6	86,6	±2,6	52,3	±3,2	56,7	±3,8	60,8	±3,5
Romandie	70,3	±3,8	67,4	±3,3	70,8	±2,9	27,2	±3,7	23,1	±3,0	29,4	±3,0
Tessin	94,7	±3,7	82,8	±3,6	79,8	±3,9	63,8	±9,0	48,7	±5,0	39,6	±4,9
Deutschschweiz	87,7	±1,5	83,3	±2,1	83,8	±2,1	58,3	±2,4	58,7	±2,8	63,4	±2,8

* Für das Jahr 2000 ist es nur möglich den Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die es für wahrscheinlich halten, «nie» kontrolliert zu werden, anzugeben, da sich die Antwortoptionen seither geändert haben. 2001 waren folgende Antworten möglich: «Nie», «Selten», «Manchmal», «Oft», «Sehr oft» oder «Immer».

** Kumulierter Prozentsatz aller Antwortoptionen mit Ausnahme der Option «nie»

T5.11 Beurteilung der Häufigkeit von Polizeikontrollen, nach Kontrolltyp und Jahr

	Geschwindigkeitskontrolle						Alkoholkontrolle					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Zu selten	33,0	±1,9	38,4	±1,3	26,9	±2,0	51,6	±2,0	56,6	±0,7	43,0	±2,2
Ausreichend	49,8	±2,0	49,4	±2,2	55,7	±2,2	32,3	±1,9	32,7	±2,1	42,9	±2,2
Zu häufig	12,5	±1,4	10,0	±2,2	14,7	±1,5	4,0	±0,8	2,7	±2,2	5,0	±0,9
Weiss nicht	4,7	±0,8	2,2	±0,6	2,7	±0,6	12,1	±1,3	8,0	±1,2	9,1	±1,2

T5.12 Fahrzeuglenkende, die die Kontrollen als «zu selten» beurteilen nach Gruppe, Kontrolltyp und Jahr

	Geschwindigkeitskontrolle						Alkoholkontrolle					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	33,0	±1,9	38,4	±1,3	26,9	±2,0	51,6	±2,0	56,6	±0,7	43,0	±2,2
Männer	29,7	±2,6	35,3	±2,9	25,2	±2,6	47,7	±2,9	53,4	±3,1	39,0	±3,0
Frauen	36,8	±2,8	42,0	±3,2	28,9	±2,9	56,1	±2,8	60,4	±3,1	47,7	±3,2
18 bis 39 Jahre	29,6	±3,1	33,7	±3,8	21,4	±3,1	56,4	±3,4	62,6	±3,8	47,7	±3,8
40 bis 54 Jahre	30,6	±3,2	35,5	±3,7	27,3	±3,6	50,5	±3,5	54,0	±3,8	43,9	±4,0
55 Jahre und älter	40,9	±3,5	47,6	±3,6	33,3	±3,4	45,4	±3,5	51,3	±3,6	36,1	±3,5
Weniger als 5000 km	40,0	±4,4	46,6	±4,9	31,7	±4,3	56,4	±4,4	59,3	±4,7	46,6	±4,7
5000 bis 14'999 km	34,4	±3,0	39,9	±3,2	29,1	±3,0	52,6	±3,2	56,4	±3,2	42,0	±3,3
15'000 km und mehr	27,9	±2,9	30,3	±3,6	20,2	±3,1	47,8	±3,3	55,0	±3,9	41,4	±3,8
Romandie	31,7	±3,9	35,9	±3,4	22,8	±2,6	53,1	±4,2	52,8	±3,5	36,5	±3,1
Tessin	38,5	±8,9	38,3	±4,8	27,5	±4,4	53,9	±9,2	48,6	±5,0	42,3	±4,9
Deutschschweiz	33,1	±2,3	39,2	±2,8	28,2	±2,6	51,0	±2,4	58,4	±2,8	45,2	±2,9

**T 6.11 Fahrzeuglenkende, die mindestens eine Polizeikontrolle erfahren haben,
nach Kontrolltyp, betroffenem Zeitraum und Jahr**

	Während des Jahres						Gesamte Fahrpraxis					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	27,9	±1,8	24,0	±1,9	24,7	±1,9	77,1	±1,7	77,5	±1,9	78,3	±1,9
Allgemeine Kontrollen	22,2	±1,7	16,2	±1,7	17,1	±1,7	-	-	-	-	-	-
Mobile Patrouillen	7,5	±1,1	7,5	±1,2	8,2	±1,3	-	-	-	-	-	-
Geschwindigkeitskontrollen	7,2	±1,1	7,7	±1,2	6,8	±1,1	-	-	-	-	-	-
Kontrollen nach Unfall	2,1	±0,6	1,3	±0,6	1,0	±0,5	-	-	-	-	-	-
Alkoholkontrollen	2,0	±0,6	2,4	±0,7	4,9	±1,0	13,1	±1,4	16,5	±1,6	19,0	±1,7

* Jahr der Erhebung

**T 6.12 Fahrzeuglenkende, die mindestens eine Alkoholkontrolle erfahren haben,
nach Gruppen, betroffenem Zeitraum und Jahr**

	Während des Jahres						Gesamte Fahrpraxis					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	2,0	±0,6	2,4	±0,7	4,9	±1,0	13,1	±1,4	16,5	±1,6	19,0	±1,7
Männer	2,8	±1,0	3,9	±1,3	7,3	±1,6	20,1	±2,3	26,1	±2,7	28,6	±2,7
Frauen	0,9	±0,6	0,7	±0,5	2,1	±0,8	5,1	±1,3	5,0	±1,3	7,6	±1,6
18 bis 39 Jahre	2,0	±1,0	3,6	±1,6	6,8	±1,9	13,5	±2,4	17,7	±3,0	21,7	±3,1
40 bis 54 Jahre	2,2	±1,1	1,8	±1,0	4,9	±1,8	14,6	±2,4	18,7	±3,0	17,9	±3,0
55 Jahre und älter	1,4	±1,0	1,4	±0,8	2,7	±1,1	10,8	±2,2	12,5	±2,3	16,8	±2,7
Weniger als 5000 km	1,3	±1,1	0,7	±0,7	1,9	±1,1	7,6	±2,4	6,2	±2,3	8,3	±2,6
5000 bis 14'999 km	0,8	±0,6	2,2	±1,3	3,7	±1,4	9,3	±1,9	14,1	±2,3	15,1	±2,4
15'000 km und mehr	3,3	±1,3	3,8	±1,4	9,1	±2,2	19,8	±2,6	27,5	±3,5	32,6	±3,6
Romandie	2,0	±1,3	3,5	±1,4	7,1	±1,8	14,2	±3,0	17,3	±2,7	22,7	±2,7
Tessin	-	-	1,4	±1,3	3,1	±1,8	19,0	±7,4	18,3	±3,7	20,2	±4,0
Deutschschweiz	2,0	±0,7	2,1	±0,9	4,3	±1,2	12,3	±1,6	16,1	±2,1	17,7	±2,2

* Jahr der Erhebung

**T6.13 Fahrzeuglenkende, die mindestens eine Polizeikontrolle erfahren haben,
nach Gruppe, betroffenem Zeitraum und Jahr**

	Total						Allgemeine Kontrollen					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	27,9	±1,8	24,0	±1,9	24,7	±1,9	22,2	±1,7	16,2	±1,7	17,1	±1,7
Männer	34,1	2,7	28,1	2,8	30,3	2,7	27,2	2,5	18,8	2,4	20,9	2,5
Frauen	20,8	2,4	19,2	2,6	18,1	2,5	16,5	2,2	13,1	2,3	12,6	2,1
18 bis 39 Jahre	30,9	3,2	27,5	3,6	28,7	3,5	25,4	2,9	19,0	3,2	18,8	3,0
40 bis 54 Jahre	28,8	3,1	25,4	3,3	28,1	3,6	22,5	2,9	16,6	2,9	20,4	3,2
55 Jahre und älter	22,1	3,0	17,8	2,8	16,3	2,6	16,9	2,8	12,1	2,4	11,5	2,2
Weniger als 5000 km	15,4	3,3	12,5	3,4	12,6	3,1	11,1	2,9	8,1	2,8	8,6	2,6
5000 bis 14'999 km	23,0	2,7	20,1	2,7	21,6	2,9	17,8	2,4	13,1	2,3	14,8	2,5
15'000 km und mehr	39,4	3,2	38,5	3,9	38,7	3,7	32,5	3,1	26,8	3,6	26,9	3,4
Romandie	26,6	3,8	21,9	3,0	29,1	3,0	20,0	3,4	13,5	2,5	19,5	2,7
Tessin	23,3	7,6	16,4	3,7	26,2	4,3	15,4	6,2	9,7	3,0	17,7	3,7
Deutschschweiz	28,6	2,2	25,2	2,5	23,2	2,5	23,4	2,0	17,6	2,2	16,3	2,1

	Geschwindigkeitskontrollen						Mobile Patrouillen					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	7,2	±1,1	7,7	±1,2	6,8	±1,1	7,5	±1,1	7,5	±1,2	8,2	±1,3
Männer	8,7	1,6	8,8	1,8	8,9	1,7	10,1	1,7	10,3	2,0	11,4	2,0
Frauen	5,5	1,4	6,4	1,6	4,3	1,3	5,5	1,4	4,2	1,1	4,4	1,4
18 bis 39 Jahre	6,9	1,7	9,3	2,3	7,7	2,1	8,7	1,9	9,1	2,3	11,2	2,5
40 bis 54 Jahre	7,3	1,8	8,3	2,1	7,7	2,1	7,9	1,8	7,4	2,0	8,9	2,4
55 Jahre und älter	7,6	1,9	4,8	1,5	4,6	1,4	5,1	1,6	5,4	1,6	3,8	1,3
Weniger als 5000 km	4,3	1,9	3,5	1,8	3,1	1,7	3,8	1,8	2,6	1,4	4,5	2,0
5000 bis 14'999 km	5,8	1,5	5,9	1,6	6,3	1,7	5,7	1,5	6,6	1,7	6,3	1,9
15'000 km und mehr	10,2	2,0	13,4	2,7	10,4	2,3	11,1	2,1	12,4	2,7	13,9	2,6
Romandie	4,9	1,8	5,9	1,7	7,1	1,8	6,0	2,0	8,9	2,1	10,5	2,1
Tessin	4,9	4,0	9,4	3,1	9,8	2,9	12,0	6,0	8,4	2,6	10,3	3,0
Deutschschweiz	8,1	1,3	8,2	1,6	6,5	1,4	7,7	1,3	6,9	1,5	7,3	1,7

T7.11 Fahrzeuglenkende, die eine Sanktion für ein Strassenverkehrsdelikt erhalten haben, nach Deliktstyp und Jahr

	Während des Jahres						Gesamte Fahrpraxis					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	33,0	±1,9	35,5	±2,2	35,3	±2,1	85,6	±1,4	84,7	±1,7	86,6	±1,6
Geschwindigkeitsübertretung	16,3	±1,5	20,5	±1,9	20,0	±1,8	-	-	-	-	-	-
Falschparken	14,4	±1,5	17,6	±1,7	17,3	±1,6	-	-	-	-	-	-
Sicherheitsgurt	1,1	±0,4	1,1	±0,5	1,5	±0,5	-	-	-	-	-	-
Angetrunken fahren	0,3	±0,2	0,1	±0,1	0,2	±0,3	-	-	-	-	-	-
Andere	3,2	±0,8	3,5	±0,8	3,7	±0,8	-	-	-	-	-	-

* Jahr der Erhebung

T7.12 Auf die Wohnbevölkerung hochgerechnete Anzahl Fahrzeuglenkende, die eine Sanktion für ein Strassenverkehrsdelikt erhalten haben, nach Deliktstyp und Jahr (in Tausenden)

	Während des Jahres						Gesamte Fahrpraxis					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	Absol. Zahl	VI-Grenzen	Absol. Zahl	VI-Grenzen	Absol. Zahl	VI-Grenzen	Absol. Zahl	VI-Grenzen	Absol. Zahl	VI-Grenzen	Absol. Zahl	VI-Grenzen
Total	1 488	±87	1 630	±99	1 633	±98	3 863	±64	1 771	±30	4 004	±75
Geschwindigkeitsübertretung	734	±67	940	±85	926	±83	-	-	-	-	-	-
Falschparken	652	±67	809	±78	799	±76	-	-	-	-	-	-
Sicherheitsgurt	49	±18	51	±22	67	±24	-	-	-	-	-	-
Angetrunken fahren	12	±9	5	±6	4	±5	-	-	-	-	-	-
Andere	145	±35	159	±39	180	±41	-	-	-	-	-	-

* Jahr der Erhebung

T7.21 Auf die Wohnbevölkerung hochgerechnete Gesamtsumme (in CHF) der während des Jahres bezahlten Bussen, nach Bussentyp und Jahr

	2000		2003		2005	
	Absolute Zahl	VI-Grenzen	Absolute Zahl	VI-Grenzen	Absolute Zahl	VI-Grenzen
Total	279 242 473	±33 034 288	318 938 497	±53 396 915	314 544 839	±42 614 403
Strafrechtliche Bussen	70 121 854	±20 374 054	62 611 548	±27 224 633	73 836 468	±24 633 205
Ordnungsbussen	209 120 619	±21 752 925	256 795 848	±40 798 292	244 678 071	±29 081 831

T8.11 Kenntnis der gesetzlichen Alkohollimite, nach Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
0 – 0,49‰	1,7	±0,5	4,1	±0,9
0,5‰	12,1	±1,5	76,3	±1,9
0,51 – 0,79‰	3,2	±0,8	1,2	±0,4
0,8‰	68,7	±2,1	10,1	±1,4
0,81 – 1,00‰	0,5	±0,3	0,2	±0,1
>1,00‰	13,7	±1,5	8,1	±1,2

T8.12 Fahrzeuglenkende, die die gesetzliche Alkohollimite kennen, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	68,7	±2,1	76,3	±1,9
Männer	77,9	±2,5	82,7	±2,4
Frauen	57,8	±3,2	68,7	±3,0
18 bis 39 Jahre	68,9	±3,6	73,0	±3,4
40 bis 54 Jahre	69,3	±3,5	77,6	±3,3
55 Jahre und älter	67,9	±3,4	79,2	±3,0
Weniger als 5000 km	58,5	±4,7	71,8	±4,2
5000 bis 14'999 km	69,0	±3,1	75,3	±3,0
15'000 km und mehr	76,2	±3,3	81,8	±2,9
Romandie	71,1	±3,2	75,7	±2,8
Tessin	63,3	±4,7	70,8	±4,5
Deutschschweiz	68,3	±2,7	76,9	±2,5

T8.21 Kenntnis der Bedingungen, zu denen die Polizei Atemalkoholkontrollen durchführen kann

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Immer	66,5	±2,1	79,3	±1,8
Nur in manchen Situationen	30,6	±2,1	19,1	±1,8
Weiss nicht	2,9	±0,7	1,6	±0,5

T8.22 Fahrzeuglenkende, die wissen, zu welchen Bedingungen die Polizei Atemalkoholkontrollen durchführen kann, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	30,6	±2,1	79,3	±1,8
Männer	33,4	±2,9	78,9	±2,5
Frauen	27,3	±2,9	79,7	±2,6
18 bis 39 Jahre	30,7	±3,7	79,5	±3,2
40 bis 54 Jahre	31,2	±3,6	79,3	±3,2
55 Jahre und älter	29,9	±3,3	79,1	±2,8
Weniger als 5000 km	25,7	±4,3	80,7	±3,5
5000 bis 14'999 km	30,5	±3,1	77,7	±2,9
15'000 km und mehr	34,6	±3,8	80,5	±3,0
Romandie	30,9	±3,3	75,0	±2,8
Tessin	27,8	±4,6	74,2	±4,3
Deutschschweiz	30,7	±2,7	81,1	±2,3

T9.11 Beurteilung der neuen rechtlichen Massnahmen bezüglich des Fahrens in angetrunkenem Zustand, nach Massnahmentyp und Jahr

	Senkung der maximalen Alkoholgrenze auf 0,5‰						Anlassfreie Atemalkoholkontrollen					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Dafür	64,9	±1,9	73,2	±1,7	85,7	±1,3	65,2	±1,9	72,4	±1,7	76,8	±1,6
Voll dafür	50,4	±2,0	52,5	±1,9	65,9	±1,8	39,3	±2,0	47,3	±2,0	52,9	±1,9
Eher dafür	14,4	±1,4	20,7	±1,6	19,8	±1,5	25,8	±1,8	25,1	±1,7	23,9	±1,6
Dagegen	32,2	±1,9	24,8	±1,7	12,2	±1,2	31,9	±1,9	25,4	±1,7	21,3	±1,6
Eher dagegen	15,7	±1,4	14,3	±1,3	8,6	±1,1	17,7	±1,6	15,7	±1,4	15,4	±1,4
Voll dagegen	16,5	±1,5	10,5	±1,2	3,6	±0,7	14,1	±1,4	9,7	±1,2	5,9	±0,9
Weiss nicht	2,9	±0,7	2,0	±0,5	2,1	±0,5	3,0	±0,7	2,2	±0,5	1,9	±0,5

T9.12 Fahrzeuglenkende, die die neuen rechtlichen Massnahmen bezüglich des Fahrens in angetrunkenem Zustand befürworten*, nach Gruppe, Massnahmentyp und Jahr

	Senkung der maximalen Alkoholgrenze auf 0,5‰						Anlassfreie Atemalkoholkontrollen					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	64,9	±1,9	73,2	±1,7	85,7	±1,3	65,2	±1,9	72,4	±1,7	76,8	±1,6
Männer	59,5	±2,8	65,6	±2,7	81,2	±2,2	61,4	±2,8	67,3	±2,7	72,9	±2,6
Frauen	71,0	±2,6	80,3	±2,0	90,0	±1,5	69,5	±2,7	77,1	±2,2	80,4	±2,0
18 bis 39 Jahre	64,5	±3,3	73,7	±3,1	85,9	±2,3	65,6	±3,3	73,7	±3,1	77,9	±2,9
40 bis 54 Jahre	63,4	±3,3	71,4	±3,2	84,7	±2,7	65,2	±3,3	70,6	±3,3	74,9	±3,2
55 Jahre und älter	67,1	±3,4	74,2	±2,5	86,4	±1,9	64,6	±3,4	72,4	±2,6	77,2	±2,4
Weniger als 5000 km	72,4	±3,9	72,0	±2,9	90,3	±2,6	70,9	±4,0	76,8	±3,9	82,9	±3,5
5000 bis 14'999 km	66,5	±3,0	78,4	±3,9	86,0	±2,4	65,6	±3,0	72,5	±2,9	76,1	±2,9
5'000 km und mehr	59,6	±3,3	61,0	±3,9	79,9	±2,9	61,8	±3,2	64,8	±3,8	69,7	±3,5
Romandie	59,6	±4,1	63,3	±3,0	79,1	±2,4	62,2	±4,0	68,4	±2,9	70,7	±2,6
Tessin	61,5	±9,1	71,6	±3,9	79,4	±3,6	70,3	±8,2	76,5	±3,7	79,3	±3,4
Deutschschweiz	66,9	±2,3	76,6	±2,1	88,4	±1,7	65,9	±2,3	73,4	±2,2	78,6	±2,1

* Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die bezüglich der neuen Massnahmen «voll dafür» oder «eher dafür» sind.

**T 10.11 Beurteilung des Schweregrades
Geschwindigkeitsübertretungen, nach Jahr**

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Es ist kriminell	15,4	±1,6	13,5	±1,4
Nicht kriminell, aber sollte systematisch bestraft werden	31,6	±2,0	34,8	±2,1
Leichtsinnig, aber manchmal verständlich	45,9	±2,2	45,0	±2,2
Nicht wirklich ein Problem, wenn man aufpasst	6,0	±1,1	5,3	±1,0
Weiss nicht	1,0	±0,4	1,4	±0,4

**T 10.21 Beurteilung des Schweregrades des *Fahrens*
in angetrunkenem Zustand, nach Jahr**

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Es ist kriminell	62,2	±2,2	62,3	±2,2
Nicht kriminell, aber sollte systematisch bestraft werden	26,4	±2,0	25,7	±1,9
Leichtsinnig, aber manchmal verständlich	9,9	±1,3	9,8	±1,3
Nicht wirklich ein Problem, wenn man aufpasst	0,6	±0,3	1,0	±0,4
Weiss nicht	0,9	±0,3	1,2	±0,3

**T 10.12 Fahrzeuglenkende, die *Geschwindigkeits-
übertretungen* missbilligen*,
nach Gruppe und Jahr**

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	47,0	±2,2	48,4	±2,2
Männer	45,4	±3,1	45,6	±3,1
Frauen	49,0	±3,2	51,7	±3,2
18 bis 39 Jahre	41,3	±3,9	45,5	±3,8
40 bis 54 Jahre	46,0	±3,8	43,6	±3,9
55 Jahre und älter	55,8	±3,6	57,0	±3,6
Weniger als 5000 km	52,4	±4,9	56,4	±4,7
5000 bis 14'999 km	48,8	±3,3	50,0	±3,4
15'000 km und mehr	40,5	±3,9	49,8	±3,7
Romandie	49,4	±3,5	53,1	±3,2
Tessin	48,6	±5,0	42,2	±4,9
Deutschschweiz	46,1	±2,9	47,2	±2,9

* Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden die «Es ist kriminell» oder «Nicht kriminell, aber sollte systematisch bestraft werden» geantwortet haben

**T 10.22 Fahrzeuglenkende, die *Fahren in
angetrunkenem Zustand* missbilligen*,
nach Gruppe und Jahr**

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	88,6	±1,4	88,0	±1,5
Männer	86,4	±2,1	85,6	±2,2
Frauen	91,3	±1,8	91,0	±1,9
18 bis 39 Jahre	89,9	±2,4	88,5	±2,5
40 bis 54 Jahre	88,1	±2,5	85,5	±2,8
55 Jahre und älter	87,4	±2,5	90,2	±2,2
Weniger als 5000 km	92,6	±2,4	91,8	±2,8
5000 bis 14'999 km	87,1	±2,2	88,6	±2,2
15'000 km und mehr	88,0	±2,6	84,3	±2,8
Romandie	87,9	±2,4	88,6	±2,1
Tessin	92,4	±2,7	91,3	±2,7
Deutschschweiz	88,6	±1,8	87,7	±1,9

* Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden die «Es ist kriminell» oder «Nicht kriminell, aber sollte systematisch bestraft werden» geantwortet haben

T 11.11 Massnahmen, um Fahren in angetrunkenem Zustand zu vermeiden, nach Massnahmentyp und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Keine Massnahmen	3,9	±0,8	2,6	±0,6
Kein Fahren, wenn Alkoholkonsum	25,9	±2,0	20,2	±1,8
Kein Alkoholkonsum, wenn Fahren	40,2	±2,2	44,3	±2,2
Beide	29,3	±2,0	32,8	±2,1
Weiss nicht	0,5	±0,2	0,1	±0,1

T 11.21 Häufigkeit des Alkoholkonsums, abends mit Bekannten, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Immer	10,9	±1,3	10,3	±1,3
Sehr häufig	13,6	±1,6	12,2	±1,4
Häufig	23,1	±1,9	24,4	±1,9
Manchmal	16,4	±1,7	16,2	±1,7
Selten	19,5	±1,8	19,3	±1,8
Nie	16,2	±1,6	17,0	±1,6
Weiss nicht	0,3	±0,2	0,6	±0,3

T 11.12 Fahrzeuglenkende, die es vorziehen, keinen Alkohol vor dem Fahren zu konsumieren, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	40,2	±2,2	44,3	±2,2
Männer	36,1	±2,9	42,2	±3,0
Frauen	45,2	±3,2	46,7	±3,2
18 bis 39 Jahre	36,1	±3,8	39,4	±3,8
40 bis 54 Jahre	40,7	±3,8	44,1	±3,9
55 Jahre und älter	45,4	±3,6	50,6	±3,7
Weniger als 5000 km	38,3	±4,7	43,5	±4,7
5000 bis 14'999 km	43,2	±3,3	45,5	±3,4
15'000 km und mehr	37,8	±3,8	43,3	±3,8
Romandie	37,2	±3,4	43,3	±3,1
Tessin	39,0	±4,9	41,1	±4,8
Deutschschweiz	41,4	±2,8	44,8	±2,9

T 11.22 Fahrzeuglenkende, die abends mit Bekannten immer Alkohol konsumieren, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	10,9	±1,3	10,3	±1,3
Männer	12,9	±2,0	11,2	±1,9
Frauen	8,5	±1,7	9,2	±1,8
18 bis 39 Jahre	9,0	±2,1	7,5	±1,9
40 bis 54 Jahre	10,8	±2,4	10,9	±2,4
55 Jahre und älter	13,5	±2,5	13,2	±2,5
Weniger als 5000 km	8,0	±2,4	9,6	±2,9
5000 bis 14'999 km	11,5	±2,1	10,4	±2,0
15'000 km und mehr	12,3	±2,5	10,8	±2,2
Romandie	12,0	±2,3	11,0	±1,9
Tessin	10,7	±3,0	8,4	±2,6
Deutschschweiz	10,5	±1,7	10,2	±1,7

T 11.31 Fahrzeuglenkende, die mehr als zwei Mal pro Woche Alkohol konsumieren*, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	22,7	±1,8	23,3	±1,8
Männer	30,9	±2,7	30,1	±2,8
Frauen	13,0	±2,0	15,1	±2,1
18 bis 39 Jahre	12,1	±2,5	11,9	±2,5
40 bis 54 Jahre	24,4	±3,3	23,9	±3,4
55 Jahre und älter	35,4	±3,4	37,0	±3,5
Weniger als 5000 km	19,3	±3,6	22,1	±3,9
5000 bis 14'999 km	21,8	±2,5	22,1	±2,8
15'000 km und mehr	26,6	±3,4	26,3	±3,2
Romandie	29,2	±3,2	28,7	±2,9
Tessin	29,1	±4,3	27,5	±4,4
Deutschschweiz	20,1	±2,2	21,2	±2,3

T 11.41 Durchschnittlicher Alkoholkonsum, nach Gruppe und Jahr

	2004		2006	
	in %	VI-Grenzen	in %	VI-Grenzen
Total	8,0	±0,5	7,2	±0,4
Männer	11,1	±0,9	9,9	±0,7
Frauen	4,3	±0,4	4,0	±0,3
18 bis 39 Jahre	6,9	±0,7	6,3	±0,7
40 bis 54 Jahre	8,7	±1,3	7,1	±0,7
55 Jahre und älter	8,7	±0,7	8,4	±0,9
Weniger als 5000 km	6,5	±1,6	6,0	±1,1
5000 bis 14'999 km	7,5	±0,6	7,0	±0,6
15'000 km und mehr	9,8	±0,9	8,5	±0,7
Romandie	10,4	±1,0	9,2	±0,7
Tessin	8,6	±1,3	8,5	±1,2
Deutschschweiz	7,1	±0,7	6,5	±0,5

* Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die «jeden Tag» und «mehrmals pro Woche» Alkohol konsumieren

T11.32 Häufigkeit des Alkoholkonsums, nach Jahr und Sprachregion

	Romandie				Tessin				Deutschschweiz			
	2004		2006		2004		2006		2004		2006	
	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen
Jeden Tag	17,8	±2,6	17,1	±2,4	25,4	±4,2	18,5	±3,6	8,7	±1,5	7,4	±1,5
Mehrmals pro Woche	11,4	±2,2	11,6	±2,1	3,7	±1,7	9,1	±3,2	11,5	±1,8	13,8	±2,0
1 – 2 Mal pro Woche	32,8	±3,3	34,5	±3,1	20,0	±4,0	25,3	±4,3	38,5	±2,8	35,4	±2,8
Seltener	25,8	±3,1	25,4	±2,8	26,8	±4,5	29,1	±4,5	32,7	±2,7	33,8	±2,8
Nie	12,0	±2,2	11,3	±1,9	23,9	±4,2	17,8	±3,7	8,6	±1,6	9,3	±1,6

T12.11 Fahrzeuglenkende, die einen Führerausweis besitzen, nach Gruppe und Jahr

	Prozentsatz						Nombres absolus					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen	in %	VI- Grenzen
Total	83,2	±1,3	81,5	±1,5	82,4	±1,5	4 752	±72	4 794	±90	4 807	±85
18 bis 39 Jahre	89,3	±1,9	84,2	±2,9	84,1	±2,7	2 008	±42	1 881	±65	1 808	±58
40 bis 54 Jahre	90,6	±1,8	91,8	±1,9	91,7	±2,0	1 409	±28	1 497	±31	1 509	±32
55 Jahre und älter	70,1	±2,5	70,3	±2,6	73,1	±2,5	1 335	±48	1 416	±52	1 490	±52
Männer	90,5	±1,5	90,4	±1,8	90,4	±1,8	2 491	±42	2 565	±52	2 553	±51
18 bis 39 Jahre	91,9	±2,4	87,1	±3,8	86,7	±3,8	1 034	±27	971	±42	932	±41
40 bis 54 Jahre	94,1	±2,2	96,2	±2,1	97,1	±1,7	737	±17	790	±17	805	±14
55 Jahre und älter	85,2	±3,1	89,1	±2,5	88,9	±2,8	719	±26	804	±23	816	±25
Frauen	76,5	±1,9	73,3	±2,3	74,8	±2,2	2 261	±57	2 229	±71	2 254	±67
18 bis 39 Jahre	86,7	±2,9	81,4	±4,4	81,5	±3,8	974	±32	910	±49	876	±41
40 bis 54 Jahre	87,0	±2,8	87,3	±3,2	86,2	±3,5	672	±22	707	±26	704	±29
55 Jahre und älter	58,0	±3,6	55,0	±3,8	60,2	±3,7	616	±39	612	±42	674	±42
Romandie	82,3	±2,6	82,4	±2,4	82,2	±2,2	1 121	±36	1 159	±33	1 149	±30
Tessin	74,8	±6,9	81,7	±3,0	81,7	±3,3	209	±19	225	±8	224	±9
Deutschschweiz	84,1	±1,5	81,2	±2,0	82,5	±1,9	3 422	±59	3 411	±82	3 434	±79

Publikationsprogramm BFS

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat – als zentrale Statistikstelle des Bundes – die Aufgabe, statistische Informationen breiten Benutzerkreisen zur Verfügung zu stellen.

Die Verbreitung der statistischen Information geschieht gegliedert nach Fachbereichen (vgl. Umschlagseite 2) und mit verschiedenen Mitteln:

<i>Diffusionsmittel</i>	<i>Kontakt</i>
Individuelle Auskünfte	032 713 60 11 info@bfs.admin.ch
Das BFS im Internet	www.statistik.admin.ch
Medienmitteilungen zur raschen Information der Öffentlichkeit über die neusten Ergebnisse	www.news-stat.admin.ch
Publikationen zur vertieften Information (zum Teil auch als Diskette/CD-Rom)	032 713 60 60 order@bfs.admin.ch
Online-Datenbank	032 713 60 86 www.statweb.admin.ch

Nähere Angaben zu den verschiedenen Diffusionsmitteln im Internet unter der Adresse www.statistik.admin.ch → Dienstleistungen → Publikationen Statistik Schweiz.

Kriminalität und Strafrecht

Eine Auswahl von Publikationen aus dem Fachbereich 19 Kriminalität und Strafrecht:

- Statistik der Jugendstrafurteile 2000. 2002, Bestellnummer 367-0001.
- Schweizerische Opferhilfestatistik (OHS) 2000. Ergebnisse der neuen Erhebungsweise. 2001, Bestellnummer 459-0000.
- Die Bewährungshilfe in der Schweiz 2000. Die ersten gesamtschweizerischen Ergebnisse. 2001, Bestellnummer 465-0000.
- Freiheitsentzug und Untersuchungshaft: Bestände an einem Stichtag, 1991–2001. 2001, Bestellnummer 412-0100.
- Gemeinnützige Arbeit 1996-1998. Organisation und GA-Leistende. 2000, Bestellnummer 268-9800.
- Strassenverkehrsdelinquenz und Rückfall. Wiederverurteilungsraten und Sanktionseffekte. 2000, Bestellnummer 373-0000.
- Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen. Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001. 2002, Bestellnummer 498-0100.

In dieser Publikation zur Strassenverkehrsdelinquenz werden die Ergebnisse einer telefonischen Umfrage bei einer repräsentativen Stichprobe von Motorfahrzeuglenkenden dargestellt. Die Umfrage wurde nach 2001 und 2004 im Jahr 2006 zum dritten Mal durchgeführt. Der vorliegende Bericht enthält erstmals die zwischen 2001 und 2006 eingetretenen Veränderungen zur Einschätzung der Polizeikontrollen und Strassenverkehrsdelikte durch die Strassenbenutzer.

Zur Sprache kommen die folgenden Themen: Einhaltung von Geschwindigkeits- und Alkohollimiten, Wahrscheinlichkeit von Polizeikontrollen, Furcht vor einem Unfall, Beachtung der neuen Strassenverkehrsregeln, Häufigkeit der Delikte, Polizeikontrollen, Sanktionen und Unfälle. Die Ergebnisse werden in Form von Grafiken mit einem Tabellenanhang dargestellt.

Bestellnummer

498-0600

Bestellungen

Tel.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-Mail: order@bfs.admin.ch

Preis

Fr. 10.– (exkl. MWST)

ISBN 3-303-19030-5