

19

Kriminalität und Strafrecht

373-1200-05

Strassenverkehrsdelinquenz und Alkohol

Retrospektive 2001–2012

Statistische Analyse der Auswirkungen der Revision
des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) von 2005



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Statistik BFS

Neuchâtel, 2014

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 Mobilität und Verkehr
- 12 Geld, Banken, Versicherungen
- 13 Soziale Sicherheit
- 14 Gesundheit
- 15 Bildung und Wissenschaft
- 16 Kultur, Medien, 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

Strassenverkehrsdelinquenz und Alkohol

Retrospektive 2001–2012

Bearbeitung Sektion Kriminalität und Strafrecht

Herausgeber Bundesamt für Statistik (BFS)

Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft: Brigitte Schürch, Sektion Kriminalität und Strafrecht, Tel. 058 463 63 76
Autoren: Steve Vaucher*, Daniel Fink – Sektion Mobilität, Sektion Kriminalität und Strafrecht
Realisierung: Sektion Kriminalität und Strafrecht
Vertrieb: Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel
Tel. 058 463 60 60 / Fax 058 463 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch
Bestellnummer: 373-1200-05
Preis: Fr. 10.– (exkl. MWST), Print-on-Demand
Reihe: Statistik der Schweiz
Fachbereich: 19 Kriminalität und Strafrecht
Originaltext: Französisch
Übersetzung: Sprachdienste BFS
Titelgrafik: BFS; Konzept: Netthoevel & Gaberthüel, Biel; Foto: © Oliver Menge, Solothurner Zeitung
Grafik/Layout: Sektion DIAM, Prepress/Print
Copyright: BFS, Neuchâtel 2014
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung –
unter Angabe der Quelle gestattet
ISBN: 978-3-303-19052-4

**Anfangsentwurf, hat das BFS auf Ende September 2012 verlassen*

Inhaltsverzeichnis

1	Definitionen, Chronologie, Methoden und Modelle	5	3	Schlussbemerkungen	21
1.1	Einleitung	5	4	Literaturverzeichnis	22
1.2	Erhebungs- und Auswertungssystem	5	Anhangtabellen		23
1.3	Indikatorensystem zur Strassenverkehrsdelinquenz	6			
1.4	Theoretische Modelle zur Prävention und Kontrolle des Fahrens in angetrunkenem Zustand	8			
1.5	Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) 2005	9			
1.6	Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches 2007	10			
1.7	Darstellung der detaillierten Ergebnisse	10			
2	Ergebnisse und Grafiken	11			
2.1	Polizeikontrollen	11			
2.2	Riskantes Fahrverhalten	13			
2.3	Alkoholbedingte Unsicherheit im Strassenverkehr	15			
2.4	Strenge der Gerichte	16			
2.5	Wirksamkeit der Sanktionen	19			
2.6	Öffentliche Meinung: Einstellung und Wahrnehmung	19			

1 Definitionen, Chronologie, Methoden und Modelle

1.1 Einleitung

Die Beobachtung der Strassenverkehrsdelinquenz durch das Bundesamt für Statistik (BFS) geht auf das Jahr 2001 zurück. 2005 wurden erste Daten veröffentlicht¹. Seither werden sie laufend aktualisiert und ergänzt. Diese Einleitung bietet einen Überblick über die verschiedenen Erhebungen und die verfügbaren statistischen Informationen in diesem Bereich. Erwähnt sei, dass dieses System zur statistischen Beobachtung und Dokumentation der Strassenverkehrsdelinquenz 2007 vom Projekt SUPREME² der Europäischen Union mit dem «Best European Practice»-Label ausgezeichnet wurde.

Die vorliegende Publikation knüpft an frühere Arbeiten auf diesem Gebiet an, die in Zusammenarbeit mit der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung durchgeführt wurden, zunächst bei der Einführung eines Systems zur Überwachung der Strassenverkehrsdelinquenz und später im Rahmen der Evaluation der Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)³. Diese Arbeiten mündeten in einer ersten richtungsweisenden gemeinsamen Publikation im Jahr 2000 (Siegrist et al., 2000). In der Folge wurden die verschiedenen erforderlichen Massnahmen zur Umsetzung dieses Programms vom BFS und der bfu fortgeführt.

Der vorliegende Bericht hat zum Ziel, mögliche Wirkungen der 2005 und 2007 erfolgten Änderungen in der Legislative zur Steigerung der Verkehrssicherheit mit der messbaren Entwicklung (zum Beispiel das Fahrverhalten von Motorfahrzeuglenkenden, die Anzahl Strafurteile nach SVG oder die Anzahl Unfälle mit Verkehrstoten) darzustellen.

1.2 Erhebungs- und Auswertungssystem

Strassenverkehrsdelikte beanspruchen seit den 1990er-Jahren den grössten Teil der Ressourcen von Polizei und Justiz. Sie machen mehr als 50% der strafrechtlichen Verurteilungen aus⁴, fordern eine grosse Anzahl von Verletzten und Todesopfern und verursachen hohe soziale Kosten⁵. 1997 definierte das BFS die Strassenverkehrsdelinquenz als prioritären Bereich, der intensiver beobachtet werden sollte. Entsprechend wurden ab 1997 Mittel und Ressourcen investiert, um die Lücken in der statistischen Abdeckung durch die Einführung neuer Erhebungen zu schliessen.

Verglichen mit dem «Trichtersystem» der Strafverfolgung, das den Strafverfolgungsprozess vom Dunkelfeld über die polizeilichen Verzeigungen und die Strafurteile bis hin zum Strafvollzug beschreibt, verfügte die Schweiz 1997 lediglich über zwei Reihen von Kennzahlen zu den SVG-Delikten: die Strafurteilsstatistik und die Statistik zu den Personen im Strafvollzug. Weitere Datenreihen, die einen umfassenden und objektiven Überblick über den Bereich der Strassenverkehrsdelinquenz erlaubt hätten, lagen nicht vor. Es fehlten unter anderem Erhebungen zu den Polizeikontrollen, die Wirksamkeit der Sanktionen wurde nicht überprüft und die Kenntnisse der Fahrzeuglenkenden über die geltenden Normen sowie deren Einstellung in Bezug auf Alkohol am Steuer waren nicht bekannt. Dies verbesserte sich ab dem Jahr 2000 mit der Einführung der folgenden statistischen Beobachtungsinstrumente:

¹ Vgl. Portal Statistik Schweiz. Thema: Kriminalität und Strafrecht

² Weiterführende Informationen zum Projekt SUPREME finden sich unter: [www.http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f7_thematic_report_statistics_and_in_depth_analysis.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f7_thematic_report_statistics_and_in_depth_analysis.pdf)

³ SR 741.01

⁴ www.statistik.admin.ch → Themen → 19 – Kriminalität, Strafrecht → Querschnittsthemen → Strassenverkehrsdelinquenz → Daten → Strafrechtliche Verurteilungen → Straftaten

⁵ Dazu folgende Beispiele: Rund 5000 strafrechtlichen Verurteilungen wegen strafbaren Handlungen gegen Leib und Leben stehen 54'000 Verurteilungen wegen Vergehen gegen das Strassenverkehrsgesetz gegenüber. Im Jahr 2012 gab es 45 vollendete Tötungsdelikte verglichen mit 339 Todesopfern auf den Schweizer Strassen; 552 Geschädigte bei schweren Körperverletzungen gegenüber 4202 Schwerverletzten im Strassenverkehr und 1371 Geschädigte bei schweren Gewaltdelikten verglichen mit 22'557 Verunfallten im Strassenverkehr. Diverse Statistiken siehe unter www.statistik.admin.ch → Themen → 19 – Kriminalität, Strafrecht sowie <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/>

- Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo). Die Erhebung wird durch eine nach dem Zufallsprinzip ausgewählte Stichprobe bei der ständigen Wohnbevölkerung durchgeführt. Hauptziel ist, Informationen zum selbstberichteten Verhalten der Befragten bezüglich Einhaltung der Strassenverkehrsregeln wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Alkohol am Steuer zu erhalten. Ausserdem werden die Kenntnisse bezüglich der gesetzlichen Bestimmungen wie zum Beispiel dem zulässigen Blutalkoholgrenzwert, bezüglich der polizeilichen Kontrollhäufigkeit und der SVG-Revisio- nen 2005 ermittelt. Ein dritter Fragenbereich betrifft die Beurteilung der Schweregrade von Risikoverhalten im Strassenverkehr. Die erste Befragung fand 2001 statt⁶.
- Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV). Diese setzt sich aus drei separaten Erhebungen zu- sammen: Polizeiliche Ressourcen für Strassenverkehrs- kontrollen, Geschwindigkeitskontrollen und Alkohol- kontrollen.
- Detaillierte Auswertungen der Strafregister-Datenbank bezüglich Strassenverkehrsdelikte und Rückfall.
- Bereitstellung von Daten zu den Führerausweisentzügen durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und zu den publizierten Strassenverkehrsunfällen (bis 2010 vom BFS, seither vom ASTRA)⁷.

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden wird seit 2001 durchgeführt. Die Erhebung der polizeilichen Kon- trollen der Strassenverkehrsdelinquenz fand erstmals im Jahr 2002 statt. Bereits früher waren beschreibende Ar- beiten zur Strassenverkehrsdelinquenz auf der Grund- lage der Strafurteilsstatistik erschienen (Vaucher et al., 1999), kurz darauf folgte eine Publikation zu den Wie- derverurteilungen. Erste Ergebnisse der BeMo wurden im Jahr 2002 veröffentlicht (Bächli et al., 2002). In An- betracht der dadurch erhaltenen Fülle an Daten und Er- gebnissen wurde beschlossen, ein Indikatorensystem zur Strassenverkehrsdelinquenz zu erstellen. Dieses wurde im Oktober 2005 an einer Medienkonferenz in Gegen- wart von Vertretern der Polizeikommandanten und des ASTRA vorgestellt⁸.

Dank der Mitwirkung der kantonalen und teils kom- munalen Polizeibehörden⁹ konnten die Erhebungen der polizeilichen Ressourcen und der Geschwindigkeitskon- trollen jährlich und die Erhebung der Alkoholkontrollen alle zwei bis drei Jahre durchgeführt werden. Die 2001 eingeführte Befragung der Motorfahrzeuglenkenden findet alle zwei bis drei Jahre statt. Dadurch liegen de- taillierte Informationen über das Verhalten, die Einstel- lungen und die Wahrnehmungen der Motorfahrzeug- lenkenden vor.

1.3 Indikatorensystem zur Strassen- verkehrsdelinquenz

Gleichzeitig mit den Indikatoren der Strassenverkehrs- delinquenz wurden weitere Indikatorensysteme wie zur nachhaltigen Entwicklung, zur Bildung sowie zur Gleich- stellung von Frau und Mann erarbeitet. In Anbetracht der Fülle von statistisch verfügbaren Daten in einer Viel- zahl von Bereichen galt es, diese Ergebnisse aufzuberei- ten, um in systematischer Weise Informationen über die relevanten Dimensionen eines beobachteten Sachver- halts oder Themenfeldes bereitzustellen. Die Ergebnisse geben zudem Aufschluss über den Grad der Zielerrei- chung von Gesetzesänderungen und Präventionsmass- nahmen und über deren Auswirkungen im Zeitverlauf. Ausserdem bieten sie die Möglichkeit, delinquente Len- kerinnen und Lenker über den gesamten Strafverfol- gungsprozess hinweg statistisch zu verfolgen.

Das 2005 eingeführte Beobachtungssystem konzent- rierte sich auf die zwei Hauptbereiche der Strassen- verkehrsdelinquenz: die Geschwindigkeitsübertretun- gen und das Fahren in angetrunkenem Zustand. Um die 80%¹⁰ der im Strafregister eingetragenen Verurtei- lungen wegen Verkehrsdelikten entfallen auf diese bei- den Bereiche.

⁶ Weitere Einzelheiten finden sich in den Steckbriefen der Erhebungen unter www.statistik.admin.ch → Themen → 19 – Kriminalität, Strafrecht → Erhebungen, Quellen.

⁷ Das Administrativmassnahmen-Register (ADMAS) und das Strassenver- kehrsunfall-Register (SVU) werden vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geführt. Bis 2010 war das BFS für die Führung der Strassenverkehrsun- fall-Datenbank zuständig.

⁸ Vgl. Medienkonferenz des BFS vom 11. Oktober 2005 und <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/19/22/press.html?pressID=3525>.

⁹ An dieser Stelle sei nochmals allen Polizeibeamtinnen und -beamten herz- lich gedankt für die gewissenhafte Beantwortung unserer Fragebogen, E-Mails und weiteren Rückfragen. Ferner gilt unser Dank der Leitung des Verbandes der Strassenverkehrsverantwortlichen der Kantons- und Ge- meindepolizeien sowie der Strassenverkehrskommission der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS).

¹⁰ www.statistik.admin.ch → Themen → 19 – Kriminalität, Strafrecht → Querschnittsthemen → Strassenverkehrsdelinquenz → Daten → Strafrechtliche Verurteilungen → Straftaten

Weitere Themen wie das Nichttragen von Sicherheitsgurten, der nicht betriebssichere Zustand eines Fahrzeugs und das Fahren ohne Führerausweis¹¹ liessen sich anhand von Indikatoren ebenfalls näher untersuchen. Ressourcenbedingt wurde das Projekt jedoch auf die zwei vorgenannten Hauptbereiche ausgerichtet.

Das Indikatorensystem beleuchtet zudem weitere Aspekte wie die Häufigkeit von begangenen, aber nicht entdecktem deliktischen Verhalten, die Polizeikontrollen, die verhängten Sanktionen, die Wiederverurteilungen usw. Für jedes Thema wurden Untergruppen definiert. So wird die Thematik der Dichte der Polizeikontrollen mittels zweier Unterthemen dargestellt: der effektiven und der wahrgenommenen Kontrolldichte. Die Messung der effektiven Kontrolldichte stützt sich auf die bei den Polizeikontrollen erhobenen Informationen. Die wahrgenommene Kontrolldichte wird aufgrund der Aussagen von telefonisch befragten Fahrzeuglenkenden ermittelt.

Verschiedene Themen können durch mehrere Indikatoren gemessen und dargestellt werden. So kann der Häufigkeit von Fahren in angetrunkenem Zustand (Dunkelziffer) auf verschiedene Weisen angenähert werden, z.B. dank den anlässlich von Telefonbefragungen gemachten Aussagen von Fahrzeuglenkenden oder aufgrund der Ergebnisse der Polizeikontrollen. Jeder Indikator hat eine bestimmte Aussagekraft sowie Vor- und

Nachteile in Bezug auf Validität und Verlässlichkeit. Für jeden Indikator werden die Erhebungsmethode und die Grenzen seiner Aussagekraft beschrieben.

Die Daten zur Strassenverkehrsdelinquenz werden nach einem einheitlichen Schema dargestellt. Sie liefern allgemeine Informationen zum Indikator mit Postulatwortlaut, zum Beschrieb des Indikators, zu den verwendeten Werten, zu der beobachteten Entwicklung sowie ein Kommentar der Ergebnisse. Die Resultate werden in grafischer Form dargestellt und die dazugehörigen Daten in tabellarischer Form zum Herunterladen angeboten. Eine kurze Evaluation der Stichhaltigkeit und der Grenzen des Indikators zur Beobachtung des im Postulat beschriebenen Phänomens werden vorgestellt. Definitionen, Quellen, methodische Angaben und Links zu weiteren Dokumenten, die im Zusammenhang mit dem Indikator von Interesse sein können, sind ebenfalls verfügbar.

Das Indikatorensystem soll auf informative, leicht verständliche und repräsentative Weise über den Zustand und die Entwicklung der verschiedenen Dimensionen der Strassenverkehrsdelinquenz und den damit verbundenen Themenbereichen berichten. Gleichzeitig sollen der systemische Charakter der Indikatoren der Strassenverkehrsdelinquenz und ihre Verflechtung untereinander deutlich gemacht werden.

T1 Indikatorenliste zur Strassenverkehrsdelinquenz bezüglich Fahren in angetrunkenem Zustand

Themen	Indikatoren
Effektive Kontrolldichte	<ul style="list-style-type: none"> – Getestete Fahrzeuglenkende – Getestete Personen unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden – Atemalkoholmessgeräte
Wahrgenommene Kontrolldichte	<ul style="list-style-type: none"> – Personen, die mit einer Alkoholkontrolle rechnen – Personen, die vermehrte Alkoholkontrollen befürworten
Delinquentes Verhalten	<ul style="list-style-type: none"> – Selbstberichtetes straffälliges Verhalten – Führerausweisentzüge – Übertretungsquote
Effektive Unsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Alkoholbedingte Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten
Wahrgenommene Unsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Angst vor einem alkoholbedingten Unfall
Strenge der Gerichte	<ul style="list-style-type: none"> – Anteil der Freiheitsstrafen – Höhe der Bussen – Dauer der Freiheitsstrafen
Wirksamkeit der Sanktionen	<ul style="list-style-type: none"> – Rückfall (Wiederverurteilungsrate)
Öffentliche Meinung – Akzeptanz der Gesetzgebung	<ul style="list-style-type: none"> – Befürworten der Senkung des Alkoholgrenzwerts – Befürworten systematischer Alkoholkontrollen
Öffentliche Meinung – Schwere der Straftat	<ul style="list-style-type: none"> – Beurteilen des Fahrens in angetrunkenem Zustand als kriminell

¹¹ Die Einführung neuer Themen wird im Verlaufe des Jahres 2014 im Rahmen der Revision der BeMO geprüft.

1.4 Theoretische Modelle zur Prävention und Kontrolle des Fahrens in angetrunkenem Zustand

Die theoretischen Modelle zur Planung und Förderung der Massnahmen und Instrumente für die Verkehrssicherheit werden europaweit zusehends verfeinert. Diese Modelle gehen vom Grundgedanken aus, dass das System Strassenverkehr immer sicherer gestaltet und das Fehlverhalten der Fahrzeuglenkenden zunehmend verringert werden soll¹².

Bezüglich des Fahrens in angetrunkenem Zustand stehen dabei weniger die materiellen Aspekte, sondern vielmehr das Verhalten der Fahrzeuglenkenden im Vordergrund. Bis vor Kurzem gab es im Wesentlichen zwei entgegengesetzte theoretische Ansätze, die auf eine Senkung der Anzahl alkoholbedingter Unfälle abzielten. Der erste Ansatz plädiert dafür, durch die Verstärkung des gesellschaftlichen Problembewusstseins für Alkohol am Steuer die Anzahl Trunkenheitsfahrten zu verringern. Der zweite Ansatz setzt bei den fehlbaren Fahrzeuglenkenden an, indem die Wahrscheinlichkeit, in flagranti erwischt zu werden, durch spezifische Massnahmen erhöht wird. Seit den 1980er-Jahren überwiegt dieser zweite Ansatz bei der Konzeption und Umsetzung der Politiken im Bereich der Verkehrssicherheit.

Heute legen internationale Fachkreise im Bereich der Verkehrssicherheit¹³ den Fokus auf die drei Aspekte Gesetzgebung, Polizeipraxis und Prävention¹⁴. Seit einigen Jahren liegt die Betonung hauptsächlich auf den Polizeikontrollen. Die überwiegende Mehrheit der Industrieländer hat ihre Rechtsvorschriften nach den theoretischen Modellen ausgerichtet, die besagen, dass das Unfallrisiko mit steigendem Alkoholkonsum zunimmt. Vor diesem Hintergrund hat die Schweiz im Jahr 2005 den zulässigen Alkohol-Grenzwert von 0,8‰ auf 0,5‰ gesenkt und die systematischen bzw. anlassfreien Atemalkoholkontrollen eingeführt. Diese Kontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit erlauben es der Polizei, die effektive und wahrgenommene Wahrscheinlichkeit, sich einem Alkoholtest unterziehen zu müssen, zu erhöhen (vgl. Kapitel 1.5).

Im Bereich der Prävention führt die Schweiz seit vielen Jahren Informationskampagnen gegen das Fahren in angetrunkenem Zustand durch. Anlässlich der Einführung des maximal zulässigen Blutalkoholwertes von 0,5‰ hat die bfu ihre Kampagnen intensiviert. Dabei trugen die breite öffentliche Diskussion um die Einhaltung dieser Limite («Ein Glas ist genug» versus «Wer fährt, trinkt nicht») und die Stellungnahmen verschiedener Interessengruppen eher dazu bei, die Legitimation der getroffenen Massnahmen zu erhöhen, als sie in Frage zu stellen. Diese Entwicklung bestätigte sich mit der Annahme des neuen Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» durch die eidgenössischen Räte im Juni 2012¹⁵. Darin enthalten sind Massnahmen gegen Raser wie die Einziehung und Verwertung (Verkauf) von Motorfahrzeugen sowie das Verbot von Radarwarnungen. Ebenfalls angepasst wird das Mindestalter für Radfahrende und Fuhrleute (Lenker von Tiergespannen). Das erste Massnahmenpaket ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten¹⁶. Das zweite Paket, das teilweise am 1. Januar 2014 in Kraft getreten ist, beinhaltet Massnahmen wie das Verbot für gewisse Personengruppen unter Alkoholeinfluss ($\geq 0,1\text{‰}$) zu fahren sowie die obligatorische Ermittlung der Fahrtüchtigkeit bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6‰ oder mehr¹⁷.

Heute konzentrieren sich die theoretische und die evaluative Forschung auf die Durchführung der Polizeikontrollen. Im Zentrum steht die Frage, wie diese Kontrollen optimiert werden können, wenn davon auszugehen ist, dass nicht nur die effektive, sondern auch die wahrgenommene Kontrollwahrscheinlichkeit erhöht werden soll. Es reicht deshalb nicht, Anzahl und Häufigkeit der polizeilichen Kontrollen zu erhöhen. Damit diese Erhöhung möglichst wirksam ist, muss sie auch von der ganzen Bevölkerung wahrgenommen werden (Beirss, 2010). Die Möglichkeit, anlassfreie Atemalkoholkontrollen durchzuführen, ist in diesem Zusammenhang das gewichtigste Instrument.

¹² Vgl. hierzu Perkins (2010).

¹³ Vgl. das «International Transport Forum» und das «Transport Research Centre» der OECD sowie verschiedene nationale Forschungszentren für Verkehrssicherheit wie das «Institute for Road Safety Research» (SWOV) der Niederlande.

¹⁴ Die Kriminologie unterscheidet gewöhnlich zwischen Generalprävention und Spezialprävention. Unter Generalprävention sind alle Mittel zu verstehen, die die Gesellschaft von der Begehung einer Straftat abschrecken. Die Spezialprävention zielt demgegenüber darauf ab, durch unmittelbares Einwirken auf den Täter Rückfälle zu verhindern (Killias et al., 2012).

¹⁵ BBl 2010 8447

¹⁶ Vgl. <http://www.admin.ch/aktuell/00089/?lang=de&msg-id=46713> und <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=de>.

¹⁷ Vgl. <http://www.astra.admin.ch/00638/index.html?lang=de&msg-id=51135> und <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/06301/index.html?lang=de>.

Nach heute geltendem Recht genügt in der Schweiz das Ergebnis einer Atemalkoholprobe nicht, um alkoholisierte Fahrzeuglenkende zu sanktionieren. Der Wert muss grundsätzlich durch eine Blutprobe bestätigt werden. Einzig bei Werten zwischen 0,5‰ und 0,8‰ und wenn die auf Alkohol kontrollierte Person das Ergebnis anerkennt, kann auf die Blutprobe verzichtet werden. Selbst mit dem dritten Massnahmenpaket von «Via sicura», welches ab 2015 unter anderem den Ersatz der Blutproben durch beweissichere Atemalkoholproben vorsieht, wird sich die Evaluationsperspektive nicht ändern. Mittelfristig wird sich die Forschung deshalb auf die Optimierung der Polizeikontrollen konzentrieren müssen.

In Bezug auf ein möglichst effizientes Vorgehen gegen Straftäter relativieren verschiedene Publikationen¹⁸ die Wirkung von Sanktionen zur Abschreckung von Fehlverhalten stark. Sie machen zum einen geltend, dass sich die Menschen generell an die Gesetze halten, weil sie im Sinne der Einhaltung der Regeln und Gesetze der Gesellschaft sozialisiert wurden. Zum anderen geht es den Straftätern in sämtlichen Bereichen der Strassenverkehrsdelinquenz weniger um die Höhe des möglichen Strafmasses im Falle einer Verurteilung als vielmehr darum, nicht «erwischt» zu werden, d.h. von der Polizei nicht entdeckt oder kontrolliert zu werden. Dies gilt für die Strassenverkehrsdelinquenz noch mehr als für andere Arten von Straftaten.

1.5 Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) 2005

Die Strassenverkehrsdelinquenz ist seit Jahrzehnten bei Weitem die grösste Deliktgruppe: Im Jahr 2012 fordern Strassenverkehrsdelikte (51% aller Strafverurteilungen) am meisten Todesopfer (301 Verkehrstote) und verursachen sehr hohe finanzielle und soziale Kosten. Eine Vielzahl von parlamentarischen Vorstössen zum Thema SVG in den 1990er-Jahren und die Erkenntnisfortschritte im Bereich der Verkehrssicherheit liessen eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes schliesslich dringlich erscheinen. Am 31. März 1999 wurde die Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes unterbreitet¹⁹. Die Revision setzte im Wesentlichen beim Risikofaktor Mensch an. Im Zentrum der Botschaft standen drei Massnahmen: eine bessere Fahrausbildung durch die Einführung

der Zweiphasenausbildung zum Erwerb des Führerausweises, ein wirksameres Vorgehen gegen Personen, die wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimittelinfluss fahruntüchtig sind und ein härterer Umgang mit Wiederholungstätern («Kaskadensystem»: z.B. schrittweise Verlängerung des Ausweisentzuges). Darüber hinaus enthielt der Entwurf Bestimmungen zur Anpassung an das Recht der Europäischen Union.

Hinsichtlich des Fahrens unter Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimittelinfluss hielt die Botschaft fest, dass Alkohol am Steuer nach wie vor eine Hauptursache der Unfälle mit tödlichem Ausgang ist. Nach der bis 2004 geltenden Regelung konnten ausschliesslich Fahrzeuglenkende und an Unfällen beteiligte Personen, bei denen Anzeichen von Angetrunkenheit vorlagen, geeigneten Untersuchungen unterzogen werden. Um die Kontrollwahrscheinlichkeit zu erhöhen, sollten deshalb Atemluftkontrollen angeordnet werden können, auch ohne dass ein objektiver Anfangsverdacht auf Angetrunkenheit vorliegt. Gleichzeitig beabsichtigte der Bundesrat der Mehrheit der europäischen Länder zu folgen, die bereits die Blutalkoholpromillegrenze von 0,5‰ eingeführt hatten. Die Neuerungen des Strassenverkehrsgesetzes wurden am 14. Dezember 2001 vom Parlament angenommen und am 1. Januar 2005 in Kraft gesetzt.

Zur Vorbereitung der Umsetzung dieser gesetzlichen Neuerungen führten die Behörden, die Kantonspolizeien und die bfu grosse Informations- und Kommunikationskampagnen durch. Interessengruppen wie Gastwirte und Restaurateure, die negative Auswirkungen auf ihren Umsatz befürchteten, regten die öffentliche Diskussion bereits vor dem Inkrafttreten des geänderten Gesetzes zusätzlich an. Dadurch wurden die neuen Massnahmen bezüglich Alkohol am Steuer in das Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit gerückt.

Diese Entwicklung fand mit der oben erwähnten Annahme des zusätzlichen Massnahmenpakets im Rahmen von «Via sicura» durch das Parlament im Juni 2012 ihre Fortsetzung.

¹⁸ Vgl. unter anderem Albrecht (1982), Homel (1988), Siegrist (2010a) und Siegrist (2010b).

¹⁹ BBl 1999 4462

1.6 Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches 2007

Nach 1945 wurde das Strafrecht in zahlreichen Ländern Westeuropas revidiert. Im Zuge dieser Entwicklung leitete auch die Schweiz ab 1984 eine Reform des Sanktionenrechts ein. Ziel der Revision war – wie in anderen Ländern – die Zurückdrängung der kurzen Freiheitsstrafen²⁰, denen in generalpräventiver Hinsicht kein grösseres Abschreckungspotenzial attestiert wird als den weniger strengen Sanktionen²¹. Studien im Bereich der Alltagsdelinquenz und insbesondere der SVG-Vergehen haben gezeigt, dass die Sanktionen in generalpräventiver wie auch in spezialpräventiver Hinsicht austauschbar sind. Bei gleicher Wirksamkeit würde es sich daher empfehlen, die kostengünstigsten Sanktionsarten zu wählen. Haft ist bei weitem die teuerste Sanktionsvariante.

Die Revision des Sanktionenrechts wurde 2002 von den eidgenössischen Räten verabschiedet und nach einigen Nachbesserungen im Jahr 2006 per 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt. Damit wurden zwei neue Strafen – die Geldstrafe und die gemeinnützige Arbeit – eingeführt. Die gemeinnützige Arbeit an Stelle einer unbedingten Freiheitsstrafe von höchstens drei Monaten war bereits 1990 versuchsweise eingeführt worden. Mit der Revision wurde die Verhängung von kurzen Freiheitsstrafen unter sechs Monaten neu an besondere Bedingungen geknüpft. So kann seit 2007 eine kurze Freiheitsstrafe nur dann verhängt werden, wenn die Voraussetzungen für eine bedingte Strafe nicht vorliegen und wenn zu erwarten ist, dass eine Geldstrafe oder gemeinnützige Arbeit nicht vollziehbar wäre (Art. 41 StGB). Im Übrigen können Strafen bis zu zwei Jahren (vorher bis zu 18 Monaten) bedingt ausgesprochen werden. Auch bei Geldstrafen und gemeinnütziger Arbeit ist eine bedingte Verurteilung möglich. Schliesslich wurde die teilbedingte Verurteilung eingeführt, bei der ein Teil der Strafe bedingt, der andere Teil unbedingt vollzogen wird.

Das neue Sanktionensystem war von Beginn weg heftig umstritten. Zwei Projekte befinden sich derzeit in Revision: Zum einen soll der Allgemeine Teil des Strafgesetzbuches (StGB) erneut geändert werden. Nach dem Willen des Parlaments sollen die Gerichte künftig wieder kurze bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen

aussprechen können. Gleichzeitig soll die bedingte Geldstrafe, deren abschreckende Wirkung bezweifelt wird, abgeschafft werden.²² Zum anderen sollen die Strafen im Besonderen Teil des Strafgesetzbuches auf der Grundlage des geplanten neuen Sanktionensystems harmonisiert werden.

1.7 Darstellung der detaillierten Ergebnisse

Die verschiedenen Indikatoren werden anhand von Grafiken und Tabellen dargestellt. Um die Suche der Tabellen im Anhang zu erleichtern, wurde für die Tabellen die gleiche Nummerierung wie für die Grafiken verwendet. Die detaillierten Daten zur Grafik G 2.1a finden sich zum Beispiel in der Tabelle T 2.1a.

Bei Stichprobenerhebungen wie der Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist zu berücksichtigen, dass die Ergebnisse nicht die wahren Werte darstellen, sondern Schätzungen aufgrund der Antworten der Befragten sind. Bei einer Zufallsstichprobe wird deshalb ein Vertrauensintervall berechnet und dieses beinhaltet mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit den wahren Wert (95%). Bei der Berechnung der Vertrauensintervalle (die die Fehlermarge begrenzen) müssen der Stichprobenplan, die Gewichtung und die Häufigkeit der verschiedenen Antwortwahlen berücksichtigt werden. Je kleiner die Anzahl der Befragten für eine gegebene Antwortmöglichkeit ist, desto grösser werden die Vertrauensintervalle²³.

²⁰ Vgl. insbesondere die historischen Exponenten der Befürworter kurzer Freiheitsstrafen wie der Strafrechtsprofessoren Franz von Liszt (Deutschland) oder Carl Stooss (Schweiz) und von Kriminologen wie G. Kaiser, H.-J. Kerner, K.-L. Kunz und W. Heinz.

²¹ Vgl. grundlegender Artikel zur Gleichwertigkeit der Sanktionen (Albrecht et al., 1981).

²² http://www.ejpd.admin.ch/content/ejpd/de/home/themen/sicherheit/ref_gesetzgebung/ref_sanktionensystem.html und <http://www.ejpd.admin.ch/content/ejpd/de/home/dokumentation/mi/2012/2012-12-190.html>.

²³ Nähere Einzelheiten vgl. Fink & Vaucher (2006).

2 Ergebnisse und Grafiken

2.1 Polizeikontrollen

Die Alkoholkontrollen sind zwischen 2001 und 2012 gestiegen, aber die Strassenverkehrsbenützenden fühlen sich nicht stärker kontrolliert. Die Indikatoren der effektiven Dichte zeigen eine gleiche Tendenz: die Alkoholtests steigen seit 2001. Im Gegensatz dazu ist die Wahrnehmung der Kontrollen mehr oder weniger stabil geblieben. Im internationalen Vergleich ist die Dichte von Alkoholkontrollen eher gering.

Alkoholtests haben stark zugenommen

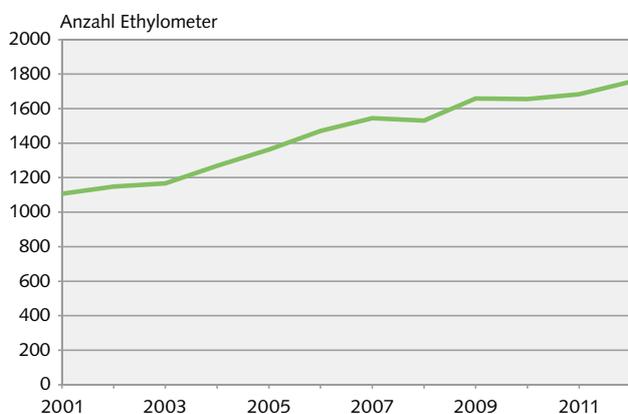
Den Polizeibehörden stehen seit 2001 deutlich mehr Ethylometer zur Verfügung. Ihre Zahl ist im Durchschnitt um 5% pro Jahr angestiegen: von 1107 Ethylometern im Jahr 2001 auf 1756 im Jahr 2012 (G 1.1). Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die sich einer Atemalkoholkontrolle unterziehen mussten, hat sich ebenfalls stark erhöht. Im Gegensatz zur Zunahme der Ethylometer war der Anstieg der Anzahl getesteter Fahrzeuglenkender jedoch weniger konstant. Bis 2003 blieb die Kontrolldichte unverändert. Mit der Einführung der neuen Massnahmen im Bereich Alkohol am Steuer am 1. Januar 2005

(hauptsächlich mit der Möglichkeit systematische Kontrollen durchzuführen), hat sich der Anteil der getesteten Fahrzeuglenkenden zwischen 2003 (2%) und 2005 (5%) mehr als verdoppelt (G 1.2). Im Jahr 2007 mussten sich 6% der Fahrzeuglenkenden nach eigenen Angaben einem Alkoholtest unterziehen. Seither ist dieser Anteil nicht mehr gestiegen, die Kontrollintensität liegt stabil bei 6%.

Dieser prozentmässige Anstieg der getesteten Fahrzeuglenkenden scheint auf eine prozentmässige Zunahme der getesteten unter den angehaltenen Personen zurückzuführen zu sein (z.B. nach einem Unfall oder einer unverhofften Kontrolle). Im Jahr 2001 musste sich lediglich 18% der polizeilich angehaltenen Fahrzeuglenkenden einer Atemalkoholkontrolle unterziehen (G 1.3). Im Jahr 2005 waren es mehr als doppelt so viele (40%). Seither haben die Polizeibehörden die Kontrolldichte weiter erhöht. 2010 wurde nahezu die Hälfte (45%) der angehaltenen Fahrzeuglenkenden einem Alkoholtest unterzogen.

Der Polizei zur Verfügung stehende Atemalkoholmessgeräte

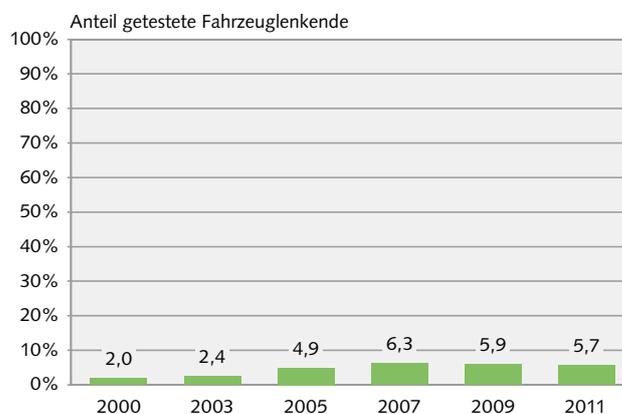
G 1.1



Quelle: BFS – Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) © BFS 2014

Anteil Fahrzeuglenkende, die innerhalb eines Jahres in mindestens eine Alkoholkontrolle gerieten

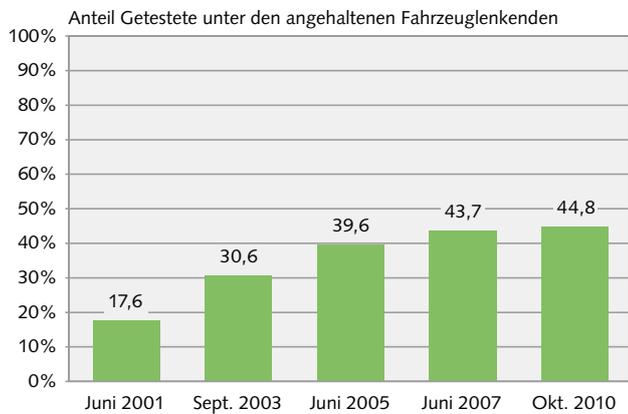
G 1.2



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2014

Anteil von der Polizei angehaltene Fahrzeuglenkende, die mindestens einmal auf Alkohol getestet wurden

G 1.3



Quelle: BFS – Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) © BFS 2014

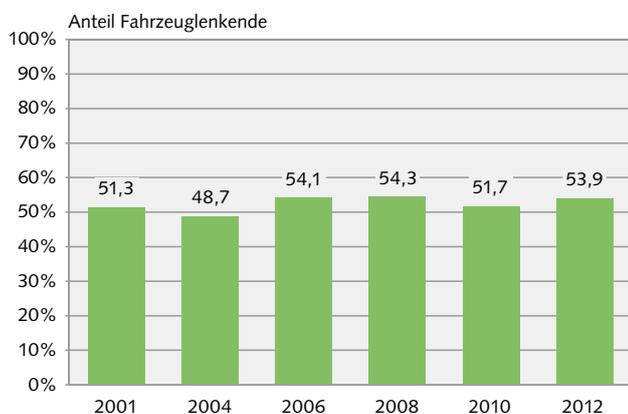
Leichte Zunahme der wahrgenommenen Kontrollintensität

Mehr als die Hälfte der Fahrzeuglenkenden rechnet damit, auf Alkohol kontrolliert zu werden (G 1.4). Die Zunahme der Anzahl Personen, die sich zwischen 2003 und 2005 einer Alkoholkontrolle unterziehen mussten (G 1.2) übersteigt dabei den Anstieg der Fahrzeuglenkenden von 2004 bis 2006, die mit einer Kontrolle rechneten (G 1.4). Diese Zunahme der Alkoholtests scheint eine leichte direkte Auswirkung auf die wahrgenommene Kontrolldichte zu haben.

Nach der Inkraftsetzung der neuen Massnahmen ist die Anzahl der Fahrzeuglenkenden, die vermehrte Kontrollen begrüssen (G 1.5) im Jahr 2006 gesunken. Seit 2008 liegt dieser Anteil aber erneut in einem Bereich,

Anteil Fahrzeuglenkende, die erwarten von der Polizei auf Alkohol kontrolliert zu werden

G 1.4



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2014

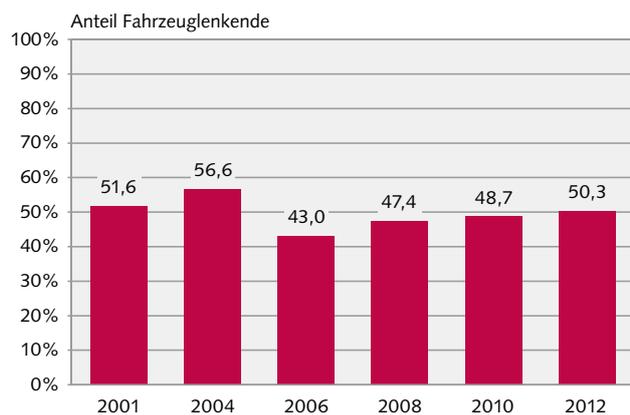
der sich gegenüber 2001 statistisch nicht signifikant verändert hat. Der Anteil der Personen, die häufigere Alkoholkontrollen befürworten, hat sich auch zwischen 2001 und 2012 nicht statistisch signifikant verändert.

Kontrolldichte international vergleichsweise tief

Obschon die Alkoholkontrolldichte in der Mitte des letzten Jahrzehnts stark erhöht wurde, war die im Jahr 2009 beobachtete Kontrollquote von 6% im Vergleich zu anderen Ländern weiterhin eher tief. Zum Vergleich: 2005 betrug der Anteil der getesteten Fahrzeuglenkenden in Spanien 8%, in Griechenland und in den Niederlanden 13%, in Frankreich 15% und in Schweden sogar 21% (G 1.6).

Anteil Fahrzeuglenkende, die Alkoholkontrollen als «zu selten» erachten

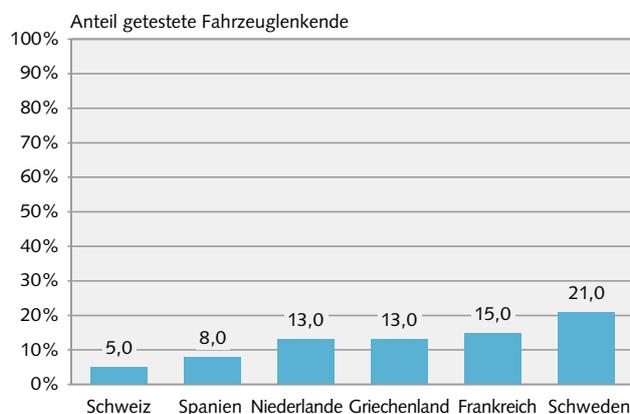
G 1.5



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2014

Anteil Fahrzeuglenkende, die 2005 mindestens einmal auf Alkohol getestet wurden, internationaler Vergleich

G 1.6



Quelle: ETSC – European Transport Safety Council © BFS 2014

Indikatoren

Die Indikatoren zur Intensität der Polizeikontrollen lassen sich in zwei Kategorien einteilen: in die Indikatoren der effektiven und der wahrgenommenen Kontrolldichte. Als Indikatoren der effektiven Kontrollintensität werden die Anzahl Messgeräte, die den Polizeibehörden zur Durchführung der Kontrollen zur Verfügung stehen (G 1.1), sowie der Anteil der kontrollierten an allen (G 1.2) beziehungsweise an den von der Polizei angehaltenen Fahrzeuglenkenden (G 1.3) herangezogen. Auch der internationale Vergleich der Alkoholtests (G 1.6) wird der effektiven Kontrollintensität zugerechnet. Als Indikatoren der wahrgenommenen Kontrollintensität dient der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die mit einer Alkoholkontrolle rechnen (G 1.4) respektive diese als zu selten erachten (G 1.5).

Definition

Systematische Alkoholkontrollen: Bis 2004 durfte die Polizei Alkoholkontrollen nur dann durchführen, wenn die Lenkerinnen oder Lenker Anzeichen von Angetrunkenheit aufwiesen. Sie war somit nicht befugt, bei allen oder bei einem Teil der angehaltenen Fahrzeuglenkenden systematische Alkoholkontrollen durchzuführen. Seit dem Inkrafttreten des revidierten SVG im Jahr 2005 ist die Polizei berechtigt, Atemalkoholkontrollen systematisch, d.h. auch ohne Anzeichen von Trunkenheit, durchzuführen.

2.2 Riskantes Fahrverhalten

Alkohol am Steuer ist seltener geworden. Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die angeben gelegentlich alkoholisiert ein Fahrzeug zu lenken, ging von 2003 bis 2009 um die Hälfte zurück. Der Anteil positiver Alkoholtests bei Polizeikontrollen sinkt kontinuierlich. Das Inkrafttreten der Neuregelungen im Strassenverkehr im Jahr 2005 schien sich – zumindest auf kurze Sicht – positiv auf dieses risikoreiche Verhalten ausgewirkt zu haben, wie die stark rückläufige Anzahl Führerausweisentzüge wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand mit Unfallfolge zeigt.

Selbstdeklariertes Fahren in angetrunkenem Zustand rückläufig

Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die angeben mindestens einmal pro Jahr alkoholisiert ein Fahrzeug zu lenken, ist zwischen 2003 und 2009 um mehr als die Hälfte gesunken. Bei den selbstdeklarierten Fahrten mit einem Alkoholspiegel von 0,5‰ oder mehr sank dieser Anteil von 36% im Jahr 2003 auf einen Tiefststand von 18% im Jahr 2009, gefolgt von einem Wiederanstieg auf 23% im Jahr 2011 (G 2.1a). Bei den Fahrten mit einem Alkoholspiegel von 0,8‰ oder mehr ergab sich ein Rückgang von 21% im Jahr 2003 sowie auf 11% im Jahr 2011 (G 2.1b).

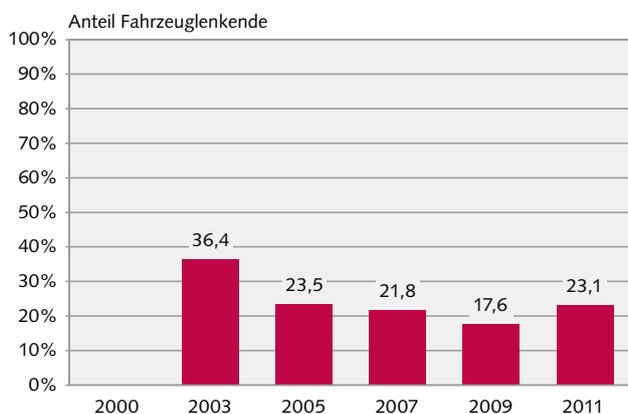
Sinkender Anteil positiver Alkoholtests

Der Rückgang des Risikoverhaltens zeigt sich auch beim Indikator, der über den Anteil positiver Alkoholtests informiert. Der Anteil der getesteten Fahrzeuglenkenden mit einem Blutalkoholwert von 0,8‰ oder mehr fiel zwischen 2001 und 2010 von 24% auf 5% (G 2.2b). Die gleiche Tendenz war auch beim Grenzwert 0,5‰ zu beobachten: Wiesen im Juni 2001 noch 51% der getesteten Fahrzeuglenkenden einen Blutalkoholwert von 0,5‰ oder mehr auf, waren es im Oktober 2010 nur noch 8% (G 2.2a). Der starke Abfall der Anzahl angetrunkenen Fahrzeuglenkender im 2005 ist jedoch mit Vorsicht zu interpretieren. Bis 2005 durften nur Fahrzeuglenkende mit Anzeichen von Trunkenheit getestet werden. Systematische Kontrollen waren nicht zulässig. Allerdings kann seit 2005 ein stetiger und regelmässiger Rückgang beobachtet werden.

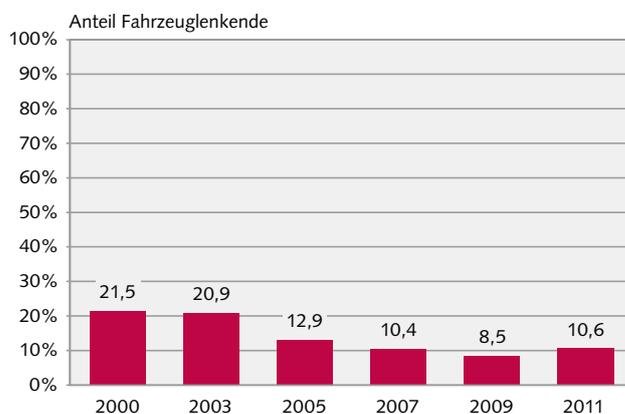
Anteil Personen, die glauben, mindestens einmal pro Jahr alkoholisiert ein Fahrzeug gelenkt zu haben

G 2.1

a) Alkoholspiegel von 0,5‰ oder mehr



b) Alkoholspiegel von 0,8‰ oder mehr (qualifizierte Blutalkoholkonzentration)



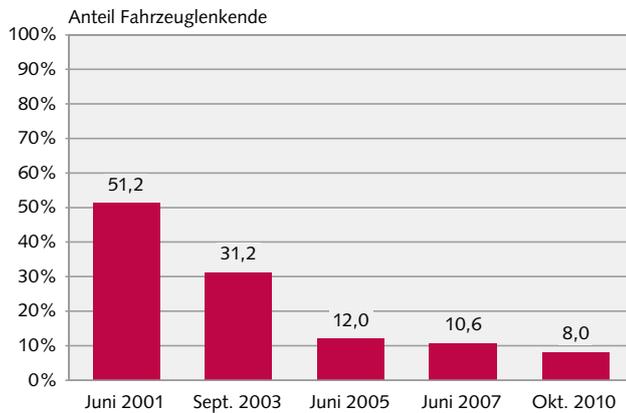
Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2014

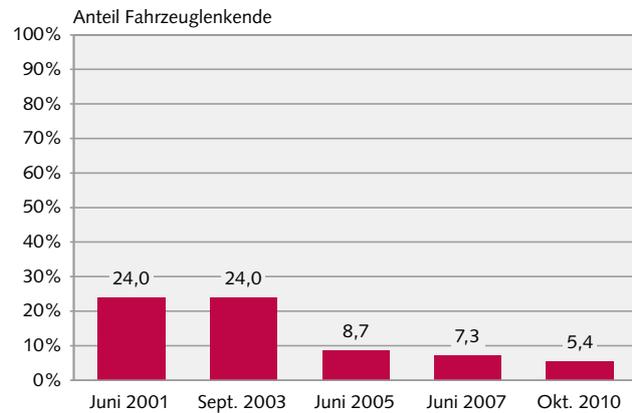
Anteil getestete Fahrzeuglenkende mit einem Alkoholspiegel von 0,5‰ bzw. 0,8‰ oder mehr

G 2.2

a) Alkoholspiegel von 0,5‰ oder mehr



b) Alkoholspiegel von 0,8‰ oder mehr (qualifizierte Blutalkoholkonzentration)



Quelle: BFS – Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

© BFS 2014

Weniger Führerausweisentzüge wegen Alkohol am Steuer mit Unfall

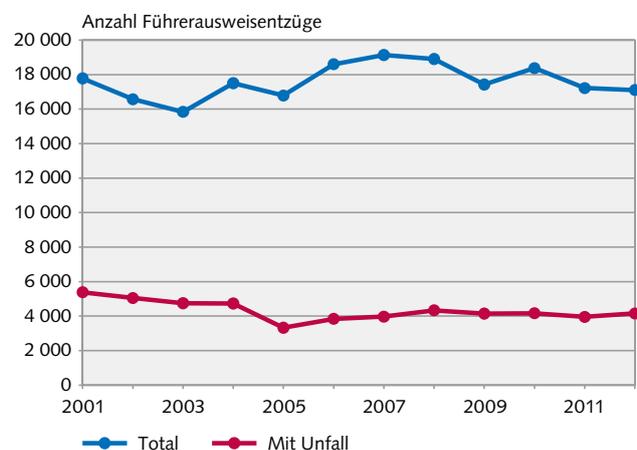
Die Gesamtzahl der Führerausweisentzüge nach Fahrten in angetrunkenem Zustand ist über den ganzen Zeitraum von 2000 bis 2012 betrachtet mit rund 17'500 Entzügen pro Jahr relativ stabil geblieben (G 2.3). Eine Zunahme kann zwischen 2006 und 2010 beobachtet werden. Diese lässt jedoch nicht auf eine Zunahme des Risikoverhaltens schliessen. Die Gesamtzahl der Führerausweisentzüge wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand hängt stark von der polizeilichen Kontrolltätigkeit ab. Tatsächlich wurden zwischen 2005 und 2007 deutlich mehr Alkoholkontrollen durchgeführt (G 1.2). Die Kontrollhäufigkeit hat sich auf diesem erhöhten Niveau stabilisiert.

Die Betrachtung der Entwicklung der Führerausweisentzüge wegen Alkohol am Steuer mit Unfallfolge ist vorteilhaft, weil sie nicht direkt durch die Kontrolldichte beeinflusst wird. Verglichen mit allen Führerausweisentzügen ergibt sich denn auch ein etwas anderes Bild. Nach dem Inkrafttreten des revidierten SVG im Jahr 2005 ging die Zahl der Führerausweisentzüge wegen Alkohol am Steuer mit Unfall im Vergleich zum Vorjahr um 30% zurück (G 2.3). Die hohe mediale Aufmerksamkeit, die dem Thema zu Teil wurde, scheint sich zumindest auf kurze Sicht positiv ausgewirkt zu haben. Mittelfristig, im Zeitraum von 2005 bis 2008, ist ein kontinuierlicher Anstieg zu beobachten. Allerdings ist die Gesamtzahl dieser Fälle seit 2008 erneut leicht rückläufig. Der 2008 erreichte Stand liegt unter dem Ergebnis von 2004. Im Jahr 2012 gab es 12% weniger Führerausweisentzüge wegen Alkohol am Steuer mit Unfall als 2004 und sogar 23% weniger als 2001.

Anzufügen ist, dass der Motorfahrzeugbestand in den ersten zwölf Jahren des 21. Jahrhunderts um 19% zugenommen hat (T 7.1) und die Zahl der jährlich mit privaten Verkehrsmitteln in der Schweiz zurückgelegten Kilometer bis 2011 um 12% gestiegen ist (T 7.2) (vgl. Kapitel 4 – Anhänge).

Führerausweisentzüge nach Fahrten in angetrunkenem Zustand

G 2.3



Quelle: ASTRA, BFS – Statistik der Administrativmassnahmen (ADMAS)

© BFS 2014

Indikatoren

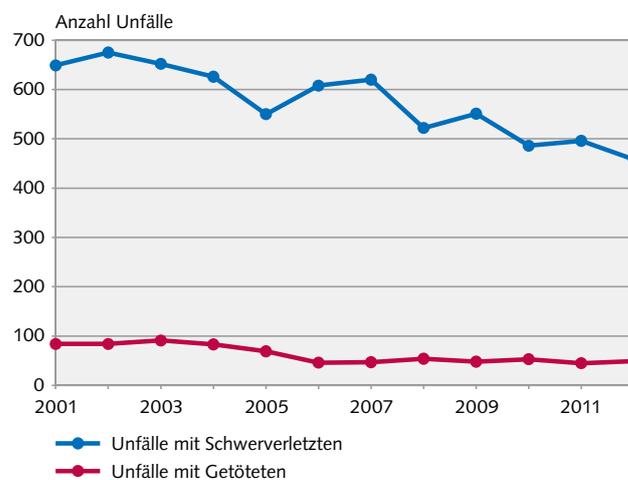
Die Indikatoren zur Evaluation von riskantem Fahrverhalten umfassen den Anteil der Fahrzeuglenkenden, die glauben, mindestens einmal im Vorjahr mit einem Alkoholspiegel von mindestens 0,8‰ beziehungsweise 0,5‰ ein Motorfahrzeug gelenkt zu haben (G 2.1), den Anteil der Personen mit einem positiven Blutalkoholwert unter allen polizeilich auf Alkohol getesteten Fahrzeuglenkenden (G 2.2) sowie die Zahl der Führerausweisentzüge nach Fahrten in angetrunkenem Zustand mit oder ohne Unfall (G 2.3).

Definition

Qualifizierte Blutalkoholkonzentration: Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn die Fahrzeuglenkerin oder der -lenker eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspro mille aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8‰ oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr/SR 741.13).

Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten bei Strassenverkehrsunfällen mit mutmasslichem Alkoholeinfluss

G 3.1



Quelle: ASTRA, BFS – Strassenverkehrsunfall-Statistik

© BFS 2014

2.3 Alkoholbedingte Unsicherheit im Strassenverkehr

Die Zahl der schweren Unfälle mit mutmasslichem Alkoholeinfluss ist rückläufig. Innerhalb eines Jahrzehnts sind sowohl die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten als auch die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang stark gesunken. Allerdings befürchten die Motorfahrzeuglenkenden deshalb nicht weniger, in einen alkoholbedingten Unfall zu geraten, unabhängig davon, ob es sich um einen fremdverursachten oder einen selbstverursachten Unfall handelt.

Abnahme der effektiven Unsicherheit

Die Zahl der schweren Unfälle unter mutmasslichem Alkoholeinfluss lag zu Beginn der 2000er-Jahre relativ stabil bei rund 630 Unfällen mit Schwerverletzten und 80 Unfällen mit Getöteten pro Jahr (G 3.1). Mit der Einführung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes im Jahr 2005 setzte ein deutlicher Rückgang ein: Die Unfälle mit Schwerverletzten sanken um 20%, jene mit Todesfolge um 26%. Danach verlief die Entwicklung für beide Kategorien leicht unterschiedlich. Seit 2008 liegt die Anzahl der Unfälle stabil bei ungefähr 500. Im Jahr 2010 fiel die Zahl der mutmasslich alkoholbedingten Unfälle mit Schwerverletzten erstmals unter die 500er-Marke. Dies entspricht einer Abnahme um 28% gegenüber 2001.

Was die Entwicklung der Unfälle mit Todesfolge angeht, so sind die Zahlen seit 2003 rückläufig und liegen seit 2006 stabil bei jährlich etwa 50 Fällen. Eine leichte Zunahme der tödlichen Unfälle konnte im Jahr 2010 beobachtet werden. Dieser Wert ist aber tiefer als in der Vergangenheit.

Wahrgenommene Unsicherheit unverändert

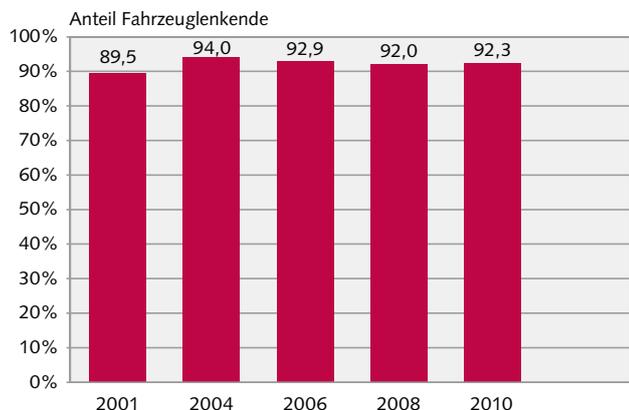
Der überwiegende Teil der Fahrzeuglenkenden äussert eine gewisse Furcht, in einen alkoholbedingten Unfall zu geraten. Im Jahr 2010 befürchteten 92% der Fahrzeuglenkenden, in einen durch eine fremde Person verursachten Unfall verwickelt zu werden (G 3.2a). 22% hatten Angst, selber einen durch Alkohol beeinflussten Unfall zu verursachen (G 3.2b).

Insgesamt geht aus den Ergebnissen hervor, dass die effektive alkoholbedingte Unsicherheit stark abgenommen hat. Diese Entwicklung hatte jedoch keine Auswirkungen auf die wahrgenommene Unsicherheit, die im Berichtsjahrzehnt unverändert geblieben ist.

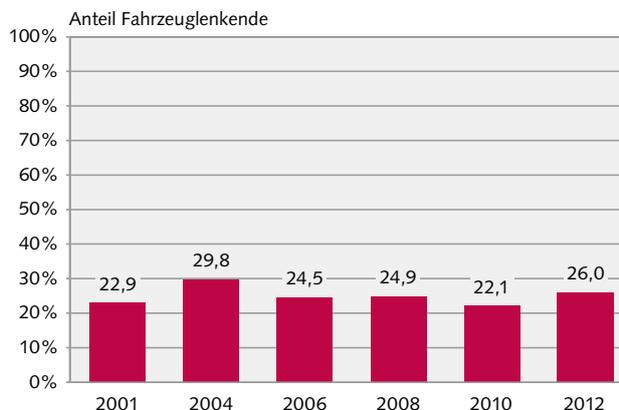
Fahrzeuglenkende mit einer mehr oder weniger starken Furcht vor einem alkoholbedingten Unfall

G 3.2

a) Fremdverschuldeter Unfall



b) Selbstverschuldeter Unfall



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2014

Indikatoren

Die Indikatoren zur Beurteilung der Unsicherheit im Strassenverkehr lassen sich in zwei Kategorien einteilen: die Indikatoren der effektiven Unsicherheit und jene der wahrgenommenen Unsicherheit. Als Indikator der effektiven Unsicherheit dient die Zahl der schweren Unfälle mit mutmasslichem Alkoholeinfluss, bei denen eine oder mehrere Personen starben oder schwer verletzt wurden (G 3.1). Als Indikator der wahrgenommenen Unsicherheit wird der Anteil Motorfahrzeuglenkender verwendet, die mehr oder weniger stark befürchten, in einen alkoholbedingten Strassenverkehrsunfall zu geraten, unabhängig davon, ob es sich um einen fremdverursachten oder einen selbstverursachten Unfall handelt (G 3.2).

Definition

Schwerverletzte: Als «schwer verletzt» gelten Personen, die schwere Beeinträchtigungen aufweisen, die normale Aktivitäten für mindestens 24 Stunden verhindern (z.B. Bewusstlosigkeit, Knochenbruch oder andere Beschwerden, die einen Spitalaufenthalt von mehr als einem Tag erfordern). Als «getötet» sind Personen angeführt, die an der Unfallstelle ihr Leben verloren haben oder innert 30 Tagen nach dem Unfall an dessen Folgen gestorben sind.

2.4 Strenge der Gerichte

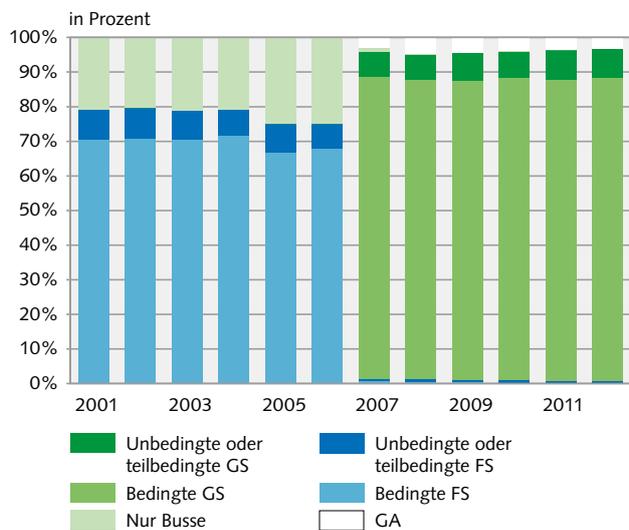
Die Dauer und der Betrag der Strafen bei Verurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand sind seit dem Inkrafttreten des neuen Sanktionenrechts im Jahr 2007 unverändert geblieben. Die kurzen Freiheitsstrafen wurden weitgehend durch bedingte oder unbedingte Geldstrafen ersetzt.

Weniger Freiheitsstrafen

Die Sanktionspraxis bei Erstverurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand ist von 2001 bis 2006 im Wesentlichen unverändert geblieben. Bei rund 8% der Verurteilungen war die Hauptstrafe eine unbedingte Freiheitsstrafe. Bei nahezu einem Viertel wurde eine Busse als alleinige Strafe verhängt, und in zwei Dritteln der Fälle war die Hauptstrafe eine bedingte Freiheitsstrafe (G 4.1a). Seit dem Inkrafttreten des neuen Sanktionenrechts im Jahr 2007 beträgt der Anteil der unbedingten Freiheitsstrafen 1% und jener der Verurteilungen zu einer unbedingten Geldstrafe 8%. Der weitaus grösste Teil (gegen 90%) der verhängten Sanktionen sind bedingte Geldstrafen.

Vor dem Systemwechsel musste ein Viertel der wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten Lenker eine Busse bezahlen. Nach 2007 wurde ein Teil dieser Bussen (8%) in eine unbedingte oder eine teilbedingte Geldstrafe umgewandelt. Der grössere Teil aber wird seither als bedingte Geldstrafe gehandelt. Nur in seltenen Fällen wird noch eine bedingte Freiheitsstrafe oder neu eine bedingte gemeinnützige Arbeit (GA) verhängt.

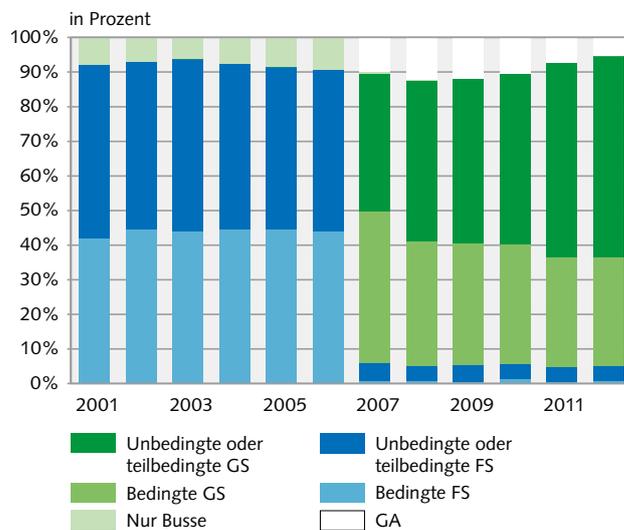
Hauptstrafen ohne Vorverurteilungen für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs.1 2er Satz SVG) G 4.1a



Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik (SUS)

© BFS 2014

Hauptstrafen mit Vorverurteilungen für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG) G 4.1b



Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik (SUS)

© BFS 2014

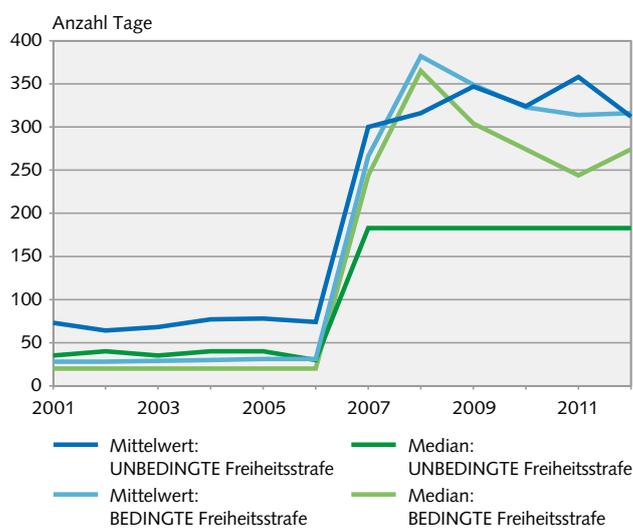
Bei den Lenkerinnen und Lenkern mit Vorverurteilungen ist der Anteil der unbedingten Freiheitsstrafen ebenfalls stark gesunken (G 4.1b). Bis 2006 wurde bei nahezu der Hälfte diese Strafe ausgesprochen. Seit 2007 ist dies nur noch bei knapp 5% der Fall. Anstelle der unbedingten Freiheitsstrafen sind im Wesentlichen unbedingte Geldstrafen getreten. Sie machten 2012 drei von fünf Strafen aus. Der Anteil der bedingten Strafen hat nach der Revision um ungefähr 10% abgenommen und befindet sich im Jahr 2012 nahe bei 30%.

Anstieg der Dauer der Freiheitsstrafen

Die Mediandauer und die durchschnittliche Dauer der Freiheitsstrafen sind zwischen 2006 und 2007 stark gestiegen. Grund dafür ist nicht eine härtere Sanktionspraxis, sondern das Inkrafttreten des neuen Sanktionenrechts. Demnach können kurze Freiheitsstrafen grundsätzlich nur dann gefällt werden, wenn das Gericht zum Schluss kommt, dass der Vollzug einer Geldstrafe oder von gemeinnütziger Arbeit nicht möglich ist. Zudem ist die Verhängung einer kurzen Freiheitsstrafe begründungspflichtig. Dies erklärt, weshalb beispielsweise die Mediandauer der unbedingten Freiheitsstrafen, die vor 2007 bei 4 bis 6 Wochen lag, seither auf 6 Monate gestiegen ist (G 4.2). Die Mediandauer der bedingten Freiheitsstrafen wiederum ist von 3 Wochen (vor 2007) auf mittlerweile 9 Monate gestiegen (G 4.2).

Die Medianzahl der Tagessätze für bedingte Geldstrafen beträgt 30. Dieser Wert ist seit 2008 stabil (G 4.3).

Dauer der Freiheitsstrafen für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG) G 4.2



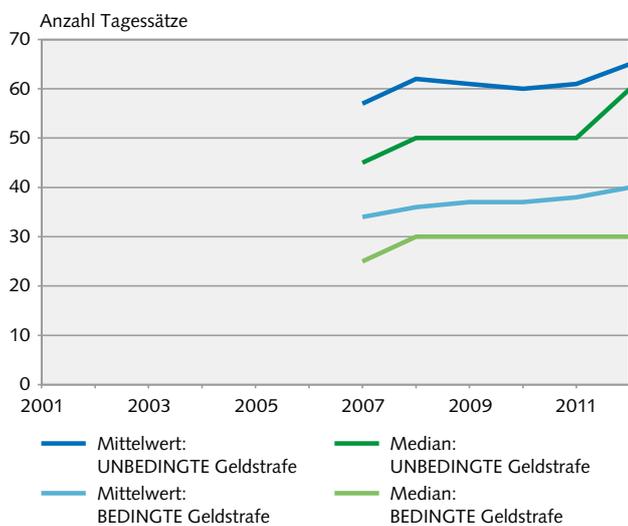
Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik (SUS)

© BFS 2014

Anhebung der höchsten Geldstrafen

Der Median der unbedingten Geldstrafen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand lag über das ganze Berichtsjahrzehnt hinweg unverändert bei 1000 Franken (G 4.4). Angesichts der Teuerung bedeutet diese Stabilität eine relative Abnahme bei mehr als der Hälfte der Geldstrafen. Bei den Verurteilungen mit hohen Geldstrafen hingegen (siehe 9. Dezil) wurden diese Beträge nach der Revision von 2007 erhöht.

Dauer der Geldstrafen für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG) G 4.3

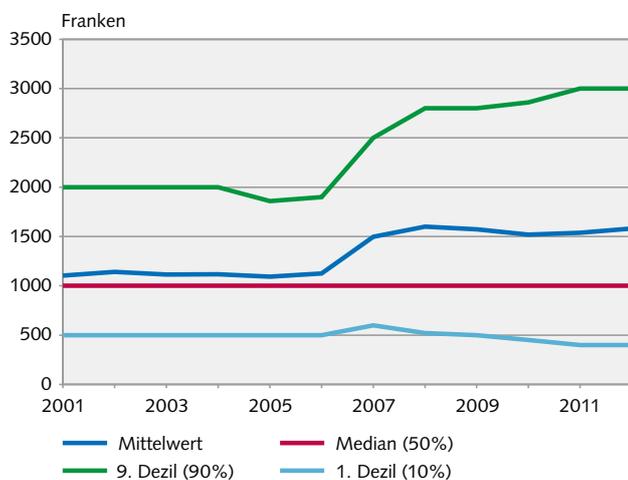


Die Geldstrafen wurden mit der Revision des Strafgesetzbuches 2007 eingeführt.

Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik (SUS)

© BFS 2014

Unbedingte Geldstrafen (mit oder ohne Busse) für Fahren in qualifiziert angetrunkenem Zustand (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG) als Hauptstrafat G 4.4



Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik (SUS)

© BFS 2014

Indikatoren

Indikatoren zur Evaluation der Strenge der Gerichte sind die bei strafrechtlichen Erst- und Wiederverurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand als Hauptstrafe ausgesprochenen Sanktionsarten (G 4.1), die Dauer der bedingten oder unbedingten Freiheitsstrafen (G 4.2), die Dauer der bedingten oder unbedingten Geldstrafen (G 4.3) und der Wert der unbedingten Geldstrafen, inklusive Bussen (G 4.4).

Definitionen

Geldstrafe: Eine Geldstrafe ist eine monetäre Strafe, die in sogenannten Tagessätzen (höchstens 360 Tage) angeordnet wird, deren Höchstgrenze CHF 3000.– beträgt. Die ausgesprochene Strafe bemisst sich nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters zum Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum. Sie kann bedingt, teilbedingt oder unbedingt angeordnet werden.

Strafrechtliche Busse: Eine Busse ist eine monetäre Strafe in der Höhe von maximal CHF 10'000.– (Art. 106 StGB). Das Gericht bemisst die Busse nach den persönlichen Verhältnissen der Täterin oder des Täters.

Median: Der Median oder Zentralwert teilt die nach Grösse geordneten Beobachtungswerte in zwei gleich grosse Hälften. Die eine Hälfte der Werte liegt über, die andere unter dem Median.

FS: Freiheitsstrafe

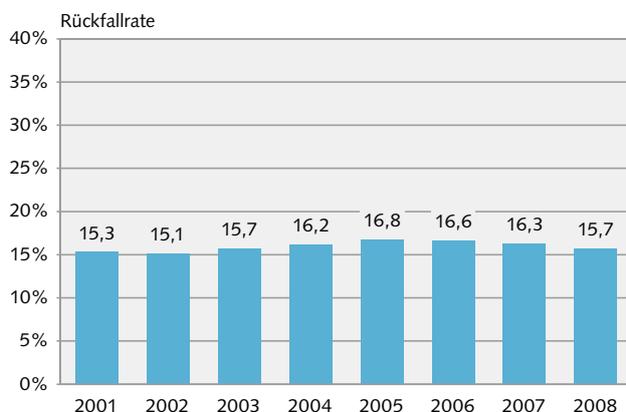
GS: Geldstrafe

GA: Gemeinnützige Arbeit

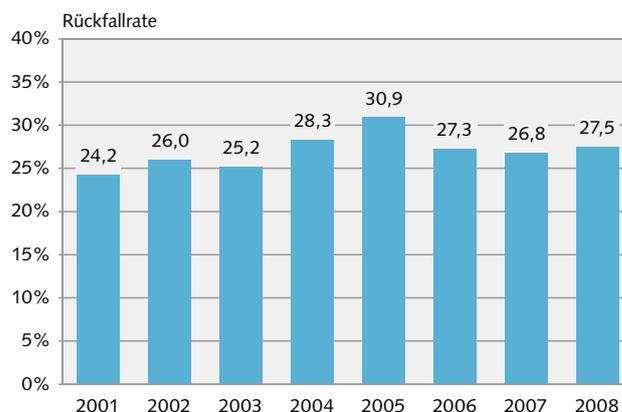
Rückfallrate von Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach einer Verurteilung für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz)

G 5.1

a) Keine Vorverurteilung



b) Mindestens eine Vorverurteilung



Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik (SUS)

© BFS 2014

2.5 Wirksamkeit der Sanktionen

Die Wiederverurteilungsraten innert 3 Jahren im Anschluss an eine Verurteilung für Fahren im qualifiziert angetrunkenem Zustand sind relativ stabil, sei es mit oder ohne vorangehender Verurteilung.

Stabilität der Rückfälligkeit

Von 2001 bis 2008 ist die Wiederverurteilungsrates der wegen Fahrens in angetrunkenen Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration verurteilten Personen ohne Vorstrafen stabil und liegt für die im Jahr 2008 verurteilten Personen bei 15,7% (G 5.1a).

Im gleichen Zeitraum zeigen sich bei den Fahrzeuglenkenden, die in den 3 vorangehenden Jahren mindestens einmal verurteilt wurden, grössere Schwankungen bei der Wiederverurteilungsrates. Seit 2004 ist die Rückfallrate gestiegen, was mit der Einführung der anlassfreien Alkoholtests im Jahr 2005 im Zusammenhang steht. Nach einem Höchststand im Jahr 2005 bei 30,9% hat sich die Rate in der Folge bei 27% stabilisiert (G 5.1b). Von den 2008 verurteilten Personen mit mindestens einer Vorstrafe wurden 27,5% erneut verurteilt, d.h. 11,8% mehr als bei den Personen ohne Vorstrafen.

Indikator

Der Indikator für Rückfall ist die Wiederverurteilungsrates von Personen, die wegen Fahrens in angetrunkenen Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration verurteilt wurden. Als rückfällig werden alle Personen bezeichnet, die innerhalb des dreijährigen Beobachtungszeitraums nach einer Verurteilung ein Vergehen oder ein Verbrechen begehen, das eine erneute Verurteilung zur Folge hat (G 5.1).

2.6 Öffentliche Meinung: Einstellung und Wahrnehmung

Die grosse Mehrheit der Motorfahrzeuglenkenden verurteilt das Fahren in angetrunkenem Zustand und befürwortet die beiden 2005 eingeführten Massnahmen – die Senkung des Blutalkoholhöchstwertes auf 0,5‰ und die Einführung systematischer Atemalkoholkontrollen. Die Zustimmung stieg bei Einführung dieser Bestimmungen stark an und ist seither stabil.

Alkohol am Steuer stark verpönt

Nahezu neun von zehn Fahrzeuglenkenden verurteilen das Fahren in angetrunkenem Zustand und betrachten es als ein schwerwiegendes Delikt (G 6.1). Seit diese Frage 2004 zum ersten Mal in der Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) gestellt wurde, blieb die Einschätzung dazu unverändert (keine statistisch signifikante Veränderung).

0,5‰-Grenze wird begrüsst

Die am 1. Januar 2005 eingeführte Reduktion des Blutalkoholhöchstwertes von 0,8 auf 0,5‰ wird von der grossen Mehrheit der Fahrzeuglenkenden getragen. Diese Zustimmung stieg – auch dank der hohen medialen Beachtung der Massnahme – bereits vor der Einführung kontinuierlich an. 2001 hatten noch weniger als zwei Drittel (65%) der Fahrzeuglenkenden der Gesetzesänderung zugestimmt (G 6.2).

Fünf Jahre später begrüßten sie knapp neun von zehn Personen (86%). 2010 sank dieser Anteil leicht auf 82%, um im Jahr 2012 auf 87% anzusteigen. Der 2010 beobachtete Wert ist zwar deutlich niedriger als 2006, aber immer noch signifikant höher als vor der Einführung der Massnahme.

Zunehmende Unterstützung für systematische Kontrollen

Wie bei der Senkung der Promille-Grenze ist die Zustimmung zu systematischen Kontrollen zwischen 2001 (65%) und 2006 (77%) kontinuierlich gestiegen. Seither kann kein weiterer statistisch signifikanter Anstieg festgestellt werden. Im Jahr 2012 betrug die Zustimmung 77% (G 6.3).

Die Resultate zeigen generell, dass die neuen Massnahmen zur Reduktion der alkoholbedingten Unfälle fünf Jahre nach ihrer Einführung in der Bevölkerung breite Zustimmung und Unterstützung finden.

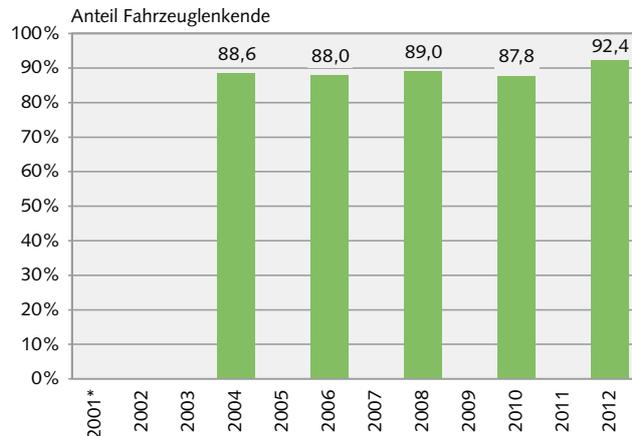
Indikatoren

Die Indikatoren zur Beurteilung der öffentlichen Meinung betreffend Fahren in angetrunkenem Zustand lassen sich in zwei Kategorien einteilen: die Indikatoren zur Schwere der Straftat und zur Akzeptanz der Gesetzgebung. Als Indikator für die Schwere der Straftat dient der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die Alkohol am Steuer verurteilen (G 6.1). Als Indikatoren für die Akzeptanz der Gesetzgebung werden der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die eine Senkung der Alkohollimite unterstützen (G 6.2) und systematische Alkoholkontrollen befürworten (G 6.3), herangezogen.

Definition

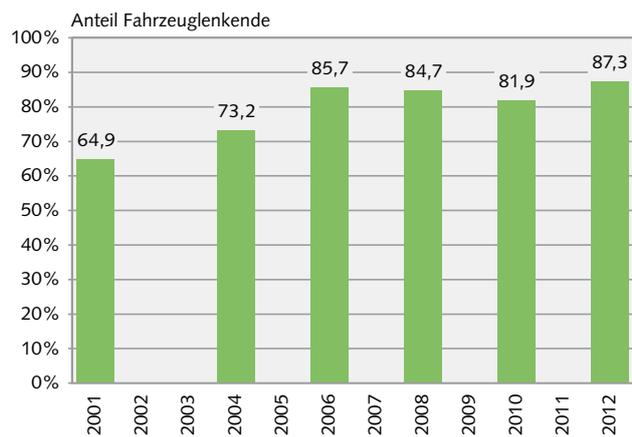
Systematische Alkoholkontrollen: Bis 2004 konnten nur Fahrzeuglenkende mit Anzeichen von Angetrunkenheit einem Alkoholtest unterzogen werden. Die Polizeikräfte waren nicht befugt, systematische Atemalkoholkontrollen bei allen oder einer Auswahl der angehaltenen Fahrzeuglenkenden durchzuführen. Seit dem Inkrafttreten des revidierten SVG im Jahr 2005 können Atemalkoholkontrollen systematisch angeordnet werden, auch ohne dass ein Anfangsverdacht auf Angetrunkenheit vorliegt.

Fahrzeuglenkende, die das Fahren in angetrunkenem Zustand missbilligen, nach Jahr G 6.1



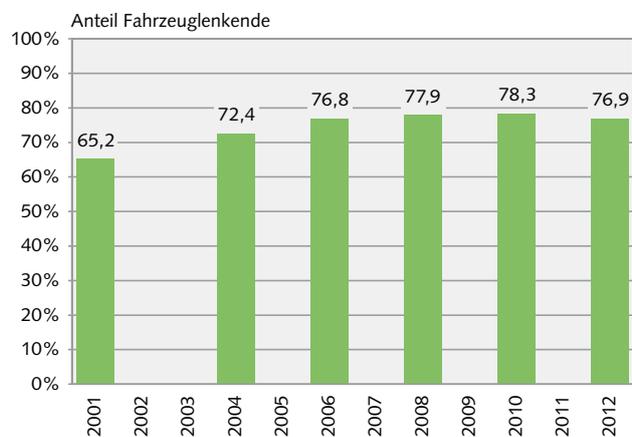
* Diese Frage wurde 2001 nicht gestellt.
Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2014

Fahrzeuglenkende, die eine Senkung der Alkohollimite auf 0,5‰ befürworten, nach Jahr G 6.2



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2014

Fahrzeuglenkende, die anlassfreie Atemalkoholkontrollen befürworten, nach Jahr G 6.3



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2014

3 Schlussbemerkungen

Am 1. Januar 2005 ist die Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) in Kraft getreten. Die Änderungen waren Teil eines Massnahmenpakets des Bundesrates mit dem Ziel, die Strassenverkehrsunfälle innerhalb von zehn Jahren zu halbieren. Die beiden wichtigsten Massnahmen zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer waren die Senkung des Blutalkoholhöchstwertes auf 0,5‰ und die Einführung anlassfreier Atemalkoholkontrollen. Beide Massnahmen bezweckten die Abnahme der Anzahl Fahrzeuglenkenden unter Alkoholeinfluss, welche ein erhöhtes Gefahrenpotenzial darstellen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Ziele weitgehend erreicht wurden: Die Zahl der getesteten Fahrzeuglenkenden ist signifikant gestiegen, Alkohol am Steuer sowie schwere alkoholbedingte Unfälle sind seltener geworden, zumindest im Zeitraum der Umsetzung der SVG-Revision.

Obschon die Kontrolldichte stark erhöht wurde, ist sie offenbar noch nicht hoch genug, um das Verhalten und insbesondere die Wahrnehmung der Motorfahrzeuglenkenden nachhaltig zu beeinflussen. Die konstante und bedeutende Zunahme des Anteils der getesteten Fahrzeuglenkenden im Zeitraum 2001 bis 2005, d.h. vor der Einführung der neuen Massnahmen, wurde durch die Anschaffung einer beträchtlichen Anzahl Ethylometer, vor allem aber durch die Erhöhung des Anteils der Getesteten unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden, erreicht. Die Zunahme der durchgeführten Atemalkoholtests entspricht ungefähr dem Anteil der Getesteten unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden. Die Polizei hat mehr Personen kontrolliert, aber nicht unbedingt mehr Fahrzeuge angehalten.

Dabei deuten alle Indikatoren darauf hin, dass Alkohol am Steuer immer seltener wird: Immer weniger Personen geben an, gelegentlich alkoholisiert ein Fahrzeug zu lenken; der Anteil positiver Alkoholtests (d.h. über dem gesetzlichen Grenzwert) sinkt kontinuierlich; immer weniger Fahrzeuglenkende befürchten, im Vergleich zum Jahr 2004 einen alkoholbedingten Unfall zu verursachen. Schliesslich nimmt die Zahl der Unfälle mit Schwerver-

letzten seit 2002 stetig ab. Trotzdem bleibt die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang unter mutmasslichem Alkoholeinfluss seit 2006 konstant.

Der starke Rückgang der Unfälle im Zuge der Einführung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes scheint auch die Bedeutung der Prävention zu bestätigen. Ein kausaler Zusammenhang ist zwar nicht nachweisbar, doch die Informationskampagnen und die Diskussionen im Parlament und in der Öffentlichkeit dürften das Bewusstsein für die Problematik des Fahrens in angetrunkenem Zustand gefördert und die Wahrnehmung der Verschärfung der Rechtsvorschriften und der Ausweitung der polizeilichen Kontrollmöglichkeiten gestärkt haben.

Mit der Einführung der neuen Massnahmen gegen das Fahren in angetrunkenem Zustand am 1. Januar 2005 hat der Anteil auf Alkohol getestete Fahrzeuglenkende zugenommen, ohne jedoch die Kontrolldichte von einigen europäischen Ländern zu erreichen. Voraussichtlich im Jahr 2015 werden Atemalkoholkontrollen als beweissicher anerkannt, was wahrscheinlich zu einem Anstieg der Atemalkoholkontrollen führen wird. Diese beweissicheren Atemalkoholkontrollen und weitere Massnahmen hat das Parlament am 12. Juni 2012 mit dem Massnahmenprogramm «Via sicura» verabschiedet²⁴. Die ersten Massnahmen von «Via sicura» sind bereits Anfang 2013 und 2014 in Kraft getreten. Damit sollen die Prävention und Sensibilisierung der Bevölkerung verstärkt und das Ziel einer weiteren Abnahme der tödlichen Unfälle auf Schweizer Strassen erreicht werden.

²⁴ Vgl. <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=de>.

4 Literaturverzeichnis

- Bächli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2002) *Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Albrecht, H.-J., Dünkel, F. & Spiess, G. (1981) *Empirische Sanktionsforschung und die Begründbarkeit von Kriminalpolitik*. Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 310–326.
- Albrecht, H.-J. (1982) *Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten*, Kriminologische Forschungsberichte, Freiburg/Br.
- Beiress, D., Swan, P. & Logan, B. (2010) *Drugs and driving detection and deterrence*, OECD/ITF, Paris.
- Fink, M. & Vaucher, S. (2006) *Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001–2006*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Homel, R. (1988). *Policing and punishing the drinking driver: A study of general and specific deterrence*. (Research in Criminology). New York, Springer-Verlag.
- Kaiser, G., Kerner, H.-J., Sack, F. & Schellhoss, H. (1993) *Kleines Kriminologisches Wörterbuch*. UTB Verlag, Heidelberg.
- Killias, M., Aebi, M. F. & Kuhn, A. (2012) *Précis de criminologie. Troisième édition*. Stämpfli Editions SA, Berne.
- Perkins, S. (2010) *Towards Vision Zero*, Statistical paper, OECD/ITF, Paris.
- Siegrist, S., Bächli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2001) *Polizei-kontrollen und Verkehrssicherheit. Erhebung der Kontrolltätigkeit, Befragung von Fahrzeuglenkern und Polizeibeamten, Optimierungsvorschläge*, bfu-Report N. 24. Bern, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).
- Siegrist, S. (2010a) Towards a method to forecast the effectiveness of national road safety programmes, in: *Safety Science*, 1106–1110.
- Siegrist St. (2010b) 0,5 Promille: eine evidenzbasierte Entscheidung mit nachweisbarem Nutzen, *Sucht-magazin*, 44–46.
- Storz, R. (1992) Strafrechtliche Sanktionen und Rückfälligkeit: Versuch einer komparativen Analyse verschiedener Sanktionsarten anhand von Daten der Strafurteilsstatistik, in: Killias, M. (Eds.), *Récidive et Réhabilitation, Groupe Suisse de Travail en Criminologie*, 10, Verlag Rüegger, Coire.
- Vaucher, S., Storz, R., Fink, D., Robatti, V. et Rônez, S. (1999) *Délinquance routière en Suisse. Personnes condamnées, taux de prévalence et sanctions*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Vaucher, S., Storz, R. & Rônez, S. (2000) *Délinquance routière et récidive. Taux de recondamnation et effet des sanctions*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Vaucher, S. (2005) *Indicateurs de la Délinquance routière. Description brève de la conception*, Actualités OFS, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.

Anhangtabellen

T 1.1 Der Polizei¹ zur Verfügung stehende Atemalkoholmessgeräte

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Anzahl	1107	1149	1167	1269	1363	1471	1545	1531	1658	1656	1684	1756

¹ Nicht alle Polizeibehörden konnten jedes Jahr Daten liefern. Nur die Ergebnisse des letzten Jahres basieren auf der Gesamtheit der gelieferten Daten. Die Ergebnisse für die vorangehenden Jahre wurden auf der Basis jener Behörden geschätzt, die für jedes Jahr Daten liefern konnten.

Quelle: BFS – Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

T 1.2 Anteil Fahrzeuglenkende, die innerhalb eines Jahres in mindestens eine Alkoholkontrolle gerieten

	2000	2003	2005	2007	2009	2011
Prozent	2,0	2,4	4,9	6,3	5,9	5,7
Vertrauensintervall	±0,6	±0,7	±1,0	±1,2	±1,5	±1,2

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T 1.3 Anteil von der Polizei¹ angehaltene Fahrzeuglenkende, die mindestens einmal auf Alkohol getestet wurden

	Erhebungszeitraum				
	Juni 2001	September 2003	Juni 2005	Juni 2007	Oktober 2010
Prozent	17,6	30,6	39,6	43,7	44,8

¹ Nicht alle Polizeibehörden konnten jedes Jahr Daten liefern. Nur die Ergebnisse des letzten Jahres basieren auf der Gesamtheit der gelieferten Daten. Die Ergebnisse für die vorangehenden Jahre wurden auf der Basis jener Behörden geschätzt, die für jedes Jahr Daten liefern konnten.

Quelle: BFS – Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

T 1.4 Anteil Fahrzeuglenkende, die erwarten von der Polizei auf Alkohol kontrolliert zu werden¹

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Prozent	51,3	48,7	54,1	54,2	51,7	53,9
Vertrauensintervall	±2,0	±3,1	±2,1	±2,2	±2,8	±2,3

¹ Kumulierter Prozentsatz aller Antwortoptionen mit Ausnahme der Option «nie».

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T 1.5 Anteil Fahrzeuglenkende, die Alkoholkontrollen als «zu selten» erachten¹

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Prozent	51,6	56,6	43,0	47,4	48,7	50,3
Vertrauensintervall	±2,0	±0,7	±2,2	±2,3	±2,9	±2,4

¹ Kumulierter Prozentsatz aller Antwortoptionen mit Ausnahme der Option «nie».

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T 1.6 Anteil Fahrzeuglenkende, die 2005 mindestens einmal auf Alkohol getestet wurden, internationaler Vergleich

	Schweiz	Spanien	Niederlande	Griechenland	Frankreich	Schweden
Prozent	4,9	8,3	12,5	13,3	15,0	20,8

Quelle: ETSC – European Transport Safety Council

T2.1 Anteil Personen, die glauben mindestens einmal pro Jahr alkoholisiert ein Fahrzeug gelenkt zu haben¹

Jahr	Prozent	Vertrauensintervall	Jahr	Prozent	Vertrauensintervall
a) Alkoholspiegel von 0,5‰ oder mehr			b) Alkoholspiegel von 0,8‰ oder mehr (qualifizierte Blutalkoholkonzentration)		
2000	-	-	2000	21,5	±1,7
2003	36,4	±3,0	2003	20,9	±2,5
2005	23,5	±1,8	2005	12,9	±1,4
2007	21,8	±1,9	2007	10,4	±1,4
2009	17,6	±2,1	2009	8,5	±1,5
2011	23,1	±1,9	2011	10,6	±1,4

¹ Kumulierter Prozentsatz aller Antwortoptionen mit Ausnahme der Option «nie».

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T2.2 Anteil getestete Fahrzeuglenkende mit einem Alkoholspiegel von 0,5‰ bzw. 0,8‰ oder mehr

Erhebungszeitraum	Prozent	Erhebungszeitraum	Prozent
a) Alkoholspiegel von 0,5‰ oder mehr		b) Alkoholspiegel mindestens 0,5‰ (qualifizierte Blutalkoholkonzentration)	
Juni 2001	51,2	Juni 2001	24,0
September 2003	31,2	September 2003	24,0
Juni 2005	12,0	Juni 2005	8,7
Juni 2007	10,6	Juni 2007	7,3
Oktober 2010	8,0	Oktober 2010	5,4

¹ Nicht alle Polizeibehörden konnten jedes Jahr Daten liefern. Nur die Ergebnisse des letzten Jahres basieren auf der Gesamtheit der gelieferten Daten. Die Ergebnisse für die vorangehenden Jahre wurden auf der Basis jener Behörden geschätzt, die für jedes Jahr Daten liefern konnten.

Quelle: BFS – Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

T2.3 Führerausweisentzüge nach Fahren in angetrunkenem Zustand

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
a) Total	17 779	16 569	15 840	17 502	16 786	18 600	19 133	18 902	17 420	18 371	17 217	17 105
b) mit Unfall	5 383	5 050	4 750	4 733	3 329	3 846	3 971	4 339	4 149	4 165	3 957	4 156

Quelle: ASTRA, BFS – Statistik der Administrativmassnahmen (ADMAS)

T3.1 Strassenverkehrsunfälle mit mutmasslichem¹ Alkoholeinfluss mit Schwerverletzten oder Getöteten

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total Unfälle	733	759	743	709	619	654	667	576	599	539	541	507
davon mit Schwerverletzten	649	675	652	626	550	608	620	522	551	486	496	458
davon mit Getöteten	84	84	91	83	69	46	47	54	48	53	45	49

¹ Die Angaben über mutmassliche Mängel oder Einflüsse geben den ersten Eindruck des Polizisten bzw. der Polizistin wieder, der oder die den Unfall aufnimmt. Es wurden ausschliesslich die mutmasslichen Einflüsse auf die Lenkenden betrachtet.

Quelle: ASTRA, BFS – Strassenverkehrsunfall-Statistik

T3.2 Fahrzeuglenkende mit einer mehr oder weniger starken Furcht vor einem alkoholbedingten Unfall¹

Jahr	Prozent	Vertrauensintervall	Jahr	Prozent	Vertrauensintervall
a) Fremdverschuldeter Unfall			b) Selbstverschuldeter Unfall		
2001	89,5	±1,2	2001	22,9	±1,8
2004	94,0	±1,0	2004	29,8	±2,1
2006	92,9	±1,1	2006	24,5	±1,9
2008	92,0	±1,1	2008	24,8	±2,0
2010	92,3	±1,4	2010	22,1	±2,3
2012	-	-	2012	26,0	±2,0

¹ Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden mit einer «sehr schwachen», «schwachen», «mässigen», «starken» oder «sehr starken» Furcht, in einen Unfall zu geraten.

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T4.1 Verurteilungen¹ für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG), nach Vorverurteilungen² und Art der Hauptstrafe³

Frühere Verurteilungen ² und Art der Hauptstrafe ³	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ⁴	2012 ⁴
Total (in absoluten Zahlen)	17 838	16 923	17 094	18 665	15 782	18 434	17 358	17 918	16 865	17 200	15 500	14 763
Unbedingte+teilbedingte FS ⁵	15,5	15,2	15,5	14,8	15,4	14,7	1,5	1,4	1,5	1,3	1,2	1,2
Bedingte FS	65,8	66,6	66,1	66,8	62,7	63,3	0,7	0,6	0,5	0,6	0,3	0,3
Unbedingte+teilbedingte GS ⁵	*	*	*	*	*	*	13,2	14,5	15,4	15,5	17,6	17,0
Bedingte GS	*	*	*	*	*	*	79,1	77,2	76,7	77,3	76,5	77,7
Unbedingte+teilbedingte GA ⁵	*	*	*	*	*	*	2,7	3,0	2,8	2,6	1,7	1,5
Bedingte GA	*	*	*	*	*	*	1,5	3,2	3,1	2,7	2,7	2,2
Nur Busse	18,6	18,2	18,4	18,4	21,9	22,0	1,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Ohne Vorverurteilung (in absoluten Zahlen)	14 950	14 131	14 159	15 316	12 832	14 926	14 070	14 567	13 723	13 918	12 570	12 151
Unbedingte+teilbedingte FS ⁵	8,8	8,7	8,4	7,6	8,2	7,2	0,7	0,6	0,8	0,6	0,5	0,5
Bedingte FS	70,4	70,9	70,6	71,6	66,8	67,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3
Unbedingte+teilbedingte GS ⁵	*	*	*	*	*	*	7,0	7,2	8,0	7,6	8,6	8,2
Bedingte GS	*	*	*	*	*	*	87,3	86,7	86,2	87,4	86,9	87,7
Unbedingte+teilbedingte GA ⁵	*	*	*	*	*	*	1,3	1,4	1,2	1,2	0,7	0,9
Bedingte GA	*	*	*	*	*	*	1,6	3,5	3,3	2,9	3,0	2,4
Nur Busse	20,7	20,4	20,9	20,8	25,0	25,0	1,4	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Eine oder mehr Vorverurteilungen (in absoluten Zahlen)	2 888	2 792	2 935	3 349	2 950	3 508	3 288	3 351	3 142	3 282	2 930	2 612
Unbedingte+teilbedingte FS ⁵	50,2	48,5	49,6	47,7	46,9	46,8	5,0	4,4	4,6	4,4	4,2	4,4
Bedingte FS	42,0	44,5	44,1	44,7	44,5	44,0	0,9	0,9	0,7	1,4	0,5	0,7
Unbedingte+teilbedingte GS ⁵	*	*	*	*	*	*	39,8	46,5	47,6	49,3	56,2	58,2
Bedingte GS	*	*	*	*	*	*	44,0	35,8	35,2	34,5	31,9	31,3
Unbedingte+teilbedingte GA ⁵	*	*	*	*	*	*	8,8	10,1	9,6	8,8	5,8	4,1
Bedingte GA	*	*	*	*	*	*	1,2	2,2	2,2	1,6	1,2	1,3
Nur Busse	7,7	7,1	6,3	7,6	8,6	9,2	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0

¹ Für die Auswertung wurden nur die Vergehen und Verbrechen gegen die wichtigsten Gesetze berücksichtigt. Da nicht alle Übertretungen im Strafregister eingetragen werden, wurden die Übertretungen in dieser Analyse nicht berücksichtigt. Die Bestimmungen über die Eintragung ins Strafregister wurden seit 1984 zweimal revidiert (1992 und 2007). Die Nomenklatur der Straftaten erlaubt die Unterscheidung zwischen Übertretungen, Vergehen und Verbrechen nur für die vier wichtigsten Gesetze [das Strafgesetzbuch (StGB), das Betäubungsmittelgesetz (BetmG), das Ausländergesetz (AuG) und das Strassenverkehrsgesetz (SVG)]. Aus diesem Grund wurden für die Basisanalysen nationale Nebengesetze aus der Grundgesamtheit ausgeschlossen.

² Eine Person gilt als vorbestraft, wenn sie innerhalb der drei vorangegangenen Jahre bereits einmal verurteilt oder aus einem Strafvollzug entlassen wurde.

³ Damit die Summe der verschiedenen Urteile nach Strafen der Gesamtzahl aller ausgesprochenen Urteile entspricht, wurde pro Urteil eine «Hauptstrafe» festgelegt. Dafür wurde eine Hierarchisierung der Strafen nach ihrem Schweregrad eingeführt. Die als am schwersten erachtete Strafe ist die Freiheitsstrafe (FS), gefolgt von der Geldstrafe (GS), der gemeinnützigen Arbeit (GA) und als Letztes die Busse. Beispiel: Bei einem Urteil mit einer bedingten GS und einer unbedingten GA ist die bedingte GS die «Hauptstrafe». Teilbedingte Strafen wurden den unbedingten Strafen zugerechnet. Bedingte Strafen sind bedingte FS, bedingte GS und bedingte GA als Hauptstrafe.

⁴ Die Strafurteilsstatistik der Erwachsenen (SUS) basiert auf den im Strafregister eingetragenen Urteilen. Die Verurteilungen werden im Register erfasst, sobald das Urteil in Kraft tritt. Die Behandlung von möglichen Rekursen kann Jahre in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund dauert es mehrere Jahre, bis alle in einem Jahr gefällten Urteile im Strafregister eingetragen sind und in der Statistik erscheinen. Demzufolge sind bei der Interpretation der Entwicklung der Urteilszahlen in den jüngsten Erhebungsjahren Vorsicht und Zurückhaltung geboten.

⁵ Der Anteil der teilbedingten Strafen beträgt < 5%.

* Die mit «*» bezeichneten Strafen wurden mit der Revision des Strafgesetzbuches 2007 eingeführt.

Stand des Strafregisters: 30.06.2013

Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik

**T 4.2 Dauer der Freiheitsstrafen für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration
(Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG) (Fortsetzung auf der rechten Seite)**

Art und Dauer der Hauptstrafe ¹	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
BEDINGTE Freiheitsstrafe	11 743	100,0	11 267	100,0	11 293	100,0	12 464	100,0	9 888	100,0	11 670	100,0
≤ 15 Tage	5 171	44,0	4 840	43,0	4 892	43,3	5 245	42,1	4 170	42,2	5 004	42,9
> 15 Tage bis 1 Monat	4 081	34,8	3 869	34,3	3 826	33,9	4 183	33,6	3 131	31,7	3 690	31,6
> 1 bis 6 Monate	2 422	20,6	2 499	22,2	2 498	22,1	2 951	23,7	2 512	25,4	2 875	24,6
> 6 bis 12 Monate	45	0,4	35	0,3	49	0,4	46	0,4	44	0,4	66	0,6
> 12 bis 24 Monate	24	0,2	24	0,2	28	0,2	39	0,3	31	0,3	35	0,3
<i>Mediane resp. mittlere Dauer (Tage)</i>	20	28	20	28	20	29	20	30	20	31	20	31
UNBEDINGTE Freiheitsstrafe	2 770	100,0	2 576	100,0	2 651	100,0	2 765	100,0	2 435	100,0	2 715	100,0
≤ 15 Tage	466	16,8	432	16,8	475	17,9	489	17,7	447	18,4	578	21,3
> 15 Tage bis 1 Monat	850	30,7	748	29,0	775	29,2	748	27,1	708	29,1	813	29,9
> 1 bis 6 Monate	1 343	48,5	1 310	50,9	1 285	48,5	1 397	50,5	1 146	47,1	1 177	43,4
> 6 bis 12 Monate	60	2,2	62	2,4	72	2,7	75	2,7	75	3,1	74	2,7
> 1 bis 3 Jahre	35	1,3	20	0,8	40	1,5	45	1,6	46	1,9	63	2,3
> 3 bis 5 Jahre	11	0,4	3	0,1	3	0,1	5	0,2	8	0,3	6	0,2
> 5 Jahre	5	0,2	1	0,0	1	0,0	6	0,2	5	0,2	4	0,1
<i>Mediane resp. mittlere Dauer (Tage)</i>	35	73	40	64	35	68	40	77	40	78	30	74
TEILBEDINGTE Freiheitsstrafe	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
12 bis 18 Monate	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
> 18 bis 24 Monate	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
> 24 bis 30 Monate	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
> 30 bis 36 Monate	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
<i>Mediane resp. mittlere Dauer (Tage)</i>	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

¹ Damit die Summe der verschiedenen Urteile nach Strafen der Gesamtzahl aller ausgesprochenen Urteile entspricht, wurde pro Urteil eine «Hauptstrafe» festgelegt. Dafür wurde eine Hierarchisierung der Strafen nach ihrem Schweregrad eingeführt. Die als am schwersten erachtete Strafe ist die Freiheitsstrafe (FS), gefolgt von der Geldstrafe (GS), der gemeinnützigen Arbeit (GA) und als Letztes die Busse. Beispiel: Bei einem Urteil mit einer bedingten GS und einer unbedingten GA ist die bedingte GS die «Hauptstrafe». Teilbedingte Strafen wurden den unbedingten Strafen zugerechnet. Bedingte Strafen sind bedingte FS, bedingte GS und bedingte GA als Hauptstrafe.

² Die Strafurteilsstatistik der Erwachsenen (SUS) basiert auf den im Strafregister eingetragenen Urteilen. Die Verurteilungen werden im Register erfasst, sobald das Urteil in Kraft tritt. Die Behandlung von möglichen Rekursen kann Jahre in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund dauert es mehrere Jahre, bis alle in einem Jahr gefällten Urteile im Strafregister eingetragen sind und in der Statistik erscheinen. Demzufolge sind bei der Interpretation der Entwicklung der Urteilszahlen in den jüngsten Erhebungsjahren Vorsicht und Zurückhaltung geboten.

* Die teilbedingte Freiheitsstrafe wurde mit der Revision des Strafgesetzbuches 2007 eingeführt.

Stand des Strafregisters: 30.06.2013

Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik

2007		2008		2009		2010		2011 ²		2012 ²	
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
124	100,0	110	100,0	87	100,0	96	100,0	50	100,0	51	100,0
15	12,1	0	0,0	1	1,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
15	12,1	1	0,9	0	0,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0
22	17,7	22	20,0	25	28,7	32	33,3	17	34,0	17	33,3
37	29,8	39	35,5	35	40,2	34	35,4	19	38,0	20	39,2
35	28,2	48	43,6	26	29,9	29	30,2	14	28,0	14	27,5
244	266	365	382	304	349	274	323	244	314	274	316
234	100,0	221	100,0	220	100,0	191	100,0	173	100,0	161	100,0
5	2,1	2	0,9	2	0,9	1	0,5	2	1,2	0	0,0
24	10,3	14	6,3	12	5,5	7	3,7	8	4,6	8	5,0
102	43,6	105	47,5	97	44,1	90	47,1	80	46,2	88	54,7
57	24,4	63	28,5	61	27,7	51	26,7	51	29,5	29	18,0
35	15,0	26	11,8	36	16,4	34	17,8	19	11,0	28	17,4
8	3,4	8	3,6	9	4,1	7	3,7	9	5,2	7	4,3
3	1,3	3	1,4	3	1,4	1	0,5	4	2,3	1	0,6
183	300	183	316	183	347	183	324	183	358	183	312
30	100,0	22	100,0	31	100,0	31	100,0	11	100,0	18	100,0
12	40,0	8	36,4	15	48,4	18	58,1	3	27,3	5	27,8
8	26,7	4	18,2	10	32,3	5	16,1	3	27,3	2	11,1
7	23,3	7	31,8	4	12,9	3	9,7	3	27,3	5	27,8
3	10,0	3	13,6	2	6,5	5	16,1	2	18,2	6	33,3
655	666	731	702	609	626	548	619	731	693	913	822

T4.3 Dauer der Geldstrafen¹ für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG)

Art und Dauer der Hauptstrafe ²	2007		2008		2009		2010		2011 ³		2012 ³	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
BEDINGTE Geldstrafe	13 737	100,0	13 828	100,0	12 934	100,0	13 291	100,0	11 855	100,0	11 471	100,0
≤ 15 Tage	3 520	25,6	3 053	22,1	2 845	22,0	2 983	22,4	2 538	21,4	2 244	19,6
> 15 bis 30 Tage	5 455	39,7	5 317	38,5	4 927	38,1	4 922	37,0	4 282	36,1	4 145	36,1
> 30 bis 90 Tage	4 442	32,3	5 113	37,0	4 771	36,9	4 944	37,2	4 488	37,9	4 490	39,1
> 90 bis 180 Tage	306	2,2	333	2,4	374	2,9	424	3,2	533	4,5	581	5,1
> 180 bis 360 Tage	14	0,1	12	0,1	17	0,1	18	0,1	14	0,1	11	0,1
<i>Mediane resp. mittlere Dauer (Tage)</i>	25	34	30	36	30	37	30	37	30	38	30	40
UNBEDINGTE Geldstrafe	1 933	100,0	2 165	100,0	2 209	100,0	2 287	100,0	2 344	100,0	2 156	100,0
≤ 15 Tage	122	6,3	110	5,1	146	6,6	140	6,1	147	6,3	120	5,6
> 15 bis 30 Tage	538	27,8	501	23,1	513	23,2	567	24,8	611	26,1	461	21,4
> 30 bis 90 Tage	1 040	53,8	1 247	57,6	1 231	55,7	1 259	55,1	1 185	50,6	1 155	53,6
> 90 bis 180 Tage	220	11,4	272	12,6	296	13,4	299	13,1	385	16,4	404	18,7
> 180 bis 360 Tage	13	0,7	35	1,6	23	1,0	22	1,0	16	0,7	16	0,7
<i>Mediane resp. mittlere Dauer (Tage)</i>	45	57	50	62	50	61	50	60	50	61	60	65
TEILBEDINGTE Geldstrafe	354	100,0	440	100,0	389	100,0	387	100,0	386	100,0	361	100,0
≤ 15 Tage	0	0,0	3	0,7	1	0,3	3	0,8	2	0,5	2	0,6
> 15 bis 30 Tage	23	6,5	39	8,9	43	11,1	46	11,9	46	11,9	50	13,9
> 30 bis 90 Tage	228	64,4	267	60,7	245	63,0	263	68,0	190	49,2	202	56,0
> 90 bis 180 Tage	90	25,4	115	26,1	90	23,1	67	17,3	141	36,5	102	28,3
> 180 bis 360 Tage	13	3,7	16	3,6	10	2,6	8	2,1	7	1,8	5	1,4
<i>Mediane resp. mittlere Dauer (Tage)</i>	90	92	90	93	90	89	75	80	78	89	70	80

¹ Die Geldstrafe wurde mit der Revision des Strafgesetzbuches 2007 eingeführt.

² Damit die Summe der verschiedenen Urteile nach Strafen der Gesamtzahl aller ausgesprochenen Urteile entspricht, wurde pro Urteil eine «Hauptstrafe» festgelegt. Dafür wurde eine Hierarchisierung der Strafen nach ihrem Schweregrad eingeführt. Die als am schwersten erachtete Strafe ist die Freiheitsstrafe (FS), gefolgt von der Geldstrafe (GS), der gemeinnützigen Arbeit (GA) und als Letztes die Busse. Beispiel: Bei einem Urteil mit einer bedingten GS und einer unbedingten GA ist die bedingte GS die «Hauptstrafe». Teilbedingte Strafen wurden den unbedingten Strafen zugerechnet. Bedingte Strafen sind bedingte FS, bedingte GS und bedingte GA als Hauptstrafe.

³ Die Strafurteilsstatistik der Erwachsenen (SUS) basiert auf den im Strafregister eingetragenen Urteilen. Die Verurteilungen werden im Register erfasst, sobald das Urteil in Kraft tritt. Die Behandlung von möglichen Rekursen kann Jahre in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund dauert es mehrere Jahre, bis alle in einem Jahr gefällten Urteile im Strafregister eingetragen sind und in der Statistik erscheinen. Demzufolge sind bei der Interpretation der Entwicklung der Urteilszahlen in den jüngsten Erhebungsjahren Vorsicht und Zurückhaltung geboten.

Stand des Strafregisters: 30.06.2013

Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik

T4.4 Unbedingte Geldstrafen (mit oder ohne Busse)¹ für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs. 1 2er Satz SVG) als Hauptstrafat²

Jahr	Total	1. Dezil (10%)	Median (50%)	9. Dezil (90%)	Mittelwert	Summe
	N	in Franken	in Franken	in Franken	in Franken	in Franken
2001	15 809	500	1 000	2 000	1 104	17 448 508
2002	15 072	500	1 000	2 000	1 141	17 194 380
2003	14 975	500	1 000	2 000	1 115	16 697 499
2004	16 478	500	1 000	2 000	1 117	18 413 411
2005	13 838	500	1 000	1 860	1 092	15 105 843
2006	16 180	500	1 000	1 900	1 125	18 200 353
2007	16 628	600	1 000	2 500	1 498	24 905 775
2008	17 199	520	1 000	2 800	1 600	27 516 964
2009	16 254	500	1 000	2 800	1 574	25 582 546
2010	16 595	450	1 000	2 860	1 520	25 232 476
2011 ³	15 085	400	1 000	3 000	1 538	23 193 971
2012 ³	14 353	400	1 000	3 000	1 580	22 672 177

¹ Enthält die unbedingten Geldstrafen sowie die Bussen, die mit einer bedingten Strafe ausgesprochen wurden. Ohne Berücksichtigung der Inflation.

² Damit die Summe der verschiedenen Urteile nach Strafen der Gesamtzahl aller ausgesprochenen Urteile entspricht, wurde pro Urteil eine «Hauptstrafe» festgelegt. Dafür wurde eine Hierarchisierung der Strafen nach ihrem Schweregrad eingeführt. Die als am schwersten erachtete Strafe ist die Freiheitsstrafe (FS), gefolgt von der Geldstrafe (GS), der gemeinnützigen Arbeit (GA) und als Letztes die Busse. Beispiel: Bei einem Urteil mit einer bedingten GS und einer unbedingten GA ist die bedingte GS die «Hauptstrafe». Teilbedingte Strafen wurden den unbedingten Strafen zugerechnet. Bedingte Strafen sind bedingte FS, bedingte GS und bedingte GA als Hauptstrafe.

³ Die Strafurteilsstatistik der Erwachsenen (SUS) basiert auf den im Strafregister eingetragenen Urteilen. Die Verurteilungen werden im Register erfasst, sobald das Urteil in Kraft tritt. Die Behandlung von möglichen Rekursen kann Jahre in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund dauert es mehrere Jahre, bis alle in einem Jahr gefällten Urteile im Strafregister eingetragen sind und in der Statistik erscheinen. Demzufolge sind bei der Interpretation der Entwicklung der Urteilszahlen in den jüngsten Erhebungsjahren Vorsicht und Zurückhaltung geboten.

Stand des Strafregisters: 30.06.2013

Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik

T 5.1 Rückfallrate von Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren¹ nach einer Verurteilung für Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 91 Abs.1 2er Satz), nach demografischen Merkmalen, Anzahl Vorverurteilungen² und Typ des Rückfalldelikts^{3,4}

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	%	%	%	%	%	%	%	%
Total	17,0	17,1	17,6	18,4	19,5	18,9	18,5	18,2
Nach Geschlecht								
Männer	17,8	17,9	18,5	19,3	20,5	19,9	19,6	19,4
Frauen	10,7	11,7	11,8	12,6	13,2	12,7	12,3	11,2
Nach Alter								
18–24 Jahre	23,1	24,9	25,1	24,6	26,6	26,7	24,9	25,2
25–39 Jahre	18,3	18,0	18,0	19,8	19,3	19,1	19,4	19,7
40 Jahre oder älter	13,4	13,4	14,1	14,6	16,2	15,2	15,1	14,2
Nach Anzahl Vorverurteilungen ²								
Keine Vorverurteilung	15,3	15,1	15,7	16,2	16,8	16,6	16,3	15,7
Eine Vorverurteilung	24,2	26,0	25,2	28,3	30,9	27,3	26,8	27,5
Mindestens zwei Vorverurteilungen	50,2	46,9	47,6	45,7	45,2	47,3	42,0	44,4
Nach Typ des Rückfalldelikts ³								
Spezifischer Rückfall	9,7	9,6	9,2	9,5	10,1	9,5	9,4	8,8
Gleichartiger Rückfall	3,6	3,9	4,6	5,1	5,4	5,7	5,6	5,6
Nicht-spezifischer Rückfall	3,7	3,6	3,8	3,8	4,0	3,7	3,6	3,8
Nach Schweregrad des Rückfalldelikts ⁴								
Weniger schwerwiegender Rückfall	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7
Gleich schwerwiegender Rückfall	14,6	14,7	15,0	15,9	16,9	16,8	16,6	16,2
Schwerer wiegender Rückfall	1,8	1,7	1,9	1,9	1,9	1,4	1,4	1,3

¹ Als Grundgesamtheit gelten die von einem Erwachsenengericht gegen Schweizer ausgesprochenen Verurteilungen für Verbrechen oder Vergehen gegen die wichtigsten Gesetze (StGB, BetmG und SVG). Die Verurteilungen der Ausländer sind in diesen Analysen nicht enthalten, da die verfügbaren Informationen nicht erlauben, zwischen in der Schweiz und nicht in der Schweiz wohnhaften Ausländern (Grenzgänger, Durchreisende, ...) zu unterscheiden. Die Übertretungen wurden ebenfalls nicht in diesen Analysen berücksichtigt, da sie meist nicht im Strafregister eingetragen sind. Die Bestimmungen über die Eintragung ins Strafregister wurden seit 1984 zweimal revidiert (1992 und 2007). Die Nomenklatur der Straftaten erlaubt die Unterscheidung zwischen Übertretungen, Verbrechen und Vergehen nur für die vier wichtigsten Gesetze [das Strafgesetzbuch (StGB), das Betäubungsmittelgesetz (BetmG), das Ausländergesetz (AuG) und das Strassenverkehrsgesetz (SVG)]. Aus diesem Grund wurden für die Basisanalysen nationale Nebengesetze aus der Grundgesamtheit ausgeschlossen. Als rückfällig werden jene Personen bezeichnet, die innerhalb von 3 Jahren nach einer Verurteilung wieder ein Vergehen oder ein Verbrechen begehen, das zu einer neuen Verurteilung führt.

² Eine Person gilt als vorbestraft, wenn sie in den 3 dem Urteil vorangegangenen Jahren bereits verurteilt oder aus dem Strafvollzug entlassen wurde.

³ Ein Rückfall ist «spezifisch», wenn ein Rückfalldelikt Fahren in angetrunkenem Zustand (Art. 91 SVG) ist. Er ist «gleichartig», wenn mindestens ein Rückfalldelikt ein Vergehen aus dem Strassenverkehrsgesetz ist, ohne dass es Fahren in angetrunkenem Zustand ist. Er ist «nicht-spezifisch», wenn kein Rückfalldelikt das Strassenverkehrsgesetz betrifft.

⁴ Ein Rückfall gilt als «weniger schwerwiegend», wenn – innerhalb der Hierarchie der Strafvergehen – das schwerste Delikt, für welches das Rückfallurteil gesprochen wird, weniger schwerwiegend ist als das schwerste Delikt des Referenzurteils.

Stand des Strafregisters: 30.06.2013

Quelle: BFS – Strafurteilsstatistik

T6.1 Fahrzeuglenkende, die das Fahren in angetrunkenem Zustand missbilligen¹, nach Jahr

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Prozent	-	88,6	88,0	89,0	87,8	92,4
Vertrauensintervall	-	±1,4	±1,5	±1,5	±1,9	±1,2

¹ Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die mit «Es ist kriminell» oder «Nicht kriminell, sollte aber systematisch bestraft werden» geantwortet haben.

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T6.2 Fahrzeuglenkende¹, die eine Senkung der Alkohollimite auf 0,5‰ befürworten, nach Jahr

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Prozent	64,9	73,2	85,7	84,7	81,9	87,3
Vertrauensintervall	±1,9	±1,7	±1,3	±1,7	±2,2	±1,6

¹ Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die mit «Befürworten Sie sicher» oder «Befürworten Sie eher» geantwortet haben.

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T6.3 Fahrzeuglenkende¹, die anlassfreie Atemalkoholkontrollen befürworten, nach Jahr

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Prozent	65,2	72,4	76,8	77,9	78,3	76,9
Vertrauensintervall	±1,9	±1,7	±1,6	±2,0	±2,3	±2,0

¹ Kumulierter Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, die mit «Befürworten Sie sicher» oder «Befürworten Sie eher» geantwortet haben.

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

T7.1 Strassenfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe

Jahr	Total	Personenwagen	Personentransport-fahrzeuge ¹	Sachtransport-fahrzeuge	Landwirtschafts-fahrzeuge	Industriefahrzeuge	Motorräder
2001	4 706 561	3 629 713	41 342	285 246	179 321	49 549	521 390
2002	4 808 916	3 700 951	42 401	290 142	180 063	50 227	545 132
2003	4 888 296	3 753 890	43 629	292 329	180 295	50 795	567 358
2004	4 969 193	3 811 351	44 784	298 193	180 898	50 957	583 010
2005	5 040 112	3 861 442	45 765	307 161	182 034	51 845	591 865
2006	5 108 064	3 900 014	46 445	314 040	185 466	53 439	608 660
2007	5 186 343	3 955 787	48 026	324 153	184 062	55 149	619 166
2008	5 245 145	3 989 811	48 536	326 232	188 218	55 808	636 540
2009	5 273 297	4 009 602	50 675	327 808	185 902	56 533	642 777
2010	5 359 955	4 075 825	52 751	335 200	186 485	58 492	651 202
2011	5 480 302	4 163 003	55 422	348 553	187 130	60 324	665 870
2012	5 605 328	4 254 725	58 278	361 926	188 358	62 219	679 822

¹ Bestand am 30. September

Quelle: ASTRA, BFS – Motorfahrzeuginformationssystem (MOFIS)

T7.2 Fahrzeugbewegungen und Fahrleistungen im Personenverkehr¹

Jahr	Privater Verkehr					Öffentlicher Verkehr
	Total	Personenwagen	Privatcars	Motorräder	Motorfahrräder	
2001	48 031	46 202	95	1 527	206	262
2002	48 694	46 837	93	1 578	185	266
2003	49 206	47 323	95	1 624	164	270
2004	49 750	47 856	95	1 649	147	275
2005	49 930	48 040	106	1 654	131	283
2006	50 262	48 331	118	1 682	131	287
2007	50 669	48 728	120	1 692	129	283
2008	51 431 ²	49 467 ²	114	1 720	130	281
2009	52 336 ²	50 373 ²	116	1 717	129	293
2010	52 919 ²	50 949 ²	118	1 720	132	300
2011	53 591 ²	51 575 ²	122 ²	1 759 ²	135 ²	309
2012	54 639 ²	52 582 ²	124 ²	1 796 ²	137 ²	314

¹ Fahrleistungen der Motorfahrzeuge in Mio. Fahrzeug-km.² Extrapolation

Quelle: BFS – Leistungen des Personenverkehrs (PV-L)

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	058 463 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	058 463 60 60 order@bfs.admin.ch
Online-Datenrecherche (Datenbanken)	www.stattab.bfs.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 Kriminalität und Strafrecht

- Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Jahresbericht 2012, Bestellnummer: 1116-1200
- Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Polizeilich registrierte häusliche Gewalt, Übersichtspublikation, Bestellnummer: 797-1200-05
- Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Jahresbericht 2011, Bestellnummer: 1116-1100
- Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Jahresbericht 2010, Bestellnummer: 1116-1000
- Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Jahresbericht 2009, Bestellnummer: 1116-0900
- Tötungsdelikte in der Partnerschaft, Polizeilich registrierte Fälle 2000–2004, 2008, Bestellnummer: 936-0400.
- Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen, Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001–2006, 2006, Bestellnummer: 498-0600.
- Tötungsdelikte, Fokus häusliche Gewalt, Polizeilich registrierte Fälle 2000–2004, 2006, Bestellnummer: 797-0400.
- Drogen und Strafrecht, Verzeigungen und Verurteilungen wegen Straftaten gegen das Betäubungsmittelgesetz, 1990–2001, 2003, Bestellnummer: 132-0100.

Anlässlich der Revision des Strassenverkehrsgesetzes 2005 hat das BFS ein System zur Beobachtung der Strassenverkehrsdelinquenz in der Schweiz aufgebaut. Die vorliegende Publikation präsentiert als Retrospektive über die Jahre 2001–2012 verschiedene Aspekte zum Themenschwerpunkt Alkohol im Strassenverkehr. Informationen über erfolgte Polizeikontrollen, riskantes Fahrverhalten, alkoholbedingte Unsicherheit im Strassenverkehr, Einstellungen und Wahrnehmungen von Verkehrsteilnehmern sowie strafrechtliche Sanktionen sind dokumentiert, um ein Gesamtbild dieses Themas aufzuzeigen.

Bestellnummer

373-1200-05

Bestellungen

Tel. 058 463 60 60

Fax 058 463 60 61

E-Mail: order@bfs.admin.ch

Preis

Fr. 10.– (exkl. MWST), Print-on-Demand

ISBN 978-3-303-19052-4