

# BFS Aktuell

19 Kriminalität und Strafrecht



Neuchâtel, September 2016

## Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2015

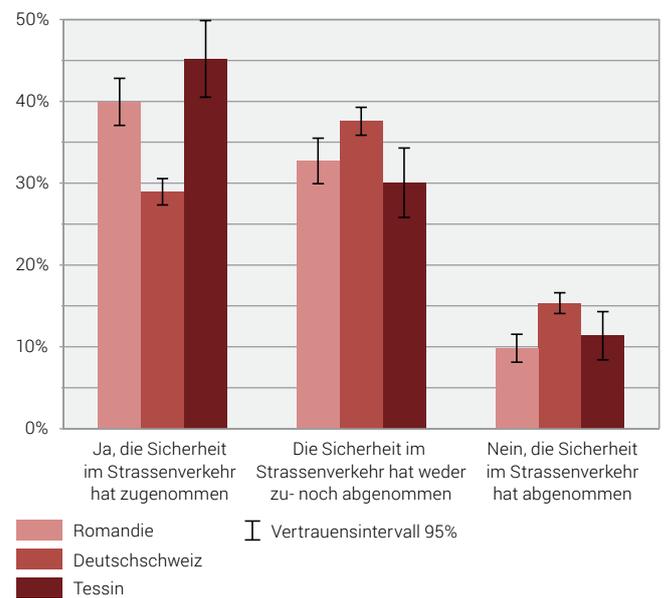
Zwischen September und Dezember 2015 führte das Bundesamt für Statistik (BFS) eine Erhebung zum Strassenverkehr mit Unterstützung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) durch. Untersucht wurde eine repräsentative Stichprobe von 8531 Personen. Die vorliegende Publikation fasst die Ergebnisse zusammen. Die ausführlichen Resultate sind auf der Internetseite des BFS veröffentlicht.

**Während sich die Sicherheit im Strassenverkehr für 33% der in der Schweiz wohnhaften Motorfahrzeuglenkenden seit 2010 verbessert hat, ist eine Mehrheit (36%) der Meinung, es habe keine Veränderung gegeben. Für 14% schliesslich hat sich die Situation sogar verschlechtert.**

Sowohl Lenkerinnen wie Lenker waren der Meinung, dass die Sicherheit im Strassenverkehr im Zeitverlauf stabil geblieben ist, aber es waren dennoch mehr Männer (37%) als Frauen (28%), die eine positive Entwicklung sahen. Nach Sprachregionen betrachtet hat sich die Verkehrssicherheit für die meisten Deutschschweizerinnen und Deutschschweizer stabilisiert (38%), während Befragte aus der lateinischen Schweiz mehrheitlich eine Verbesserung sahen (Westschweiz: 40%; Tessin: 45%).

Beurteilung der Entwicklung der Sicherheit im Strassenverkehr zwischen 2010 und 2015, nach Sprachregion

G 1



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

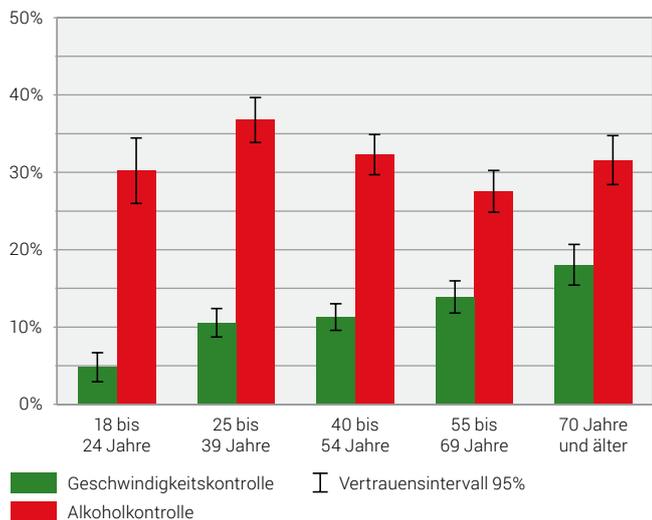
## Führt die Polizei zu viele oder zu wenige Verkehrskontrollen durch?

In Bezug auf die Polizeikontrollen waren sich die Fahrzeuglenkenden darin einig, dass sowohl die Anzahl Geschwindigkeitskontrollen als auch die Anzahl Alkoholkontrollen *ausreichend* sind (66% bzw. 61%).

Nach Geschlecht betrachtet waren Frauen häufiger der Meinung, dass *zu selten* Alkoholkontrollen durchgeführt werden (36% gegenüber 29% der Männer). Bei den Befragten, die einen Mangel an Geschwindigkeitskontrollen feststellten, gab es hingegen keine Unterschiede.

Nach Alter betrachtet lässt sich feststellen, dass die Fahrerinnen und Fahrer mit zunehmendem Alter häufiger finden, dass *zu selten* Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt würden. Bei den Alkoholkontrollen hingegen ist dies nicht der Fall.

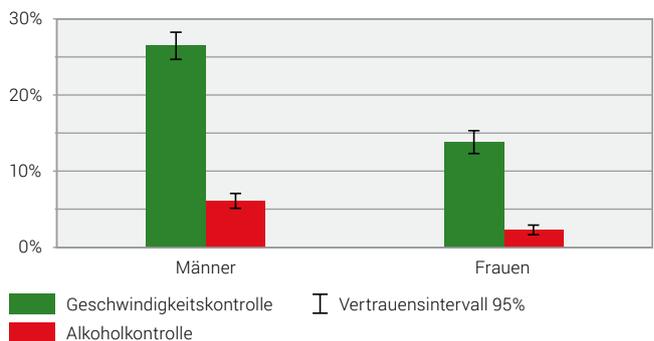
### Fahrzeuglenkende, die Polizeikontrollen als *zu selten* erachten, nach Alter G 2



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2016

Dabei ist zu beachten, dass Geschwindigkeitskontrollen fünfmal öfter als *zu häufig* (21%) betrachtet werden als Alkoholkontrollen (4%). Unterschiede gibt es auch zwischen den Geschlechtern: Männer sind doppelt so oft (27%) der Meinung, Geschwindigkeitskontrollen würden *zu häufig* durchgeführt, wie Frauen (14%). Die Anzahl der Alkoholkontrollen wurde von den befragten Männern dreimal so oft als zu hoch erachtet wie von Frauen (6% bzw. 2%).

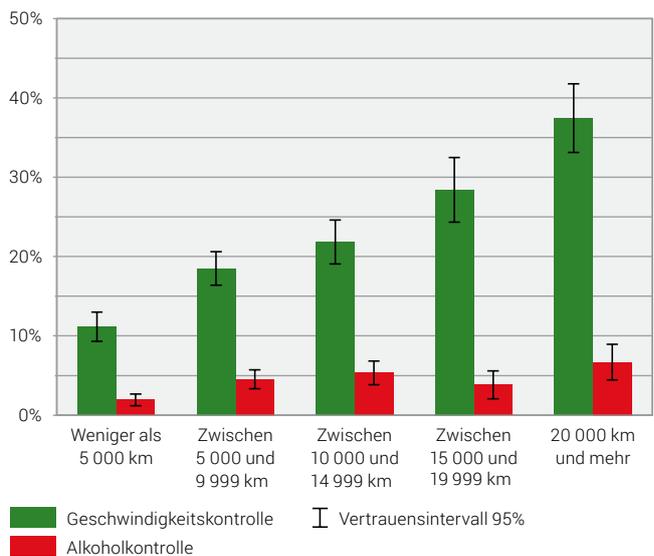
### Fahrzeuglenkende, die Polizeikontrollen als *zu häufig* erachten, nach Geschlecht G 3



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2016

Je mehr Kilometer die Lenkenden zurücklegen (20'000 km und mehr), desto eher werden die Geschwindigkeits- und die Alkoholkontrollen als *zu häufig* erachtet (37% bzw. 7%).

### Fahrzeuglenkende, die Polizeikontrollen als *zu häufig* erachten, nach jährlich zurückgelegter Distanz G 4



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2016

## Handy am Steuer: Wie denken die Fahrzeuglenkenden darüber?

Wer mit einem modernen Mobiltelefon Kurznachrichten (SMS) verschicken möchte, kann diese sowohl eintippen als auch diktieren. Erhaltene Nachrichten können gelesen, aber auch abgehört werden, ohne dass dabei der Blick von der Strasse genommen werden muss.

### Verschicken von SMS beim Lenken

Die Motorfahrzeuglenkenden finden das Schreiben von SMS zu 76% *sehr schlimm* und zu 18% *schlimm*. Das Diktieren von SMS wird grösstenteils einem niedrigeren Schweregrad zugeordnet.

### Beurteilung des Schweregrades des Verschickens von SMS beim Lenken

T 1

		Ein SMS von Hand schreiben		Ein SMS mithilfe von Sprachassistenten diktieren	
		%	±	%	±
Sehr schlimm	%	76,4	±1,2	17,2	±1,1
Schlimm	%	17,9	±1,1	29,6	±1,3
Nicht so schlimm	%	2,2	±0,5	33,5	±1,4
Überhaupt nicht schlimm	%	0,3	±0,2	14,0	±1,0
Weiss nicht	%	0,9	±0,3	3,9	±0,6

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

### Abrufen von SMS beim Lenken

57% der Fahrzeuglenkenden empfinden es als *sehr schlimm*, beim Lenken SMS zu lesen, 32% als *schlimm*. Das Abhören von Kurznachrichten ist bei den Lenkenden eher toleriert: 40% der Befragten empfinden diese Handlung als *nicht so schlimm*, 20% als *überhaupt nicht schlimm*.

### Beurteilung des Schweregrades des Abrufens von SMS beim Lenken

T 2

		Ein SMS lesen (Mobiltelefon in der Hand)		Ein SMS abhören (beide Hände am Lenkrad)	
		%	±	%	±
Sehr schlimm	%	56,7	±1,4	11,5	±0,9
Schlimm	%	31,6	±1,4	23,2	±1,2
Nicht so schlimm	%	7,8	±0,8	39,7	±1,4
Überhaupt nicht schlimm	%	0,6	±0,2	20,4	±1,2
Weiss nicht	%	1,1	±0,3	3,4	±0,5

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

Indem die Antworten «*sehr schlimm*» und «*schlimm*» zusammengefasst wurden, konnte eine Antwortgruppe mit dem Zeichen «erhöhter Schweregrad» geschaffen werden.

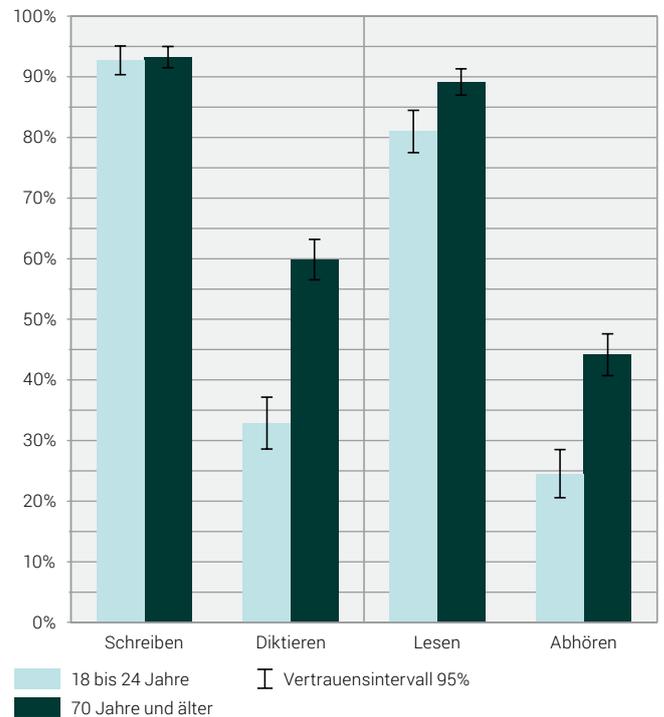
So lässt sich feststellen, dass der Anteil der Fahrerinnen, die Handlungen wie das Verschicken (Schreiben oder Diktieren) oder Abrufen (Lesen) von SMS beim Lenken einem «erhöhten Schweregrad» zuordneten, leicht grösser ist als derjenige der Fahrer. Bezüglich des Abhörens von Nachrichten gibt es keinen Unterschied zwischen den Geschlechtern.

Je älter die Befragten waren, desto grösser war der Anteil derjenigen, die das Verschicken und Abrufen von SMS einem hohen Schweregrad zuordneten. Während ein Drittel der jungen Fahrerinnen und Fahrer (18–24 Jahre) fand, dass das Diktieren von SMS beim Lenken einem «erhöhten Schweregrad» zuzuordnen sei, lag dieser Anteil bei den Personen ab 70 Jahren bei 60%. Das Abhören von Nachrichten wurde von einem Viertel der jungen Lenkenden als Handlung «erhöhten Schweregrades» empfunden (44% der Personen ab 70 Jahren).

Das manuelle Schreiben sowie das Lesen von SMS auf dem Bildschirm beim Lenken war für alle Altersgruppen eine Handlung «erhöhten Schweregrades» und die Unterschiede zwischen jungen und älteren Lenkenden waren weniger markant.

### Fahrzeuglenkende, die die Nutzung von SMS beim Lenken missbilligen\*, nach Alter

G 5



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

## Telefonieren beim Lenken: mit oder ohne Freisprecheinrichtung?

Die Motorfahrzeuglenkenden fanden das Telefonieren beim Lenken ohne Freisprecheinrichtung zu 43% *sehr schlimm* und zu 41% *schlimm*. Nur 1% der Befragten empfanden dies als *überhaupt nicht schlimm*.

Das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung empfanden 3% der Befragten als *sehr schlimm* und 11% als *schlimm*. Die Mehrheit (43%) war der Meinung, dass das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung *überhaupt nicht schlimm* sei.

### Beurteilung des Schweregrades des Telefonierens beim Lenken

T 3

		OHNE Freisprecheinrichtung		MIT Freisprecheinrichtung	
		%	±	%	±
Sehr schlimm	%	42,7	±1,4	3,0	±0,5
Schlimm	%	41,1	±1,4	11,2	±0,9
Nicht so schlimm	%	12,2	±1,0	38,2	±1,4
Überhaupt nicht schlimm	%	1,3	±0,4	43,2	±1,4
Weiss nicht	%	1,4	±0,3	2,6	±0,5

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

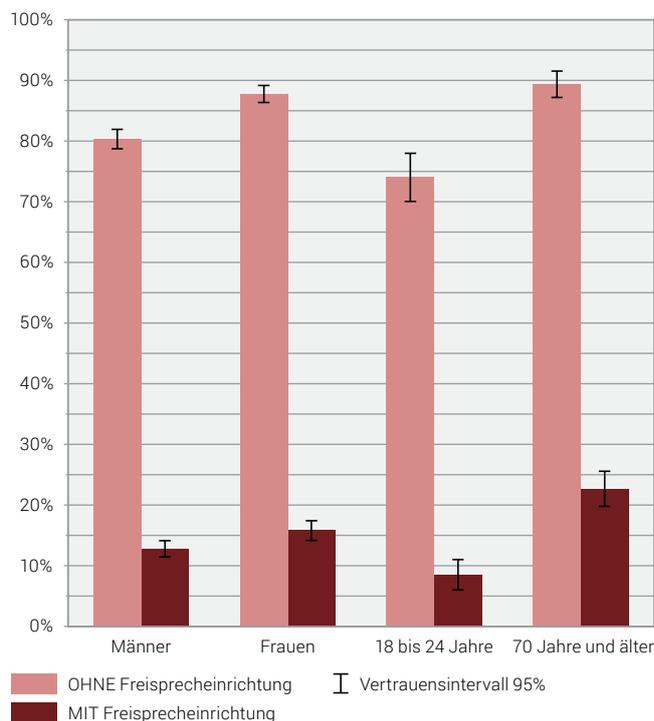
Das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung wurde von 88% der befragten Frauen als Handlung «erhöhten Schweregrades» eingestuft (80% der befragten Männer). Beim Verwenden einer Freisprecheinrichtung fielen diese Anteile auf 16% bzw. 13%.

74% der jungen Lenkenden (18–24 Jahre) ordneten das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung einem «erhöhten Schweregrad» zu. Der gleichen Meinung waren 89% der Befragten ab 70 Jahren.

Das Verwenden einer Freisprecheinrichtung senkte diese Zahlen deutlich, wobei immer noch eine gewisse Divergenz zwischen den jungen und älteren Lenkenden bestand (9% bzw. 23%).

## Fahrzeuglenkende, die Telefonieren beim Lenken missbilligen\*, nach Geschlecht und Alter

G 6



\* D. h. Zuordnung zu einem «erhöhten Schweregrad»

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

## Bedienen einer App auf dem Smartphone (soziale Netzwerke, GPS usw.), des Autoradios oder eines im Fahrzeuginneren befestigten GPS-Geräts: Wie werden diese Handlungen beurteilt?

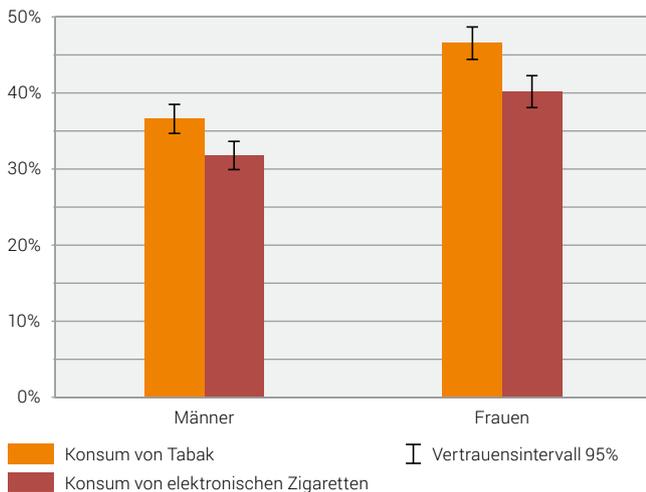
Das Bedienen eines Smartphones (= das Verwenden einer App) beim Lenken wurde mehrheitlich (60%) als *sehr schlimm* angesehen. Dagegen wurde das Einstellen eines GPS-Geräts nur von 17% und das Bedienen des Autoradios von 10% der Lenkenden dem gleichen Schweregrad zugeordnet.

## Wie wird das Rauchen oder der Konsum von elektronischen Zigaretten beim Lenken beurteilt?

Eine kleine Mehrheit der Fahrzeuglenkenden war der Meinung, dass der Tabakkonsum oder die Verwendung einer E-Zigarette beim Lenken *nicht so schlimm* sind (34% bzw. 31%). Ein Viertel der Befragten empfand den Tabakkonsum als *schlimm*; 22% der Lenkenden hatten die gleiche Meinung in Bezug auf die E-Zigarette.

Weibliche Befragte empfanden den Konsum sowohl von Tabak als auch die Verwendung von elektronischen Zigaretten beim Lenken grundsätzlich häufiger als Handlung «erhöhten Schweregrades» als männliche.

### Fahrzeuglenkende, die den Konsum von Tabak oder die Verwendung einer elektronischen Zigarette beim Lenken missbilligen\*, nach Geschlecht **G 7**



\* D. h. Zuordnung zu einem «erhöhten Schweregrad»

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

### Wie wird der Konsum von Alkohol oder Betäubungsmitteln beim Lenken beurteilt?

Eine grosse Mehrheit der Motorfahrzeuglenkenden empfand das Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmitteln einfluss als *sehr schlimm* (82% bzw. 85%). Weniger als 1% der Befragten empfanden dies als *überhaupt nicht schlimm*.

### Wie beurteilen die Lenkenden das Fahren bei grosser Müdigkeit?

55% der Befragten waren der Meinung, dass es *sehr schlimm* sei, müde ein Fahrzeug zu lenken, 36% empfanden dies als *schlimm*. Auch hier beurteilten weniger als 1% der Befragten das Fahren bei grosser Müdigkeit als *überhaupt nicht schlimm*.

### Selbstdeklariertes Verhalten in 12 Monaten: Verwenden die Fahrzeuglenkenden beim Lenken ein Mobiltelefon?

58% der Befragten gaben an, im Jahr vor der Befragung<sup>1</sup> beim Lenken nie ein Mobiltelefon benutzt zu haben, gegenüber 41%, die dies taten.

Weniger als die Hälfte der befragten Männer (46%) und etwas mehr als ein Drittel der befragten Frauen (36%) haben mindestens einmal ein Mobiltelefon verwendet. Im Allgemeinen waren es mehr junge Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren (56%) als Personen ab 70 Jahren (12%), die beim Lenken mindestens einmal ein Mobiltelefon benutzt haben.

Je mehr Kilometer die Lenkenden zurücklegten, desto grösser war die Wahrscheinlichkeit, dass sie mindestens einmal ein Mobiltelefon verwendet haben. So war der Anteil bei den Fahrerinnen und Fahrern, die 5000 km zurückgelegt hatten, viel tiefer als bei denjenigen, die 20'000 km und mehr gefahren waren (25% bzw. 65%).

Zwischen den sieben Grossregionen der Schweiz hingegen gab es in Bezug auf die allgemeine Verwendung von Mobiltelefonen beim Lenken keine bedeutenden Unterschiede.

### Nutzungsart eines Mobiltelefons beim Fahren in 12 Monaten:

#### Verschicken von SMS beim Lenken?

11% der Fahrerinnen und Fahrer gaben an, in den letzten zwölf Monaten vor der Befragung<sup>2</sup> beim Lenken mindestens einmal ein SMS geschrieben zu haben, und 6% der Befragten verwendeten mindestens einmal die Diktierfunktion.

Bezüglich des Verschickens von SMS beim Lenken gibt es keinen bedeutenden Unterschied zwischen den Geschlechtern.

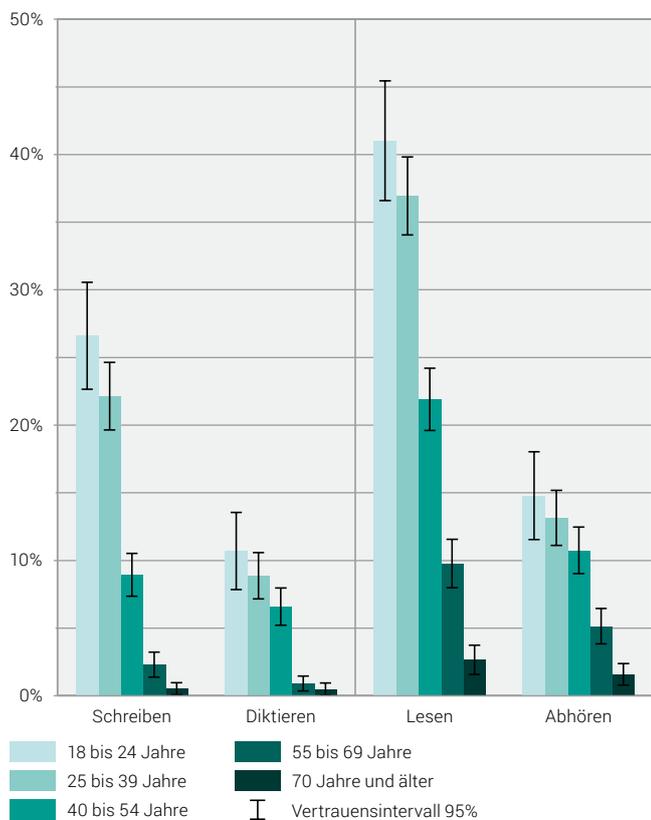
#### Abrufen von SMS beim Lenken?

22% der Fahrerinnen und Fahrer gaben an, in den letzten zwölf Monaten vor der Befragung<sup>3</sup> mindestens einmal beim Lenken ein SMS gelesen zu haben, und 9% der Befragten hörten mindestens einmal Nachrichten ab (anhand eines Sprachassistenten).

Bezüglich des Lesens von SMS am Steuer gab es keinen bedeutenden Unterschied zwischen den Geschlechtern. Hingegen gab es leicht mehr Männer (11%), die Nachrichten abhörten, als Frauen (8%) (vgl. Grafik G8, S. 6).

<sup>1,2,3</sup> Von September 2014 bis August 2015

## Fahrzeuglenkende, die in 12 Monaten mindestens einmal beim Lenken SMS verwendeten, nach Alter G 8



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

### Eine Nummer wählen und mit oder ohne Freisprecheinrichtung telefonieren?

24% der Motorfahrzeuglenkenden gaben an, mindestens einmal beim Fahren mit Freisprecheinrichtung telefoniert zu haben. Der Anteil der Personen, die mindestens einmal eine Nummer gewählt und ohne Freisprecheinrichtung telefoniert haben, belief sich auf 16%.

Die jungen Fahrerinnen und Fahrer waren bei den Anrufen mit Freisprecheinrichtung stärker vertreten (28%) als die älteren (4%). Auch ohne eine solche Einrichtung waren die Anteile ähnlich: 26% der Jungen und 2% der Älteren haben mindestens einmal beim Lenken telefoniert.

### Einen Anruf mit oder ohne Freisprecheinrichtung entgegennehmen?

34% der Motorfahrzeuglenkenden gaben an, mindestens einmal beim Fahren mit einer Freisprecheinrichtung einen Anruf entgegenzunehmen zu haben. Der Anteil der Personen, die dies ohne Freisprecheinrichtung taten, belief sich auf 24%.

Die jungen Fahrerinnen und Fahrer waren bei den entgegengenommenen Anrufen mit Freisprecheinrichtung stärker vertreten (44%) als die älteren (9%). Auch ohne eine solche Einrichtung waren die Anteile ähnlich: 34% der Jungen und 6% der Älteren nahmen mindestens einmal beim Lenken einen Anruf entgegen.

### Bedienen einer App auf dem in einer Hand gehaltenen Smartphone (soziale Netzwerke, GPS usw.) oder eines im Fahrzeuginneren befestigten GPS-Geräts<sup>4</sup>:

92% der Fahrerinnen und Fahrer gaben an, am Steuer nie eine Smartphone-App verwendet zu haben, während 6% zugaben, dies mindestens einmal getan zu haben. Bei den 18- bis 24-Jährigen war dies eher der Fall (14%) als bei Personen ab 70 Jahren (< 0,2%).

55% der Fahrzeuglenkenden gaben an, beim Fahren nie ein im Fahrzeuginneren befestigtes GPS-Gerät<sup>5</sup> bedient zu haben, während 43% zugaben, dies mindestens einmal getan zu haben. Auch hier war dies bei den 18- bis 24-Jährigen eher der Fall (61%) als bei Personen ab 70 Jahren (14%).

### Überschreiten die Motorfahrzeuglenkenden bewusst die zulässige Höchstgeschwindigkeit?

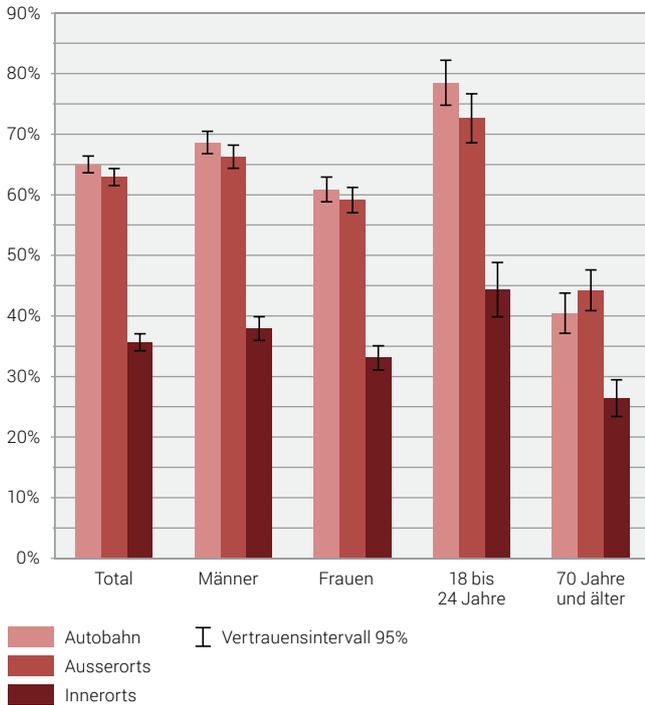
71% der Befragten gaben an, in den letzten zwölf Monaten vor der Befragung<sup>6</sup> die zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens einmal bewusst überschritten zu haben. Dies taten 65% auf der Autobahn, 63% ausserorts und 36% innerorts.

In allen Fällen war der Anteil der Lenkenden mit einer Geschwindigkeitsüberschreitung bei den Männern deutlich höher als bei den Frauen. Dasselbe gilt für die jungen Fahrerinnen und Fahrer (18–24 Jahre): Der Anteil der Lenkenden mit mindestens einer Geschwindigkeitsüberschreitung im Jahr vor der Befragung<sup>7</sup> war bei ihnen deutlich höher als bei den älteren Menschen (ab 70 Jahren) (vgl. Grafik G9, S. 7).

<sup>4,5</sup> Dies kann auch ein im Fahrzeuginneren befestigtes Smartphone sein.

<sup>6,7</sup> Von September 2014 bis August 2015

### Fahrzeuglenkende mit mindestens einer bewussten Geschwindigkeitsüberschreitung in 12 Monaten, nach Geschlecht, Alter und Strassentyp G 9



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2016

### Unter welchen Umständen glauben die Fahrzeuglenkenden, einen Verkehrsunfall verschulden zu können?

Die Fahrerinnen und Fahrer beantworteten Fragen zur Wahrscheinlichkeit, unter gewissen Umständen (Geschwindigkeitsüberschreitung, Alkoholkonsum usw.) selbst einen Unfall zu verschulden, anhand der 4 Antwortmöglichkeiten «nein», «ja, aber dies ist eher unwahrscheinlich», «ja, dies ist wahrscheinlich» und «ja, dies ist sehr wahrscheinlich».

Fast drei Viertel der Fahrzeuglenkenden (73%) glaubten, dass sie wegen Unaufmerksamkeit einen Verkehrsunfall verschulden könnten (48% *eher unwahrscheinlich*, 7% *sehr wahrscheinlich*).

Eine Geschwindigkeitsüberschreitung ist die zweitwahrscheinlichste Ursache eines allfälligen selbstverschuldeten Unfalls (51% der Befragten). Ein Drittel glaubte, dass dies *eher unwahrscheinlich* sei, und für 5% war es *sehr wahrscheinlich*.

Unter den Substanzen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können, wurde am häufigsten der Alkohol als mögliche Unfallursache genannt. Ein Drittel der Fahrerinnen und Fahrer glaubte, wegen Trunkenheit einen Unfall verschulden zu können (11% *eher unwahrscheinlich*, 12% *sehr wahrscheinlich*).

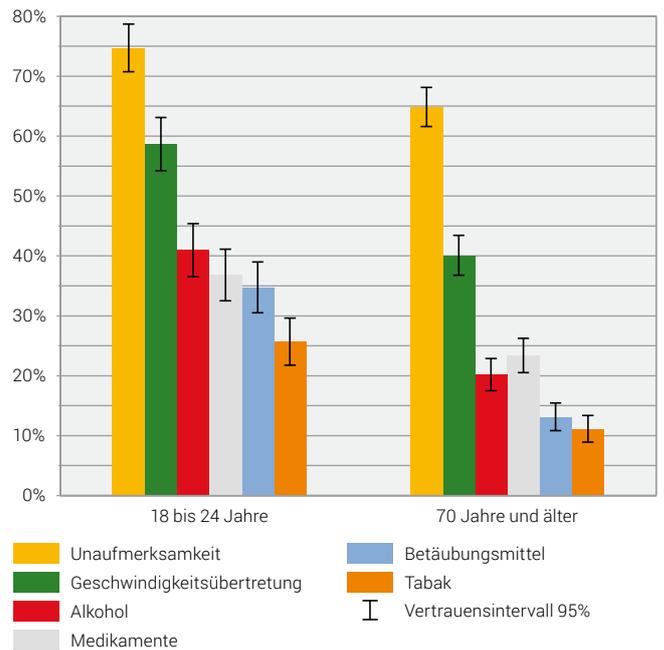
Neben dem Alkohol sahen 30% der Befragten in Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können, eine mögliche Unfallursache (13% *eher unwahrscheinlich*, 6% *sehr wahrscheinlich*).

Mehr als 23% der Befragten glaubten, einen Unfall wegen Betäubungsmittelkonsums verschulden zu können (3% *eher unwahrscheinlich*, 13% *sehr wahrscheinlich*).

Der Tabakkonsum am Steuer wurde ähnlich häufig als mögliche Unfallursache genannt (20%) wie die Einnahme von Betäubungsmitteln. Die genannte Wahrscheinlichkeit war hier jedoch umgekehrt (15% *eher unwahrscheinlich*, 1% *sehr wahrscheinlich*).

Bemerkenswert ist, dass die jungen Lenkenden (18–24 Jahre) in jeder der oben genannten Situationen eine proportional grössere Wahrscheinlichkeit sehen, einen Unfall zu verschulden, als die älteren (ab 70 Jahren).

### Anteil\* Personen, die einen selbstverschuldeten Unfall unter verschiedenen Umständen für wahrscheinlich halten, nach Alter G 10



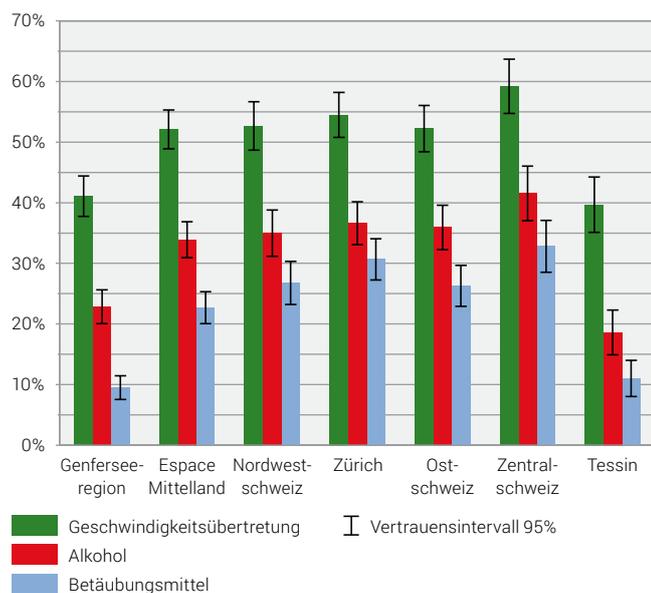
\* Häufigkeit kumuliert aus den drei Antwortmöglichkeiten «ja, (...)»

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) © BFS 2016

In Bezug auf das Geschlecht gab es keinen bedeutenden Unterschied bei den Anteilen an Personen, die glauben, wegen Alkoholkonsums (Männer: 38%; Frauen: 27%) oder Betäubungsmitteln (Männer: 26%; Frauen: 20%) einen Unfall verschulden zu können.

Die Anteile der Fahrerinnen und Fahrer aus der Genferseeregion und dem Tessin, die glaubten, einen Unfall verschulden zu können, waren deutlich tiefer als in den anderen fünf Grossregionen.

### Anteil\* Personen, die einen selbstverschuldeten Unfall unter verschiedenen Umständen für wahrscheinlich halten, nach Grossregion G 11



\* Häufigkeit kumuliert aus den drei Antwortmöglichkeiten «ja, (...)»

Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

### Welche Verhaltensweisen ärgern die Fahrzeuglenkenden beim Fahren am meisten?

Die beiden Situationen, die (mit gleichen Anteilen) die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer am meisten ärgerten, waren einerseits andere Fahrzeuglenkende, die Richtungswechsel nicht anzeigen (61%), und andererseits Personen, die es eilig haben und zu dicht auffahren (60%). Über die erste Situation ärgerten sich 64% der Lenkerinnen und 58% der Lenker. Ähnlich waren die Anteile bei der zweiten Situation, die 67% der Frauen und 54% der Männer ärgerte.

### Wovor haben die Lenkenden beim Fahren am meisten Angst?

Die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer (59%) hatte am meisten Angst vor unkonzentrierten Fahrzeuglenkenden (Ablenkung, Unaufmerksamkeit). Lenkerinnen fürchteten dies mit 61% leicht häufiger als Lenker (57%). Ausserdem bereiteten 45% der Befragten andere Fahrzeuglenkende Angst, die beim Fahren noch etwas anderes machen (telefonieren, essen usw.). Dies galt zu gleichen Teilen für Frauen wie Männer.

## Meinungen zu einigen Via-sicura-Massnahmen

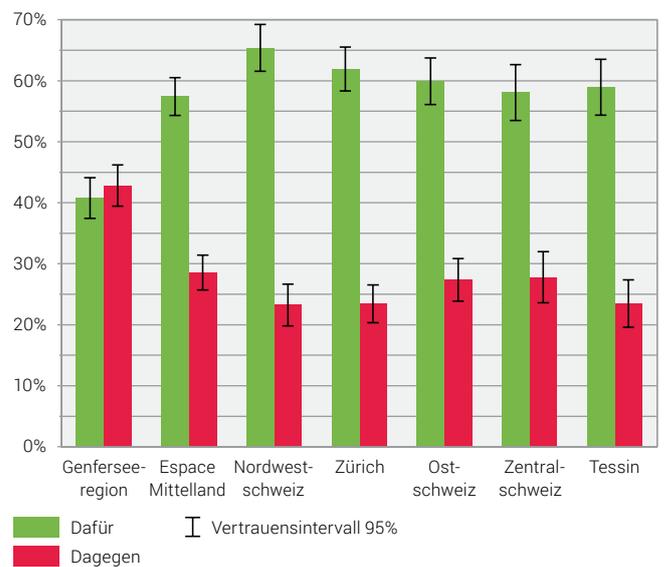
Das erste Massnahmenpaket des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» trat am 1. Januar 2013 in Kraft. Die Umsetzung des zweiten Pakets erfolgte im Jahr darauf. Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden enthielt sechs Meinungsfragen (*dafür/dagegen*), die sich auf die untenstehende Auswahl an Massnahmen bezogen.

- **Mindestens zwei Jahre Führerausweisentzug** bei einem ersten Raserdelikt
- **Endgültiger Führerausweisentzug** im Wiederholungsfall eines Raserdelikts
- **Einziehung des Fahrzeugs** bei einem Raserdelikt
- **0,1-Promille-Grenze** bei bestimmten Personengruppen<sup>8</sup>
- **Obligatorische Abklärung<sup>9</sup> der Fahreignung** bei Fahren mit 1,6 Promille oder mehr
- Obligatorisches **Fahren mit Licht am Tag** bei Motorwagen und Motorrädern

Die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer sprach sich zu jeder der sechs Massnahmen, die seit dem 1. Januar 2013 in Kraft sind, positiv aus. Das Gleiche gilt auch für die sieben Grosse Regionen der Schweiz, mit Ausnahme der Genferseeregion, die in Bezug auf den zweijährigen Führerausweisentzug bei einem Raserdelikt unentschieden ist (41% *dafür* und 43% *dagegen*).

## Beurteilung des Führerausweisentzugs bei einem Raserdelikt für mindestens zwei Jahre, nach Grosse region

G 12



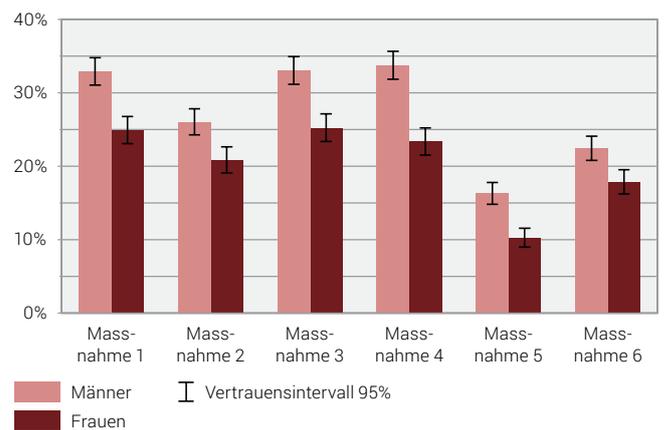
Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

Obwohl es sich um eine Minderheit der Befragten handelt, gibt es einen systematischen Unterschied zwischen den Anteilen der Frauen und der Männer, die gegen die Massnahmen sind (in der untenstehenden Grafik mit «Massnahme 1», ..., «Massnahme 6» bezeichnet).

## Anteil Personen, die gegen die Via sicura-Massnahmen sind, nach Geschlecht

G 13



Quelle: BFS – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS 2016

<sup>8</sup> Berufsschauffeur/innen, Neulenkende (Inhaber/innen Führerausweis auf Probe), Fahrschüler/innen, Fahrlehrer/innen und Begleitpersonen auf Lernfahrten

<sup>9</sup> Abklärung der Fahreignung durch Verkehrsmediziner/in. Dies gilt auch bei Ersttaten.

## Erhebungsmethode

Die Befragung wurde anhand eines Online-Fragebogens (CAWI) oder eines (identischen) Papierfragebogens (PAPI) durchgeführt. Alle auf Papier erhaltenen Antworten wurden plausibilisiert und in den Online-Fragebogen übernommen.

Aus der volljährigen Bevölkerung wurde eine geschichtete Zufallsstichprobe von 8531 Personen gezogen. Diese Ziehung wurde vom Dienst Statistische Methoden des Bundesamtes für Statistik anhand der Daten der amtlichen Register durchgeführt. Der Stichprobenplan basiert auf dem Geschlecht, fünf Alterskategorien und den sieben Grossregionen der Schweiz.

Mit der Befragung wurde im September 2015 begonnen. Als wählbare Personen (59% der Stichprobe) galten diejenigen, die in den zwölf Monaten vor der Befragung (September 2014 bis August 2015) mindestens einmal selbst ein Auto gefahren waren.

Sämtliche Daten werden streng vertraulich behandelt und ausschliesslich zu Statistik- und Forschungszwecken verwendet.

## Zusammenfassung

Aus der Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (2015) ergibt sich, dass Frauen sowohl auf der Autobahn als auch ausser- und innerorts weniger Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen als Männer. Letztere beklagen sich ausserdem zu einem grösseren Teil über die Häufigkeit der Polizeikontrollen (Geschwindigkeit und Alkohol) als Frauen und sind häufiger der Meinung, die Sicherheit im Strassenverkehr habe sich seit 2010 verbessert. Die in der Schweiz wohnhaften Fahrzeuglenkenden empfinden die Entwicklung der Verkehrssicherheit zu 36% als stabil und zu 33% als positiv.

Was das Massnahmenpaket des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» betrifft, sind die Meinungen zu den sechs ausgewählten Massnahmen mehrheitlich positiv.

Fahrerinnen missbilligen im Allgemeinen Ablenkungen beim Fahren häufiger als Fahrer und verwendeten (mindestens einmal) in den zwölf Monaten vor der Befragung auch zu einem kleineren Teil ein Mobiltelefon am Steuer.

Bezüglich Risiken glauben die befragten Männer zu einem grösseren Teil, dass sie aufgrund von Alkohol- oder Betäubungsmittelkonsum einen Unfall verschulden können, als die befragten Frauen.

Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die (auf allen Strassentypen) Geschwindigkeitsüberschreitungen begingen sowie am Steuer ein Mobiltelefon verwendeten, war bei den Jungen (18–24 Jahre) generell höher als bei Älteren (ab 70 Jahren). Ältere Menschen beklagen sich zu einem grösseren Teil über mangelnde Geschwindigkeitskontrollen, missbilligen eher Ablenkungen beim Fahren und halten es für unwahrscheinlicher, dass sie einen Unfall verschulden könnten, als die Jungen.

Mit den neuen Technologien einhergehende Funktionen wie die Diktierfunktion und das Abhören von SMS (anhand des Sprachassistenten im Smartphone) sind generell besser toleriert als das manuelle Verfassen und das Lesen von SMS am Bildschirm. Dennoch werden die Geräte deutlich häufiger von Hand bedient als anhand der assistierenden Funktionen.

Das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung wird eher missbilligt als das Telefonieren mit einer solchen Einrichtung. Letzteres ist somit bei den Fahrzeuglenkenden auch stärker verbreitet.

---

<b>Herausgeber:</b>	Bundesamt für Statistik (BFS)
<b>Auskunft:</b>	Seymour Mizrahi, Tel. 058 463 64 85, bemo@bfs.admin.ch
<b>Autorin/ Autor:</b>	Seymour Mizrahi, BFS; Jessica Meylan, BFS
<b>Reihe:</b>	Statistik der Schweiz
<b>Fachbereich:</b>	19 Kriminalität und Strafrecht
<b>Originaltext:</b>	Französisch
<b>Übersetzung:</b>	Sprachdienste BFS
<b>Layout:</b>	Sektion DIAM, Prepress/Print
<b>Grafiken:</b>	Sektion DIAM, Prepress/Print
<b>Titelseite:</b>	BFS; Konzept: Netthoewel & Gaberthüel, Biel; Foto: © Auke Holwerda – istockphoto.com
<b>Copyright:</b>	BFS, Neuchâtel 2016 Wiedergabe unter Angabe der Quelle gestattet für nichtkommerzielle Nutzung.
<b>Bestellungen:</b>	Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel, Tel. 058 463 60 60, Fax 058 463 60 61, order@bfs.admin.ch
<b>Preis:</b>	Gratis
<b>BFS-Nummer:</b>	995-1500-05