



Indikatorensystem - Strassenverkehrsdelinquenz

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Alkohol im Strassenverkehr	5
2.1	Effektive Kontrollintensität.....	5
2.1.1	Auf Alkohol getestete Fahrzeuglenkende	5
2.1.2	Getestete Personen unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden	7
2.1.3	Atemalkoholmessgeräte	9
2.2	Wahrgenommene Kontrollintensität.....	11
2.2.1	Personen, die mit einer Alkoholkontrolle rechnen.....	11
2.2.2	Befürworten von häufigeren Alkoholkontrollen	13
2.3	Riskantes Fahrverhalten.....	15
2.3.1	Selbstdeklariertes Fahren in angetrunkenem Zustand	15
2.3.2	Führerausweisentzüge nach Fahren im angetrunkenen Zustand	17
2.3.3	Anteil positive Alkoholtests.....	19
2.4	Effektive Unsicherheit.....	21
2.4.1	Alkoholbedingte Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten	21
2.5	Wahrgenommene Unsicherheit.....	23
2.5.1	Furcht vor einem alkoholbedingten Unfall	23
2.6	Strenge der Gerichte.....	25
2.6.1	Strafrechtliche Sanktionen nach Fahren in angetrunkenem Zustand.....	25
2.6.2	Höhe der Bussen nach Fahren in angetrunkenem Zustand.....	28
2.6.3	Dauer der Freiheitsstrafen nach Fahren in angetrunkenem Zustand	31
2.7	Wirksamkeit der Sanktionen	34
2.7.1	Wiederverurteilungsrate nach Fahren in angetrunkenem Zustand	34
2.8	Öffentliche Meinung - Akzeptanz der Gesetzgebung	36
2.8.1	Befürworten der 0,5 Promille-Grenze	36
2.8.2	Befürworten von anlassfreien Atemalkoholkontrollen	38
2.9	Öffentliche Meinung - Schwere der Straftat	40
2.9.1	Beurteilen von Fahren in angetrunkenem Zustand als kriminell.....	40
3	Geschwindigkeit im Strassenverkehr	42
3.1	Effektive Kontrollintensität.....	42
3.1.1	Auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge.....	42
3.1.2	Geschwindigkeitsmesssysteme.....	44
3.2	Wahrgenommene Kontrollintensität.....	46
3.2.1	Personen, die mit einer Geschwindigkeitskontrolle rechnen.....	46
3.2.2	Befürworten von häufigeren Geschwindigkeitskontrollen.....	48
3.3	Riskantes Fahrverhalten.....	50
3.3.1	Selbstdeklarierte Geschwindigkeitsübertretungen	50
3.3.2	Führerausweisentzüge nach Geschwindigkeitsübertretung	52
3.3.3	Geschwindigkeitsübertretungsrate	54
3.4	Effektive Unsicherheit.....	56
3.4.1	Geschwindigkeitsbedingte Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten	56
3.5	Wahrgenommene Unsicherheit.....	58
3.5.1	Furcht vor einem geschwindigkeitsbedingten Unfall	58
3.6	Strenge der Gerichte.....	60

3.6.1	Strafrechtliche Sanktionen nach Geschwindigkeitsübertretungen	60
3.6.2	Höhe der Bussen nach Geschwindigkeitsübertretungen	62
3.6.3	Dauer der Freiheitsstrafen nach Geschwindigkeitsübertretungen.....	64
3.7	Wirksamkeit der Sanktionen	67
3.7.1	Wiederverurteilungsrate nach Geschwindigkeitsübertretungen	67
3.8	Öffentliche Meinung - Schwere der Straftat	69
3.8.1	Beurteilen von Geschwindigkeitsübertretungen als kriminell	69

1 Einleitung

Ziel dieser Indikatoren ist einem möglichst breiten Publikum aktuelle Informationen über Strassenverkehrsdelikte in der Schweiz bereitzustellen und Entwicklungstrends aufzuzeigen. Die folgenden Seiten enthalten statistische Informationen über das Fahren in angetrunkenem Zustand und Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Jeder Indikator illustriert eine unterschiedliche Facette der Strassenverkehrsdelinquenz. Zusammen ergeben sie eine Gesamtschau. Die Indikatoren sind nachfolgend in jeweils fünf Kategorien gegliedert: Kontrollintensität der Polizei (tatsächliche und wahrgenommene), riskantes Fahrverhalten, Strassenverkehrssicherheit (tatsächliche und wahrgenommene), Strenge der Gerichte und öffentliche Meinung.

Die vorliegenden Indikatoren werden seit 2013 nicht mehr aktualisiert. Für jeden einzelnen Indikator werden folgende Aspekte beschrieben: neue Erkenntnisse mit Analysekommentar, Bedeutung und Grenzen des Indikators, eine Grafik als visuelle Zusammenfassung sowie die zum Verständnis erforderlichen Definitionen und methodischen Aspekte. Die in der Grafik verwendeten Daten können als Tabellen heruntergeladen werden.

Das Indikatorensystem wurde vom Bundesamt für Statistik (BFS) in Zusammenarbeit mit der bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung erarbeitet.

2 Alkohol im Strassenverkehr

Im Januar 2005 trat das revidierte Strassenverkehrsgesetz in Kraft. Der Grenzwert wurde auf 0,5‰ gesenkt und Atemalkoholkontrollen sind fortan ohne Anzeichen von Trunkenheit erlaubt. Mit der Einführung dieser neuen Massnahmen hat sich der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die nach eigenen Angaben auf Alkohol kontrolliert wurden, verdoppelt und verblieb seither auf noch höherem Niveau. Die Befürchtung, in eine Polizeikontrolle zu geraten, hat sich hingegen kaum verändert. Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die zugaben, mindestens einmal jährlich über dem Grenzwert alkoholisiert am Steuer gesessen zu haben (deliktisches Verhalten), nahm 2005 um ein Drittel ab, sank weiter bis 2009 und stabilisierte sich 2011 wieder auf 2005-er Niveau. Ferner ist ein Rückgang der schweren Unfälle (mit getöteten und schwer verletzten Personen) unter mutmasslichem Alkoholeinfluss zu beobachten.

2.1 Effektive Kontrollintensität

2.1.1 Auf Alkohol getestete Fahrzeuglenkende

Die Zahl der Fahrzeuglenkenden, die sich einer Atemalkoholkontrolle unterziehen mussten, hat sich zwischen 2003 (2.4%) und 2007 (6.3%) mehr als verdoppelt. Dies nachdem seit 2005 die neuen Regelungen über das Fahren in angetrunkenem Zustand (beispielsweise die Durchführung von Alkoholtests ohne Anzeichen von Trunkenheit) in Kraft getreten sind. Seit 2007 liegt die Kontrollintensität stabil bei 6%. Auch wenn die Anzahl getestete Fahrzeuglenkende in der Schweiz seit 2000 gestiegen ist, bleibt hierzulande die Kontrollintensität - verglichen mit Ländern, die Kontrollen ohne Anzeichen auf Trunkenheit seit längerem durchführen - weiterhin gering. In 2005 betrugen diese Werte für Spanien 8%, für Holland 13%, für Frankreich 15% und für Schweden gar 21% (Quelle: European Transport Safety Council).

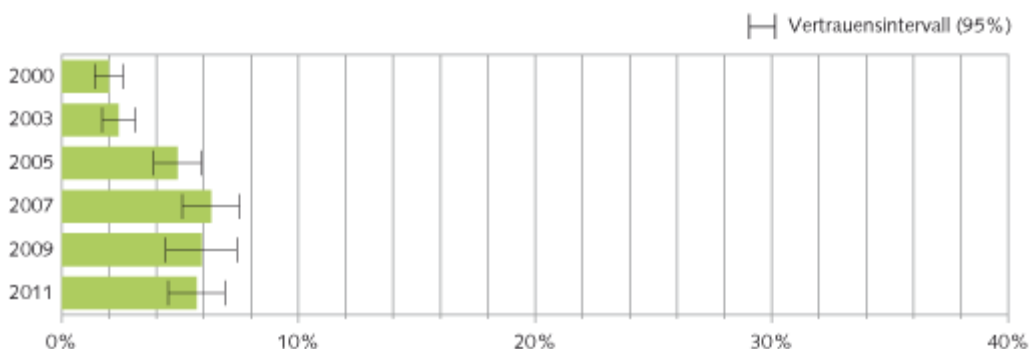
Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt den Anteil Motorfahrzeuglenkende auf, die sich innerhalb eines Jahres mindestens einem Alkoholtest unterziehen mussten. Gemäss der Theorie der Generalprävention führt eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von der Polizei entdeckt zu werden zu einem Rückgang von delinquentem Verhalten im Strassenverkehr. Entsprechend gibt die Anzahl der getesteten Fahrzeuglenkenden Auskunft über die Intensität der polizeilichen Atemalkoholkontrollen. Ein Anstieg der getesteten Personen deutet somit auf eine Erhöhung der Kontrolldichte hin.

Grenzen des Indikators

Eine Erhöhung der tatsächlichen Kontrollintensität wirkt sich nur dann längerfristig positiv aus, wenn die vermehrten Kontrollen wahrgenommen werden. Führt die Zunahme der Kontrollen nicht zu einer höheren subjektiven Kontrollerwartung, wird die erwünschte generalpräventive Wirkung verfehlt. Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.

Anteil der mindestens einmal auf Alkohol getesteten Fahrzeuglenkenden



Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS

Grafik: 19-391-1-11-01-dg.png

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T6.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: "Wie oft mussten Sie sich letztes Jahr einem Alkoholtest unterziehen?"

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.11.01-dt	Anteil der mindestens einmal auf Alkohol getesteten Fahrzeuglenkenden
su-d-19.02.08.01	Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T6.12

2.1.2 Getestete Personen unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden

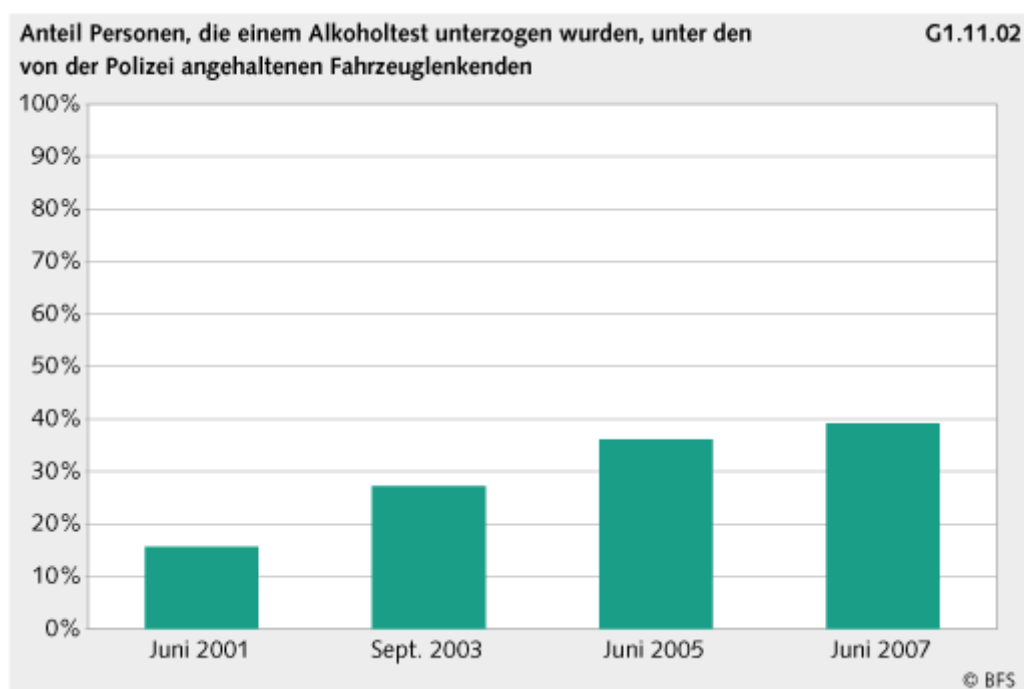
Seit der Einführung des Grenzwertes 0,5 Gewichtspro mille und der Kontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit hat sich der Anteil der getesteten unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden im Jahr 2005 gegenüber dem Jahre 2001 mehr als verdoppelt. Seither haben die Polizeibehörden die Kontrolldichte noch einmal erhöht. Der Anteil der Personen, die sich, unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden, einem Alkoholtest unterziehen mussten, ist von 36% im Juni 2005 auf 39% im Juni 2007 gestiegen.

Bedeutung des Indikators

Gemäss dem Modell der Generalprävention im Bereich der Strassenverkehrsdelinquenz führt die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit zu einem Rückgang des delinquenten Verhaltens im Strassenverkehr. Der prozentuale Anteil der auf Alkohol getesteten Fahrzeuglenkenden unter den von der Polizei angehaltenen Personen gibt Auskunft über die Intensität der polizeilichen Atemalkoholkontrollen. Eine Vergrösserung dieses Anteils deutet somit auf eine Erhöhung der Kontrolldichte hin. Der Indikator informiert über den prozentualen Anteil der Personen, die in ein Alkoholtestgerät blasen mussten, unter den von der Polizei bei Verkehrskontrollen oder Unfällen angehaltenen Personen.

Grenzen des Indikators

Um die Wahrscheinlichkeit, in flagranti erwischt zu werden, zu erhöhen, muss nicht nur das Risiko erhöht werden, bei einer Polizeikontrolle auf Alkohol kontrolliert zu werden, sondern auch die Wahrscheinlichkeit in eine Polizeikontrolle zu geraten. Um die Kontrolldichte zu erhöhen, ist eine Zunahme der Wahrscheinlichkeit, sich bei einer Polizeikontrolle einem Alkoholtest unterziehen zu müssen, eine notwendige, aber nicht ausreichende, Bedingung.



Grafik: 19_13-ind01-11-02-dg.gif

Quelle: Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (BFS)

Methodologie

Die Informationen über die Alkoholkontrollen werden von den Polizeibehörden erhoben und an das Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Sie fliessen in die Statistik der Atemalkoholkontrollen (ALK) ein, die ihrerseits Teil der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) ist. Die ALK wird alle zwei Jahre während eines Monats als Vollerhebung durchgeführt.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.11.02-dt	Anteil Personen, die einem Alkoholtest unterzogen wurden, unter den von der Polizei angehaltenen Fahrzeuglenkenden
cc-d-19.02.08.07	Anteil auf Alkohol getestete Personen, unter den von der Polizei angehaltenen Fahrzeuglenkenden, nach Kontrolltyp

2.1.3 Atemalkoholmessgeräte

Seit 2001 hat die Anzahl der Alkoholmessgeräte der Polizei jährlich um durchschnittlich 5% zugenommen. 2001 waren es 1'107 Ethylometer, 2012 1'756.

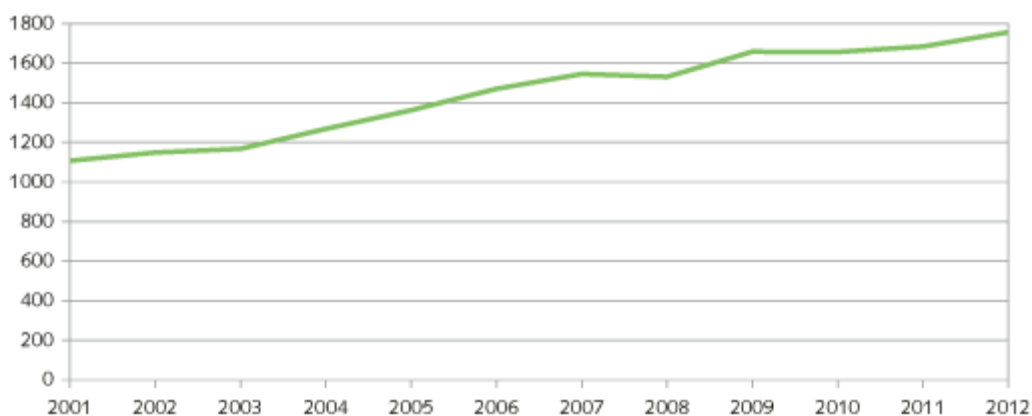
Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über die Anzahl Atem-Alkoholtestgeräte im Besitz der Polizei. Gemäss der Theorie der Generalprävention im Bereich Strassenverkehrsdelinquenz führt die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit zu einem Rückgang des delinquenten Verhaltens. An der Anzahl Alkoholtestgeräte in Polizeibesitz lässt sich der Wille und die Möglichkeit ablesen, Atemalkoholkontrollen vorzunehmen. Eine Aufstockung der Messgeräte deutet auf die Absicht hin, mehr Kontrollen durchzuführen.

Grenzen des Indikators

Eine Zunahme der Anzahl Alkoholtestgeräte bedeutet nicht automatisch eine Zunahme der durchgeführten Kontrollen. Es kann sein, dass die Polizei ihren Gerätebestand aufstockt, um bei Bedarf häufiger zu kontrollieren, ohne jedoch effektiv mehr Fahrzeuglenkende zu testen.

Der Polizei zur Verfügung stehende Atemalkoholmessgeräte



Quelle: Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

© BFS

Grafik: 19-391-1-11-04-dg.png

Quelle: Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (BFS)

Methodologie

Die Informationen über die verfügbaren Alkoholtestgeräte werden bei den Polizeibehörden erhoben und zu Jahresbeginn an das Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Sie fliessen in die Statistik der Ressourcen (RES) ein, die ihrerseits Teil der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) ist. Bei der Erhebung handelt es sich um eine jährlich stattfindende Vollzählung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.11.04- dt	Der Polizei zur Verfügung stehende Atemalkoholmessgeräte
cc-d-19.02.08.01	Den Polizeibehörden zur Verfügung stehende Messgeräte

2.2 Wahrgenommene Kontrollintensität

2.2.1 Personen, die mit einer Alkoholkontrolle rechnen

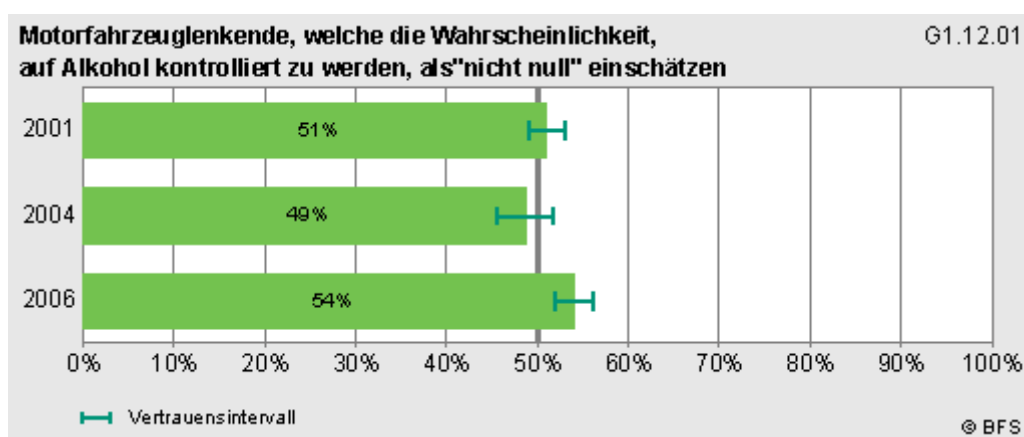
Seit der Reduktion der Alkohollimite auf 0,5‰ und der Einführung von anlassfreien Alkoholkontrollen rechnet fast die Hälfte der Fahrzeuglenkenden nicht damit, auf Alkohol kontrolliert zu werden. Mit der Einführung dieser Massnahmen konnte in 2006 und 2008 vorübergehend ein schwach signifikanter Anstieg der Kontrollen festgestellt werden (die Vertrauensintervalle überschneiden sich knapp nicht). Doch seit 2010 ist gegenüber 2004 keine Zunahme der Kontrollen mehr erkennbar.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator gibt Aufschluss über den Anteil Motorfahrzeuglenkende, die mit einer möglichen Alkoholkontrolle rechnen. Gemäss der Theorie der Generalprävention führt eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von der Polizei entdeckt zu werden zu einem Rückgang von delinquentem Verhalten im Strassenverkehr. Die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit zeigt wie intensiv die polizeilichen Alkoholkontrollen wahrgenommen werden. Ein steigender Anteil Fahrzeuglenkende, die mit Kontrollen rechnen, deutet auf eine Erhöhung der wahrgenommenen Kontrolldichte hin.

Grenzen des Indikators

Eine Zunahme der wahrgenommenen Kontrollintensität wirkt sich mittel- und langfristig nur dann positiv aus, wenn sie mit einer tatsächlichen Erhöhung der Kontrollen einhergeht. Folgen auf eine erhöhte Kontrollerwartung nicht tatsächlich mehr Kontrollen, hat die erwünschte generalpräventive Wirkung nur einen Kurzzeiteffekt. Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist denkbar, dass einige Personen angaben es würden zu wenige Alkoholkontrollen durchgeführt, obschon sie selber keine Zunahme der Kontrollen wünschten. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden. Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T4.12)



Grafik: 19_13-ind01-12-01-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T4.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie - bei einer ganz normalen Fahrt – in eine Alkoholkontrolle geraten?“. Den Befragten standen 7 Antwortkategorien von 1 „nie“ bis 7 „jeden Tag“ zur Verfügung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T4.12

2.2.2 Befürworten von häufigeren Alkoholkontrollen

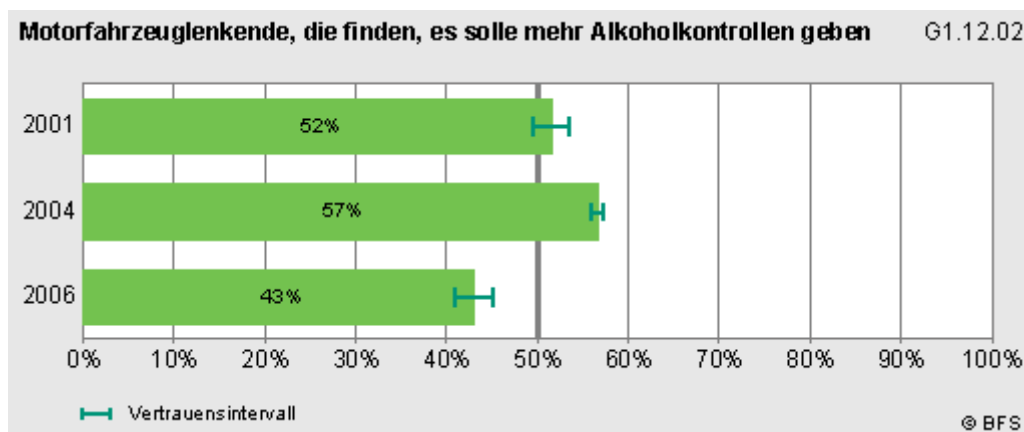
Die Hälfte der Fahrzeuglenkenden spricht sich für zusätzliche Alkoholkontrollen aus. Die Diskussion um die am 1. Januar 2005 in Kraft getretenen Massnahmen gegen das Fahren in angetrunkenem Zustand schien – mindestens kurzfristig – zu wirken: Die Zustimmung stieg bis 2004 auf 57% an, sank aber 2006 – bei der ersten Umfrage nach der Einführung der Massnahmen – auf 43%. Seit 2008 haben sich diese Werte gegenüber 2001 unverändert statistisch signifikant um 50% eingependelt.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt die Entwicklung der Anzahl Fahrzeuglenkende, die Alkoholkontrollen als „zu selten“ einschätzen. Gemäss der Theorie der Generalprävention im Bereich Strassenverkehrsdelinquenz führt die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit zu einem Rückgang des delinquenten Verhaltens. Die Einschätzung der erfolgten Alkoholkontrollen durch die befragten Motorfahrzeuglenkenden gibt Aufschluss über die von ihnen wahrgenommene polizeiliche Kontrolltätigkeit. Finden die Befragten, es müssten mehr Kontrollen durchgeführt werden, erscheint die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit als ungenügend. Finden hingegen weitere Kontrollen weniger Zustimmung, könnte dies auf eine Erhöhung der wahrgenommenen Kontrolldichte hinweisen.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Sie gaben möglicherweise an, es würden zu wenige Alkoholkontrollen durchgeführt, obschon sie nicht mehr Kontrollen wünschten. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind01-12-02-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T5.11)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie beurteilen Sie die Häufigkeit von Alkoholkontrollen?“. Als Antwortmöglichkeit standen die Kategorien „zu selten“, „genügend“, „zu häufig“ zur Verfügung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenener Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T5.11

2.3 Riskantes Fahrverhalten

2.3.1 Selbstdeklariertes Fahren in angetrunkenem Zustand

Der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die angaben mindestens einmal pro Jahr alkoholisiert ein Fahrzeug zu lenken, sank von 2003 (36%) bis 2009 (18%) um die Hälfte und stieg 2011 wieder auf 23% an. Bei den selbstdeklarierten Fahrten mit einem Alkoholspiegel von 0,8‰ oder höher zeigt sich eine ähnliche Entwicklung. Die in 2011 wieder auf 11% gestiegenen Werte bedeuten aber weiterhin eine Reduktion dieser qualifiziert alkoholisierten Fahrten um mehr als 50% seit Untersuchungsbeginn in 2001.

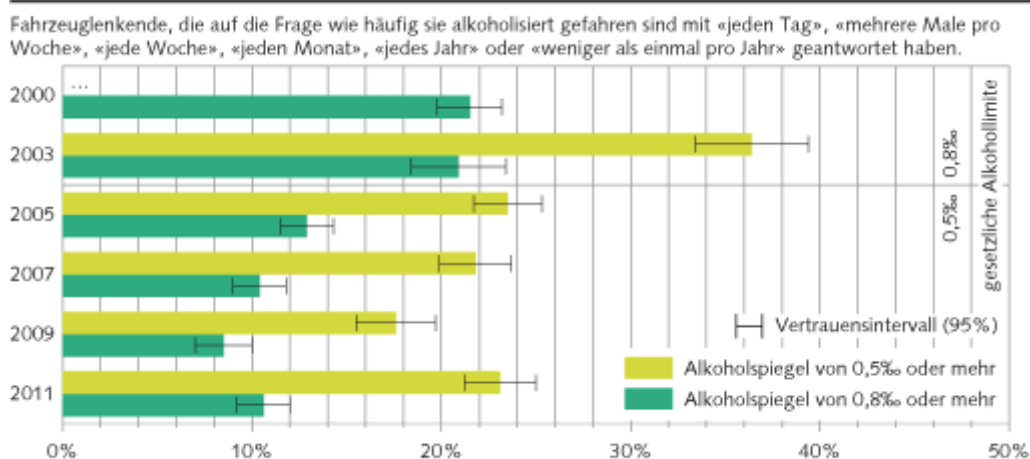
Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über den Anteil Fahrzeuglenkende, die glauben im Vorjahr mit einem Alkoholspiegel von mindestens 0,8 beziehungsweise 0,5 Promille ein Motorfahrzeug gelenkt zu haben. Über den Anteil der Befragten, die glauben mit einem mutmasslich überhöhten Alkoholspiegel ein Motorfahrzeug gelenkt zu haben, kann auf das Ausmass des Fahrens in angetrunkenem Zustand geschlossen werden. Eine Verminderung dieses Anteils deutet auf einen Rückgang dieses riskanten Verhaltens hin.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Die Personen gaben möglicherweise an, nie in angetrunkenem Zustand zu fahren, obschon dies in Wirklichkeit der Fall war. Da das Einschätzen des eigenen Alkoholspiegels sehr schwierig ist, hatten manche Personen möglicherweise den Eindruck, die gesetzliche Alkohollimite überschritten zu haben, obschon sie darunter lagen. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.

Selbstdeklariertes Fahren in angetrunkenem Zustand



Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS

Grafik: 19-391-1-21-01-dg.png

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle 1.22)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie häufig haben Sie im letzten Jahr ein Motorfahrzeug gelenkt unter dem Eindruck, einen Alkoholspiegel von über 0,8 beziehungsweise über 0,5 Promille gehabt zu haben?“. Den Befragten standen 6 Antwortkategorien von 1 „nie“ bis 6 „jeden Tag“ zur Verfügung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.21.01-dt	Fahrzeuglenkende mit mindestens einer selbstdeklarierten Fahrt in angetrunkenem Zustand, nach Alkoholspiegel
su-d-19.02.08.01	Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T1.22

2.3.2 Führerausweisentzüge nach Fahren im angetrunkenen Zustand

Die Anzahl Führerausweisentzüge nach Fahren im angetrunkenen Zustand veränderte sich in den 1990er-Jahren kaum. Am Anfang des neuen Jahrtausends stieg diese Zahl leicht an. Ein stärkerer Zuwachs kann zwischen 2005 und 2007 beobachtet werden. Dieser Anstieg könnte das Ergebnis von häufigeren Alkoholkontrollen sein, die seit dem 1. Januar 2005 auf die Einführung der neuen Massnahmen gegen das Fahren in angetrunkenem Zustand (Reduktion des Alkoholgrenzwerts auf 0.5‰ und anlassfreie Alkoholkontrollen) folgten. Zwischen 2008 und 2012 gingen die Führerausweisentzüge um 17% zurück, obschon im gleichen Zeitraum der Fahrzeugbestand um 8% zugenommen hat.

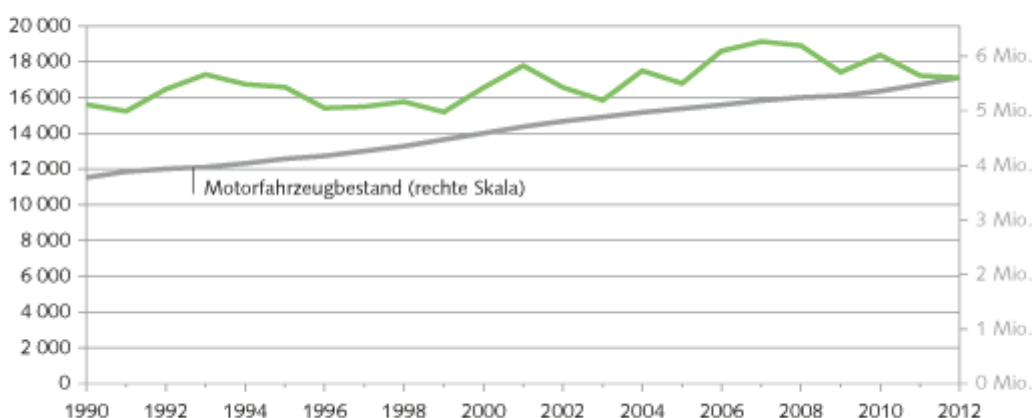
Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt die Veränderung der Zahl der Führerausweisentzüge nach Fahren in angetrunkenem Zustand über die Zeit. Ein Rückgang der Entzüge kann eine sinkende Anzahl der qualifiziert alkoholisierten Fahrten (mind. 0.8 ‰) bedeuten. Führerausweise werden in der Regel erst nach dem alkoholisierten Lenken eines Motorfahrzeuges mit einem Blutalkoholgehalt von mindestens 0.8‰ entzogen. Ein Entzug kann aber bereits beim Lenken mit einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration (0.5-0.79 ‰) erfolgen; dies falls der Führerausweis bereits früher entzogen worden war, oder wenn zusätzlich mindestens eine weitere leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften verübt wurde. In der Schweiz stellt ein Führerausweisentzug keine strafrechtliche Sanktion dar, sondern ist eine Verwaltungsmassnahme. Informationen zu diesen Massnahmen finden sich somit nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Grenzen des Indikators

Die Anzahl Führerausweisentzüge nach Fahren in angetrunkenem Zustand hängt nicht nur von der Häufigkeit dieses Delikts und der Anzahl qualifiziert alkoholisierten Fahrten ab. Sie wird ebenfalls von der polizeilichen Kontrolltätigkeit beeinflusst. So könnte eine Zunahme der Führerausweisentzüge eine Folge von häufigeren Polizeikontrollen und nicht von mehr alkoholisierten Fahrten sein.

Führerausweisentzüge nach Fahren in angetrunkenem Zustand



Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) – Statistik der Administrativmassnahmen (ADMAS)

© BFS

Grafik: 19-391-1-21-02-dg.png

Quelle: Administrativmassnahmen-Register (ADMAS)

Methodologie

Die zuständigen kantonalen Behörden übermitteln dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Liste der Personen, denen der Führerausweis entzogen wurde. Die Daten werden laufend übermittelt und vollständig in das automatisierte Administrativmassnahmen-Register AD-MAS eingespeist.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.21.02-dt	Führerausweisentzüge nach Fahren in angetrunkenem Zustand
cc-b-19.02.08.12	Führerausweisentzüge (Total/ohne Unfall), nach Entzugsgrund
cc-b-19.02.08.13	Führerausweisentzüge (Total/ohne Unfall), nach Entzugsgrund und Kanton

2.3.3 Anteil positive Alkoholtests

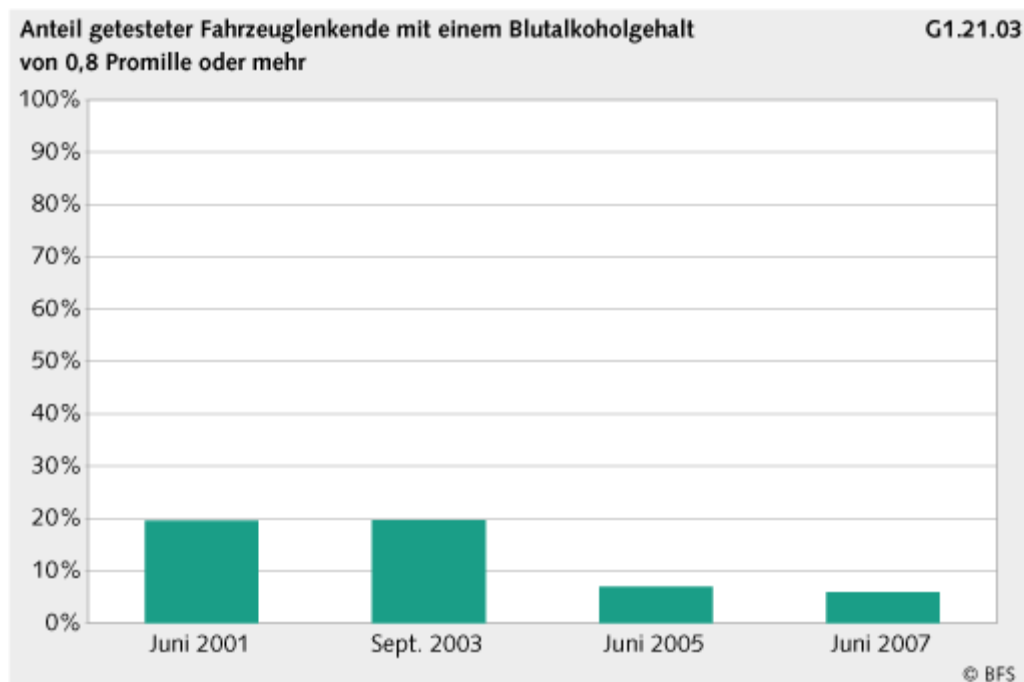
Seit der Einführung des Grenzwertes 0,5 Promille und der Atemalkoholkontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit hat der Anteil der getesteten Motorfahrzeuglenkenden mit einem qualifizierten Blutalkoholwert (0,8 Promille oder mehr) im Juni 2005 (7%) gegenüber Juni 2001 und September 2003 (20%) stark abgenommen. Seither ist dieser Anteil weiter gesunken. Im Juni 2007 ist er auf 6% gefallen.

Bedeutung des Indikators

Der prozentuale Anteil der kontrollierten Fahrzeuglenkenden mit einem Blutalkoholwert von mehr als 0,8 Promille vermittelt ein Bild über das Ausmass des Fahrens unter Alkoholeinfluss. Eine Verminderung dieses Anteils deutet auf einen Rückgang der Gesamtzahl dieser Art straffälligen Verhaltens hin. Der Indikator informiert über den prozentualen Anteil der Personen, die unter allen auf Alkohol getesteten Fahrzeuglenkenden einen Blutalkoholwert von 0,8 Promille oder mehr aufwiesen.

Grenzen des Indikators

Der prozentuale Anteil der kontrollierten Fahrzeuglenkenden mit einem Blutalkoholwert von mehr als 0,8 Promille hängt stark von der der polizeilichen Kontrollaktivitäten ab. Seit 2005 ist es der Polizei erlaubt, Fahrzeuglenkende einem Alkoholttest zu unterziehen, auch ohne dass ein Anzeichen von Trunkenheit besteht; und damit so genannte systematische Kontrollen durchzuführen, bei denen alle Fahrzeuglenkenden getestet werden dürfen. Der Anteil der getesteten Lenkenden hat 2005 im Verhältnis zu den Vorjahren stark zugenommen, und ist seither nochmals leicht angestiegen. Der Abfall der Rate angetrunkener Fahrzeuglenkenden steht mit den gesetzlichen Änderungen der Bestimmungen und der Kontrollpolitik im Zusammenhang. Diese Ergebnisse erlauben deshalb den Schluss auf einen Abfall der Zahl der Alkoholfahrten nicht zu.



Grafik: 19_13-ind01-21-03-dg.gif

Quelle: Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (BFS)

Methodologie

Die Informationen über die Alkoholkontrollen werden von den Polizeibehörden erhoben und an das Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Sie fliessen in die Statistik der Atemalkoholkontrollen (ALK) ein, die ihrerseits Teil der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) ist. Die ALK wird alle zwei Jahre während eines Monats als Vollerhebung durchgeführt.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.21.03-dt	Anteil getestete Fahrzeuglenkende mit einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille oder mehr
cc-d-19.02.08.07	Anteil auf Alkohol getestete Personen, unter den von der Polizei angehaltenen Fahrzeuglenkenden, nach Kontrolltyp
cc-d-19.02.08.08	Anteil getestete Fahrzeuglenkende mit einem Blutalkoholgehalt über den gesetzlichen Limiten, nach Limite und Kontrolltyp
cc-d-19.02.08.09	Von der Polizei durchgeführte Atemalkoholkontrollen, nach Kontrolltyp
cc-d-19.02.08.10	Anteil auf Alkohol getestete Personen, unter den von der Polizei angehaltenen Fahrzeuglenkenden, nach Ergebnis der Messung und Kontrolltyp
cc-d-19.02.08.11	Durch die Polizei angehaltene Fahrzeuglenkende, nach Kontrollart

2.4 Effektive Unsicherheit

2.4.1 Alkoholbedingte Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten

Die Zahl der **schweren Unfälle** unter mutmasslichem Alkoholeinfluss lag bis 2004 relativ stabil bei rund 630 Schwerverletzten und über 80 Toten pro Jahr. Mit der Einführung des revidierten Strassenverkehrsrechts sanken die Unfälle von 2004 auf 2005 deutlich: Bei Unfällen mit schwer verletzten Personen um 12%, bei solchen mit Todesfolge um 17%.

Seither verläuft die Entwicklung für beide Kategorien leicht unterschiedlich. Bei den Unfällen mit **Schwerverletzten** erfolgte bis 2007 ein Wiederanstieg auf das Niveau von 2004. Seit 2008 geht die Anzahl Schwerverletzter erneut zurück. 2012 konnte der bisher tiefste Wert (458) verzeichnet werden. Gegenüber dem Jahr 2000 erfolgte eine Reduktion um 35%.

Die Unfälle mit **tödlichem** Ausgang sanken von 69 in 2005 unter 50 in 2006 und verharren seither auf diesem tieferen Niveau. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2000 einer Halbierung der tödlichen Unfälle.

Die Abnahme der schweren Unfälle erscheint beim Vergleich mit der Wohnbevölkerung oder dem Fahrzeugbestand noch ausgeprägter. So sind 2012 gegenüber 2000 pro Million in Verkehr gesetzte Fahrzeuge 47% weniger Schwerverletzte und gar 57% weniger Tote zu beklagen.

Bedeutung des Indikators

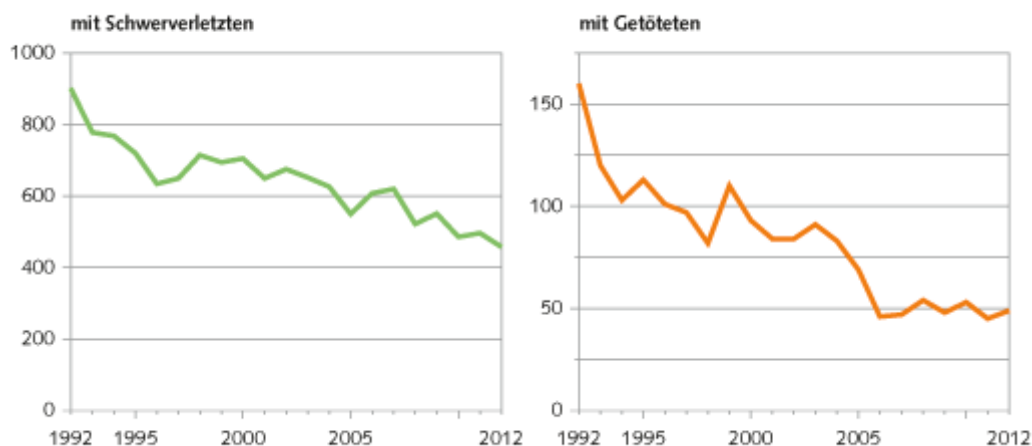
Der Indikator zeigt die Entwicklung der Anzahl Unfälle unter mutmasslichem Alkoholeinfluss bei denen eine oder mehrere Personen starben oder schwer verletzt wurden.

Die Zahl der alkoholbedingten Strassenverkehrsunfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten gibt Aufschluss über die effektive alkoholbedingte Unfallgefahr im Strassenverkehr. Eine Reduktion der Unfälle bedeutet eine Zunahme an Sicherheit auf den Schweizer Strassen.

Grenzen des Indikators

Die Zahl der schweren Unfälle unter mutmasslichem Alkoholeinfluss hängt von der Anzahl Personen ab, die in alkoholisiertem Zustand ein Motorfahrzeug lenken, sowie von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Die Anzahl schwerer Unfälle wird weiter durch die Sicherheitsvorkehrungen an den Fahrzeugen, die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen, den Anteil Personen, die Gurten tragen und die Qualität des Strassennetzes beeinflusst. Infolgedessen könnten Verbesserungen am Strassennetz und/oder an den Fahrzeugen ähnliche Beiträge zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit leisten wie die Reduktion der Fahrten in angetrunkenem Zustand. Die Angaben zum mutmasslichen Alkoholeinfluss am Unfall beruhen auf der Einschätzung der Polizei. Die Dunkelziffer der von der Polizei nicht bemerkten Fälle ist unbekannt. Es ist davon auszugehen, dass die übermittelten Werte eine Unterschätzung darstellen.

Strassenverkehrsunfälle mit mutmasslichem Alkoholeinfluss



Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) – Statistik der Strassenverkehrsunfälle

© BFS

Grafik: 19-391-1-31-01-dg.png

Quelle: Strassenverkehrsunfall-Register (SVU)

Methodologie

Die Kantone melden dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) monatlich die polizeilich registrierten Unfälle. Die Daten fliessen in die Statistik der Strassenverkehrsunfälle ein. Diese Statistik ist eine jährliche Vollerhebung. Da von Gesetzes wegen ausschliesslich das Fahrzeuglenken in angetrunkenem Zustand als ein Delikt gilt, wurden für diese Analyse nur die Motorfahrzeuglenkenden unter mutmasslichem Alkoholeinfluss betrachtet, nicht aber alkoholisierte Fussgänger.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.31.01-dt	Strassenverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten mit mutmasslichem Alkoholeinfluss, pro Million in Verkehr gesetzte Motorfahrzeuge
cc-d-19.02.08.13	Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten mit mutmasslichem Einfluss von Alkohol

2.5 Wahrgenommene Unsicherheit

2.5.1 Furcht vor einem alkoholbedingten Unfall

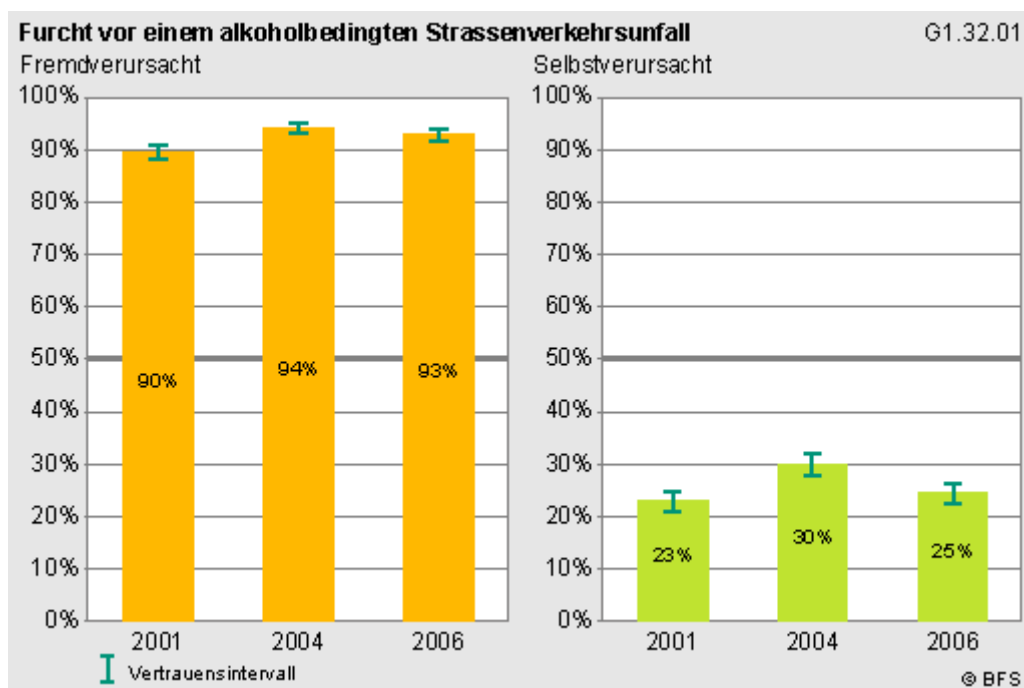
Der überwiegende Teil der Fahrzeuglenkenden äussert eine gewisse starke Furcht vor einem alkoholbedingten Strassenverkehrsunfall (BeMo su-d-19.02.08.01 /Tabelle T2.22). 2012 hatten 26% der Befragten eine gewisse Angst, selber einen durch Alkohol beeinflussten Unfall zu verursachen. Die beobachteten Werte bis 2012 zeigen bis auf eine Ausnahme keinen statistisch signifikanten Unterschied gegenüber den früheren Erhebungen. Der Anstieg der Furcht zwischen 2001 (23%) und 2004 (30%) selber einen Unfall zu verursachen ist wahrscheinlich auf die Diskussion um die Revision des Strassenverkehrsgesetzes in den eidgenössischen Räten zurückzuführen. Dieser Anstieg ist damit eher als Hinweis für eine Sensibilisierung gegenüber der Gefahr der Trunkenheit am Steuer als eine Verschlechterung der Situation zu werten. Allgemein ist die Wahrnehmung der alkoholbedingten Unsicherheit im Strassenverkehr seit 2001 relativ stabil.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt den Anteil Motorfahrzeuglenkende auf, die mehr oder weniger stark befürchten in einen alkoholbedingten Strassenverkehrsunfall zu geraten. Die Furcht vor einem alkoholbedingten Strassenverkehrsunfall gibt Aufschluss über die wahrgenommene Unsicherheit im Strassenverkehr. Ein rückläufiger Anteil Fahrzeuglenkende mit einer Furcht vor einem Unfall bedeutet, dass das Risiko eines alkoholbedingten Unfalls in ihrer Wahrnehmung abgenommen hat.

Grenzen des Indikators

Die Zahl der schweren Unfälle mit mutmasslichem Alkoholeinfluss ist abhängig von der Anzahl Personen, die schneller fahren als erlaubt und von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Diese Unfallzahl wird auch durch andere Faktoren beeinflusst wie der Sicherheit der Fahrzeuge, dem Anteil der Gurten tragenden Fahrzeuglenkenden und der Qualität des Strassennetzes. So könnten Verbesserungen am Strassennetz und/oder an den Fahrzeugen einen gleich grossen oder gar grösseren Einfluss auf das Fahren in angetrunkenem Zustand haben als das Verhalten der Fahrzeuglenkenden. Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind01-32-01-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T2.22)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie sehr befürchten Sie, dass Sie Opfer eines alkoholbedingten Verkehrsunfalls werden könnten, der durch Sie selbst verursacht wurde?“. Den Befragten standen 6 Antwortkategorien von 1 „befürchte ich überhaupt nicht“ bis 6 „befürchte ich sehr“ zur Verfügung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T2.22

2.6 Strenge der Gerichte

2.6.1 Strafrechtliche Sanktionen nach Fahren in angetrunkenem Zustand

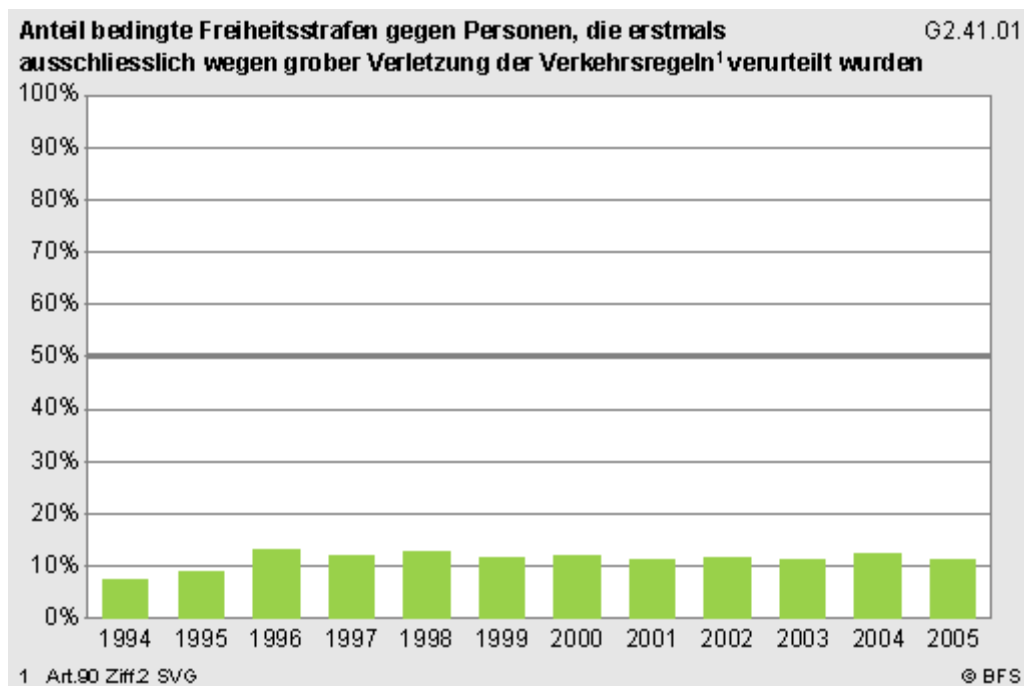
Die Sanktionspraxis bei Erstverurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand ist seit 1994 bis 2004 im Wesentlichen unverändert geblieben: rund zwei Drittel bedingte Freiheitsstrafen, ein Drittel Bussen (als alleinige Strafe), und 1% unbedingte Freiheitsstrafen. Im Jahre 2005 unterschritt der Anteil der Freiheitsstrafen zum ersten Mal die Grenze von 60%. Im Jahre 2006 waren es 56%.

Bedeutung des Indikators

Der Anteil bedingter Freiheitsstrafen für Personen, die erstmals wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt wurden, gibt Aufschluss über die Härte der gerichtlichen Sanktionspraxis. Eine proportionale Zunahme der bedingten Freiheitsstrafen würde somit darauf hindeuten, dass die Gerichte dieses Delikt härter beurteilen. Der Indikator informiert über die Entwicklung der als hart geltenden Sanktionen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt wurden. Bei einer Erstverurteilung wird im Allgemeinen eine bedingte Freiheitsstrafe ausgesprochen (unbedingte Freiheitsstrafen für Ersttäter sind eher die Ausnahme). Als mildere Sanktion gilt ausschliesslich eine Busse.

Grenzen des Indikators

Die gemessene Blutalkoholkonzentration ist für die Gerichte ein wesentlicher Faktor bei der Urteilsfindung betreffend Fahren in angetrunkenem Zustand. Diese Daten sind leider nicht verfügbar. Da Personen mit stark überhöhtem Blutalkoholgehalt bekanntlich härter bestraft werden, müsste eine Verringerung des durchschnittlichen Blutalkoholwerts der wegen Trunkenheitsfahrten verurteilten Personen eine Abnahme der harten Strafen zur Folge haben. Ein Rückgang der harten Strafen wäre somit nicht das Ergebnis einer veränderten Sanktionspraxis der Gerichte, sondern eines veränderten Verhaltens der Fahrzeuglenkenden.



Grafik: 19_13-ind01-41-01-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wie langer Zeit sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob der/die Betreffende im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, haben wir für unsere Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und Schweizer. Wir gehen deshalb davon aus, dass unsere Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ausschliesslich: Um die Auswirkung von Verurteilungen wegen mehrfacher Straftatbestände in einem erfassten Fall (d.h. Alkohol am Steuer und mindestens ein anderes Delikt) auf die Sanktionen auszuschalten, wurden hier nur die Verurteilungen berücksichtigt, die ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand erfolgten.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den 10 vorangegangenen Jahren keinen Strafregistereintrag aufweisen.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntüchtigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Hauptsanktion

Die Gerichte können unterschiedliche Arten von Sanktionen aussprechen: Busse, bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen sowie Massnahmen. Da für ein Urteil mehrere Sanktionen ausgesprochen werden können, hat das BFS eine neue Variable gebildet: die «Hauptsanktion»: Busse als Hauptstrafe: Es werden nur die Verurteilungen berücksichtigt, deren Strafe ausschliesslich in einer Busse besteht. Bedingte Freiheitsstrafen: Alle bedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse). Unbedingte Freiheitsstrafen: Alle unbedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse), ausser wenn der Vollzug der Strafe wegen einer Massnahme aufgeschoben wird. Massnahme als Hauptstrafe: Total der ambulanten oder stationären strafrechtlichen Massnahmen mit Aufschub des Strafvollzugs. Die Massnahmen ohne Aufschub werden unter den unbedingten Freiheitsstrafen verbucht.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.41.01- dt	Anteil bedingte Freiheitsstrafen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (Art. 91-91a SVG) verurteilt wurden
cc-d- 19.03.13.03.11	Verurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand, nach Hauptsanktion und Vorverurteilungen

2.6.2 Höhe der Bussen nach Fahren in angetrunkenem Zustand

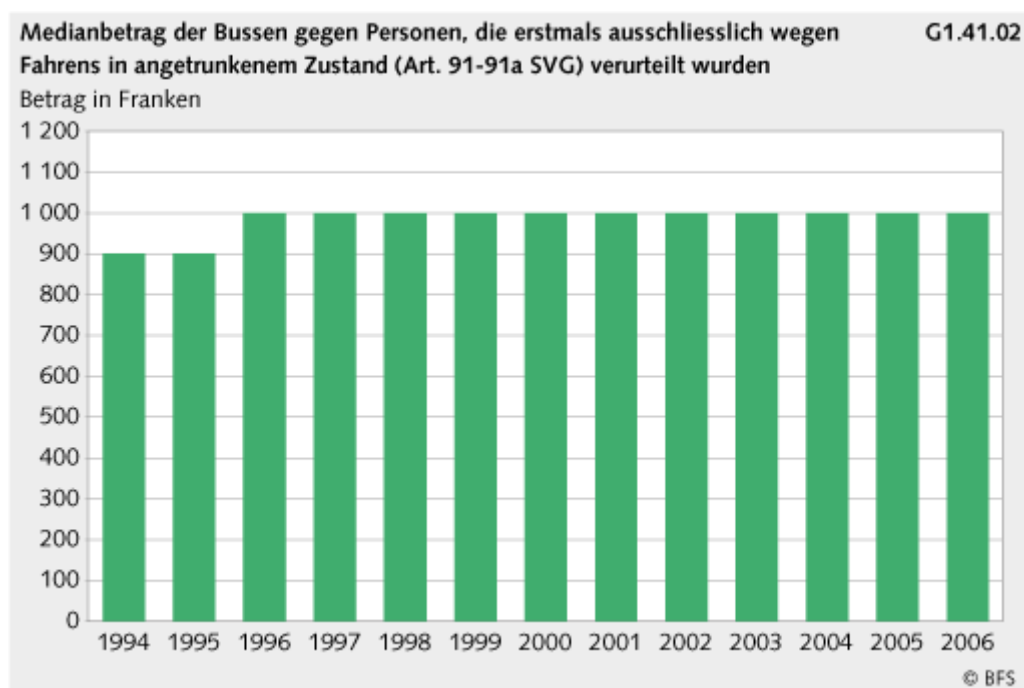
Der Medianbetrag der Bussen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand ist sehr stabil geblieben. Der zwischen 1995 und 1996 beobachtete Anstieg um Fr. 100.- dürfte kaum die Teuerung wettmachen.

Bedeutung des Indikators

Der Medianbetrag der Bussen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand gibt Aufschluss über die Härte der gerichtlichen Sanktionspraxis. Eine Erhöhung dieses Betrages würde somit darauf hindeuten, dass die Gerichte dieses Delikt härter bestrafen. Der Indikator informiert über die Entwicklung der Medianhöhe der Bussen (in Franken), mit denen Personen bestraft wurden, die erstmals ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt wurden.

Grenzen des Indikators

Der Indikator gibt lediglich den Medianwert wieder, d.h. weder die Werteverteilung, noch die Extremwerte. Folglich ist denkbar, dass die Gerichte bei Extremfällen (z.B. hohen Blutalkoholwerten) härtere Sanktionen verhängen, ohne dass der Medianwert dadurch beeinflusst wird.



Grafik: 19_13-ind01-41-02-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wie langer Zeit sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob der/die Betreffende im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, haben wir für unsere Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und

Schweizer. Wir gehen deshalb davon aus, dass unsere Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ausschliesslich: Um die Auswirkung von Verurteilungen wegen mehrfacher Straftatbestände in einem erfassten Fall (d.h. Alkohol am Steuer und mindestens ein anderes Delikt) auf die Sanktionen auszuschalten, wurden hier nur die Verurteilungen berücksichtigt, die ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand erfolgten.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den 10 vorangegangenen Jahren keinen Strafregistereintrag erhalten aufweisen.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Hauptsanktion

Die Gerichte können unterschiedliche Arten von Sanktionen aussprechen: Busse, bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen sowie Massnahmen. Da für ein Urteil mehrere Sanktionen ausgesprochen werden können, hat das BFS eine neue Variable gebildet: die «Hauptsanktion»: Busse als Hauptstrafe: Es werden nur die Verurteilungen berücksichtigt, deren Strafe ausschliesslich in einer Busse besteht. Bedingte Freiheitsstrafen: Alle bedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse). Unbedingte Freiheitsstrafen: Alle unbedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse), ausser wenn der Vollzug der Strafe wegen einer Massnahme aufgeschoben wird. Massnahme als Hauptstrafe: Total der ambulanten oder stationären strafrechtlichen Massnahmen mit Aufschub des Strafvollzugs. Die Massnahmen ohne Aufschub werden unter den unbedingten Freiheitsstrafen verbucht.

Median, unteres und oberes Quartil

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. In mathematischer Schreibweise ist der Median einer Anzahl von Beobachtungswerte x_1, x_2 bis x_n so definiert: Die Beobachtungen seien $x_{(1)} \leq x_{(2)} \leq \dots \leq x_{(n)}$.

Wenn n eine ungerade Zahl ist, dann ist der Median der Beobachtungswert in der Mitte:

$$x_{((n+1)/2)}.$$

Bei gerader Anzahl n/i liegt der Median in der Mitte zwischen den zwei mittleren Beobachtungen: $\frac{1}{2}x_{(n/2)} + \frac{1}{2}x_{((n/2)+1)}$.

Im Gegensatz zu einem anderen häufig verwendeten Lagemass, dem arithmetischen Mittel (siehe dort), wird der Median durch Extremwerte nicht beeinflusst. Bei einer streng symmetrischen Häufigkeitsverteilung fällt der Median mit dem arithmetischen Mittel zusammen. Im Falle einer asymmetrischen Verteilung, z.B. des Einkommens, mit hohen Extremwerten liegt er unter dem arithmetischen Mittel und bei tiefen Extremwerten darüber. Je deutlicher die

Asymmetrie ist, desto grösser ist der Unterschied zwischen arithmetischem Mittel und Median. Der Median ist auch bei asymmetrischen Verteilungen geeignet, die Lokation der Verteilung zu beschreiben. Eine Variante des Medians, der gewichtete Median, ordnet jeder Beobachtung ein Gewicht zu.

Teilt man die der Grösse nach geordneten Beobachtungswerte in vier Gruppen mit einer gleichwertigen Anzahl Fälle auf, so stellt der Wert des unteren Quartils denjenigen Wert dar, der zwischen dem Wert des letzten beobachteten Falles des ersten Viertels und dem Wert des ersten beobachteten Falles des zweiten Viertels liegt. Der Wert des oberen Quartils stellt denjenigen Wert dar, der zwischen dem Wert des letzten beobachteten Falles des dritten Viertels und dem Wert des ersten beobachteten Falles des vierten Viertels liegt.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.41.02-dt	Medianbetrag (in Franken) der Bussen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (Art. 91-91a SVG) verurteilt wurden
cc-d-19.03.13.03.21	Bussenbetrag bei Verurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand, nach Hauptsanktion und Vorverurteilungen
cc-d-19.03.03.03.29	Monetäre Sanktionen für Fahren in angetrunkenem Zustand (Art. 91 Abs.1 2er Satz SVG) als Hauptstraftat

2.6.3 Dauer der Freiheitsstrafen nach Fahren in angetrunkenem Zustand

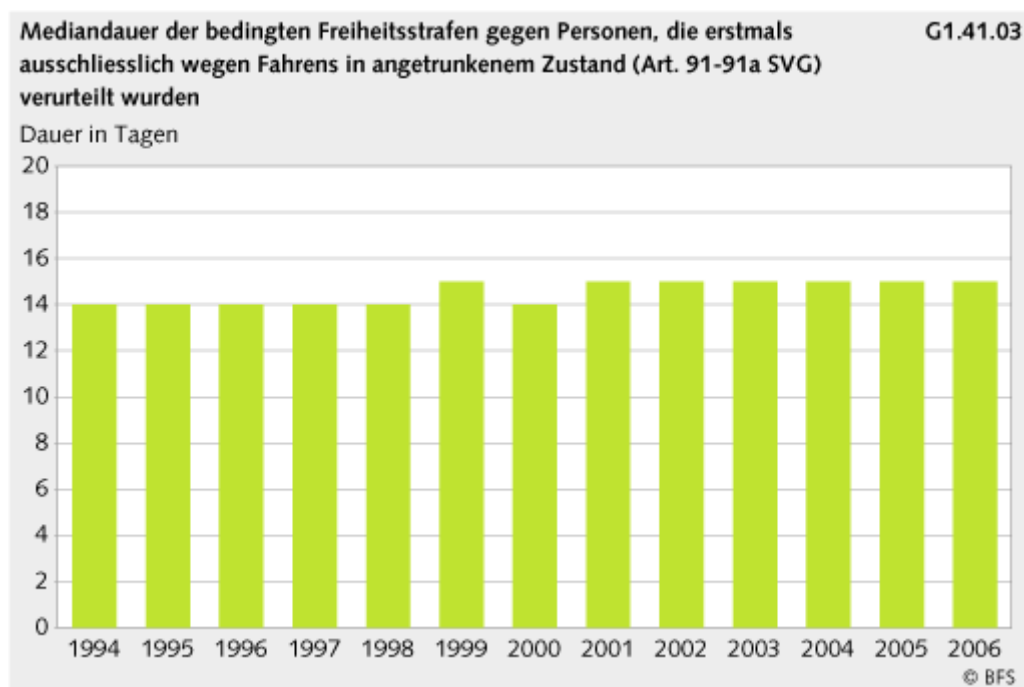
Die Mediandauer der bedingten Freiheitsstrafen, die gegen Personen verhängt wurden, welche erstmals wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt wurden, ist sehr stabil geblieben (zwischen 14 und 15 Tagen).

Bedeutung des Indikators

Die Mediandauer der bedingten Freiheitsstrafen bei einer ersten Verurteilung wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand gibt Aufschluss über die Härte der gerichtlichen Sanktionspraxis. Eine Erhöhung dieser Dauer würde somit darauf hindeuten, dass die Gerichte dieses Delikt härter beurteilen. Der Indikator informiert über die Entwicklung der Mediandauer der bedingten Freiheitsstrafen, die gegen nicht vorbestrafte, ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilte Personen ausgesprochen wurden.

Grenzen des Indikators

Der Indikator gibt lediglich den Medianwert wieder, d.h. weder die Werteverteilung, noch die Extremwerte. Folglich ist denkbar, dass die Gerichte bei Extremfällen (z.B. hohen Blutalkoholwerten) härtere Sanktionen verhängen, ohne dass der Medianwert dadurch beeinflusst wird.



Grafik: 19_13-ind01-41-03-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wie langer Zeit sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob der/die Betreffende im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, haben wir für unsere Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und

Schweizer. Wir gehen deshalb davon aus, dass unsere Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ausschliesslich: Um die Auswirkung von Verurteilungen wegen mehrfacher Straftatbestände in einem erfassten Fall (d.h. Alkohol am Steuer und mindestens ein anderes Delikt) auf die Sanktionen auszuschalten, wurden hier nur die Verurteilungen berücksichtigt, die ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand erfolgten.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den 10 vorangegangenen Jahren keinen Strafregistereintrag aufweisen.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Hauptsanktion

Die Gerichte können unterschiedliche Arten von Sanktionen aussprechen: Busse, bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen sowie Massnahmen. Da für ein Urteil mehrere Sanktionen ausgesprochen werden können, hat das BFS eine neue Variable gebildet: die «Hauptsanktion»: Busse als Hauptstrafe: Es werden nur die Verurteilungen berücksichtigt, deren Strafe ausschliesslich in einer Busse besteht. Bedingte Freiheitsstrafen: Alle bedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse). Unbedingte Freiheitsstrafen: Alle unbedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse), ausser wenn der Vollzug der Strafe wegen einer Massnahme aufgeschoben wird. Massnahme als Hauptstrafe: Total der ambulanten oder stationären strafrechtlichen Massnahmen mit Aufschub des Strafvollzugs. Die Massnahmen ohne Aufschub werden unter den unbedingten Freiheitsstrafen verbucht.

Median, unteres und oberes Quartil

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. In mathematischer Schreibweise ist der Median einer Anzahl n Beobachtungswerte x_1, x_2 bis x_n so definiert: Die Beobachtungen seien $x_{(1)} \leq x_{(2)} \leq \dots \leq x_{(n)}$.

Wenn n eine ungerade Zahl ist, dann ist der Median der Beobachtungswert in der Mitte:

$$x_{((n+1)/2)}.$$

Bei gerader Anzahl n/i liegt der Median in der Mitte zwischen den zwei mittleren Beobachtungen: $\frac{1}{2}x_{(n/2)} + \frac{1}{2}x_{((n/2)+1)}$.

Im Gegensatz zu einem anderen häufig verwendeten Lagemass, dem arithmetischen Mittel (siehe dort), wird der Median durch Extremwerte nicht beeinflusst. Bei einer streng symmetrischen Häufigkeitsverteilung fällt der Median mit dem arithmetischen Mittel zusammen. Im Falle einer asymmetrischen Verteilung, z.B. des Einkommens, mit hohen Extremwerten liegt er unter dem arithmetischen Mittel und bei tiefen Extremwerten darüber. Je deutlicher die

Asymmetrie ist, desto grösser ist der Unterschied zwischen arithmetischem Mittel und Median. Der Median ist auch bei asymmetrischen Verteilungen geeignet, die Lokation der Verteilung zu beschreiben. Eine Variante des Medians, der gewichtete Median, ordnet jeder Beobachtung ein Gewicht zu.

Teilt man die der Grösse nach geordneten Beobachtungswerte in vier Gruppen mit einer gleichwertigen Anzahl Fälle auf, so stellt der Wert des unteren Quartils denjenigen Wert dar, der zwischen dem Wert des letzten beobachteten Falles des ersten Viertels und dem Wert des ersten beobachteten Falles des zweiten Viertels liegt. Der Wert des oberen Quartils stellt denjenigen Wert dar, der zwischen dem Wert des letzten beobachteten Falles des dritten Viertels und dem Wert des ersten beobachteten Falles des vierten Viertels liegt.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.41.03-dt	Mediandauer (in Tagen) der bedingten Freiheitsstrafen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (Art. 91-91a SVG) verurteilt wurden
cc-d-19.03.13.03.31	Dauer der Freiheitsstrafen bei Verurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand, nach Hauptsanktion und Vorverurteilungen

2.7 Wirksamkeit der Sanktionen

2.7.1 Wiederverurteilungsrates nach Fahren in angetrunkenem Zustand

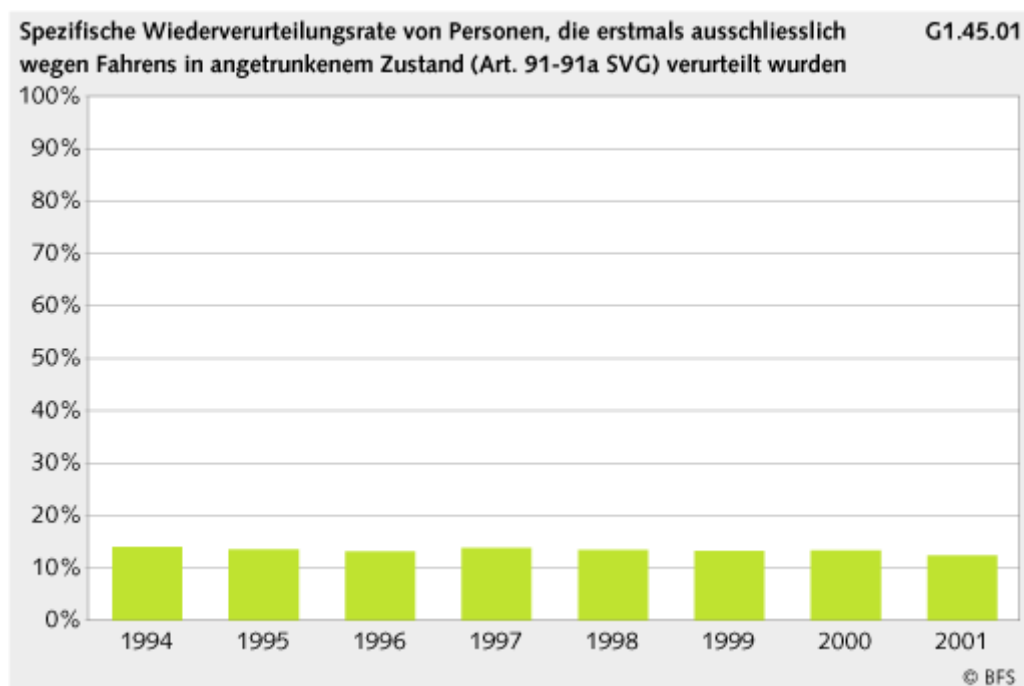
Von 1994 bis 2001 lag die spezifische Wiederverurteilungsrates der wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten Personen mehr oder weniger stabil bei 13%.

Bedeutung des Indikators

Im Rahmen der Spezialprävention soll eine Sanktion verhindern, dass eine Person eine bestimmte Straftat erneut begeht, d.h. dass sie rückfällig wird. Im vorliegenden Fall gibt die spezifische Wiederverurteilungsrates Auskunft über den prozentualen Anteil der Personen, die wegen Alkohol am Steuer verurteilt und später erneut für dasselbe Delikt verurteilt wurden. Eine Verringerung dieser Rate deutet auf Steigerung der Wirksamkeit der Sanktionen hin. Der Indikator informiert über den prozentualen Anteil der wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand wiederverurteilten Personen unter den Personen, die ein erstes Mal für diese Straftat verurteilt wurden.

Grenzen des Indikators

Der prozentuale Anteil an Wiederverurteilungen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand ist einerseits abhängig von der Anzahl Personen, die bereits einmal wegen eines solchen Delikts verurteilt worden sind und dieselbe Straftat erneut begehen, sowie von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Er wird aber auch stark von den polizeilichen Kontrollaktivitäten beeinflusst. So könnte eine Erhöhung der Wiederverurteilungsrates ausschliesslich auf eine Zunahme z.B. der Anzahl Atemalkoholkontrollen und nicht der Rückfälle zurückzuführen sein.



Grafik: 19_13-ind01-45-01-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ein erstes Mal ausschliesslich wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten und später für dasselbe Delikt wiederverurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wann sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob er/sie im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, wurden in den Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und Schweizer. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den zehn vorangegangenen Jahren nicht im Strafregister eingetragen wurden.

Wiederverurteilung: Berücksichtigt werden die Personen, die in den fünf Jahren nach der ersten Verurteilung erneut wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt wurden.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Hauptsanktion

Die Gerichte können unterschiedliche Arten von Sanktionen aussprechen: Busse, bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen sowie Massnahmen. Da für ein Urteil mehrere Sanktionen ausgesprochen werden können, hat das BFS eine neue Variable gebildet: die «Hauptsanktion»: Busse als Hauptstrafe: Es werden nur die Verurteilungen berücksichtigt, deren Strafe ausschliesslich in einer Busse besteht. Bedingte Freiheitsstrafen: Alle bedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse). Unbedingte Freiheitsstrafen: Alle unbedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse), ausser wenn der Vollzug der Strafe wegen einer Massnahme aufgeschoben wird. Massnahme als Hauptstrafe: Total der ambulanten oder stationären strafrechtlichen Massnahmen mit Aufschub des Strafvollzugs. Die Massnahmen ohne Aufschub werden unter den unbedingten Freiheitsstrafen verbucht.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind01.45.01-dt	Spezifische Wiederverurteilungsrate von Personen, die erstmals wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (Art. 91-91a SVG) verurteilt wurden
cc-d-19.03.13.04.11	Wiederverurteilungsrate bei Personen die wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt worden sind, nach Wiederverurteilungstyp und Vorverurteilungen

2.8 Öffentliche Meinung - Akzeptanz der Gesetzgebung

2.8.1 Befürworten der 0,5 Promille-Grenze

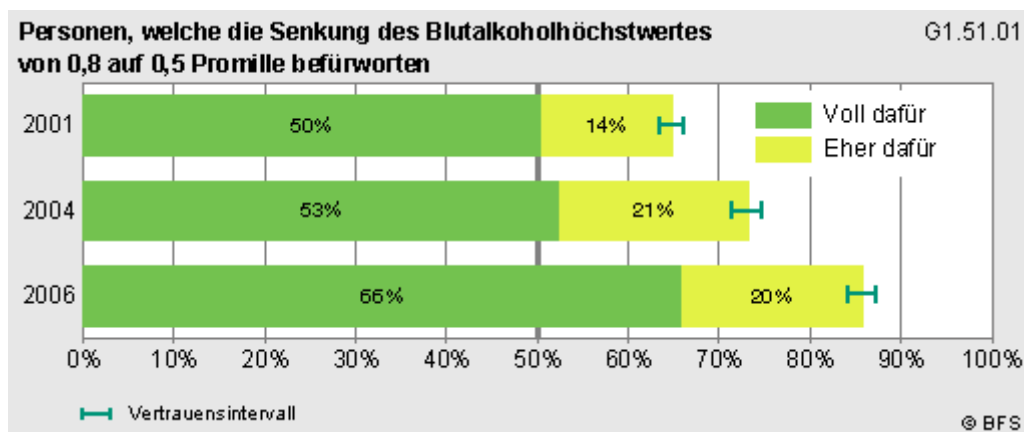
Die am 1. Januar 2005 eingeführte Reduktion des Blutalkoholhöchstwertes von 0,8 auf 0,5 Promille wird von der grossen Mehrheit der Fahrzeuglenkenden getragen. Diese Zustimmung stieg bereits vor der Einführung kontinuierlich an, als die neue Massnahme oft in den Medien diskutiert wurde. 2001 stimmten noch weniger als ein Drittel (65%) der Gesetzesänderung zu. Fünf Jahre später begrüsst sie knapp neun von zehn Personen (86%). 2012 stieg die Zustimmung weiter leicht an auf 87%. Alle beobachteten Werte nach der Einführung sind signifikant höher als 2004.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator gibt Auskunft über die prozentuelle Entwicklung der Fahrzeuglenkenden, die „voll“ oder „eher für“ die Senkung des Blutalkoholhöchstwertes von 0,8 auf 0,5 Promille sind. Der Anteil Personen, die eine Senkung der Alkohollimite von 0,8 auf 0,5 Promille unterstützen, zeigt die Akzeptanz der verschärften Gesetzgebung gegen das Fahren in angetrunkenem Zustand auf. Ein steigender Anteil zeugt von der wachsenden Zustimmung der Bevölkerung für die neue Gesetzgebung mit dem Ziel zur Reduktion alkoholbedingter Unfälle.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist denkbar, dass sich einige Personen für die Senkung der Limite auf 0,5 Promille aussprachen, obschon sie dagegen gestimmt hätten, wenn die Frage zur Abstimmung gelangt wäre. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind01-51-01-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T9.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Befürworten Sie die Senkung des Blutalkoholgrenzwertes von 0,8 auf 0,5 Promille?“. Den Befragten standen die Antwortkategorien „voll dafür“, „eher dafür“, „eher dagegen“ und „voll dagegen“ zur Verfügung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, TabelleT9.12

2.8.2 Befürworten von anlassfreien Atemalkoholkontrollen

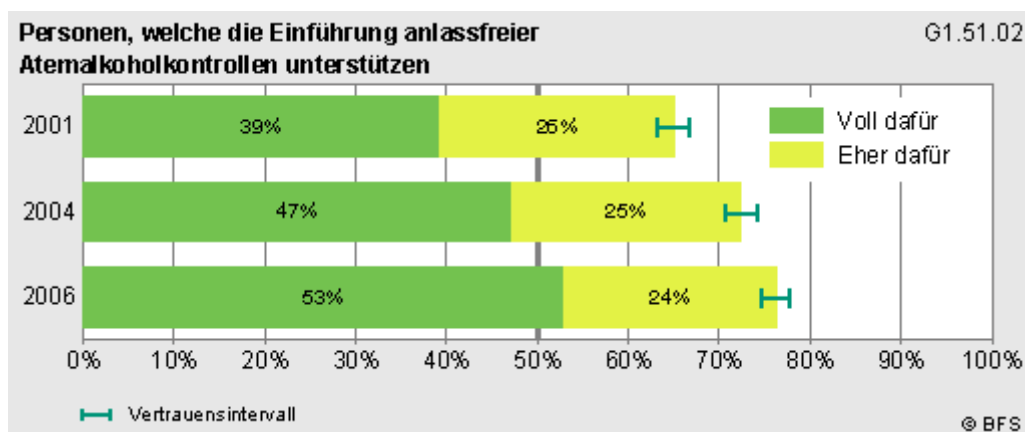
Die grosse Mehrheit der Motorfahrzeuglenkenden unterstützt die am 1. Januar 2005 eingeführten Atemalkoholkontrollen auch ohne Anzeichen von Trunkenheit. Die Zustimmung ist zwischen 2001 (65%) und 2008 (78%) kontinuierlich gestiegen und liegt 2012 bei 77%. Seit 2008 kann kein weiterer statistisch signifikanter Anstieg mehr festgestellt werden.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator gibt Auskunft über die prozentuelle Entwicklung der Fahrzeuglenkenden, die „voll“ oder „eher für“ für die Einführung systematischer Alkoholkontrollen sind. Der Anteil Personen, die Alkoholtests auch ohne Anzeichen von Trunkenheit befürworten, informiert über die Akzeptanz der neuen Gesetzgebung. Ein erhöhter Anteil zeugt von einer wachsenden Zustimmung der Bevölkerung gegenüber der neuen Gesetzgebung mit dem Ziel alkoholbedingte Unfälle zu reduzieren.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist denkbar, dass einige Personen sich für die Einführung systematischer Atemalkoholkontrollen aussprachen, obschon sie dagegen gestimmt hätten, wenn die Frage zur Abstimmung gelangt wäre. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind01-51-02-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T9.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Befürworten Sie die Einführung von Alkoholkontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit?“. Den Befragten standen die Antwortkategorien „voll dafür“, „eher dafür“, „eher dagegen“ und „voll dagegen“ zur Verfügung.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer

solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkener Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T9.12

2.9 Öffentliche Meinung - Schwere der Straftat

2.9.1 Beurteilen von Fahren in angetrunkenem Zustand als kriminell

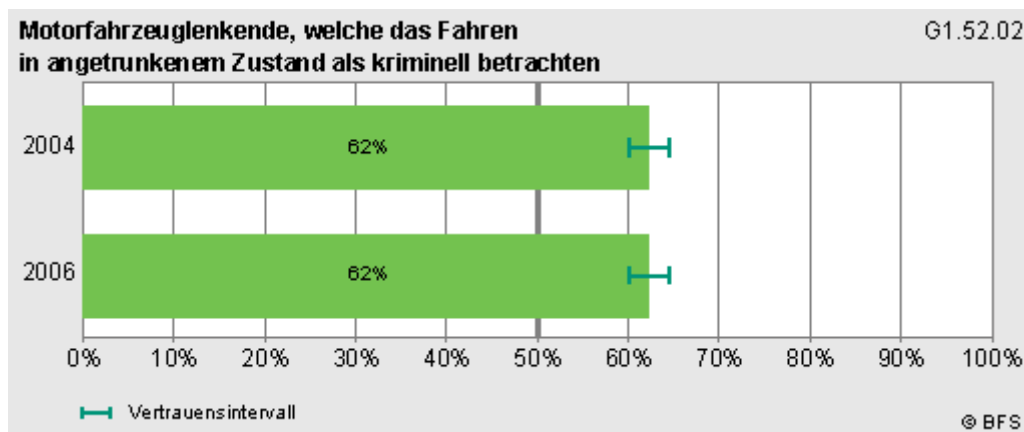
Neun von zehn Fahrzeuglenkenden verurteilen das Fahren in angetrunkenem Zustand und betrachten es als ein schwerwiegendes Delikt (BeMo su-d-19.02.08.01/Tabelle T10.21). Zwei Drittel erachten es gar als kriminell. Ein Viertel findet es nicht kriminell, denkt aber, alkoholisiertes Fahren müsste strafrechtlich verurteilt werden. Seit diese Frage 2004 zum ersten Mal in der Befragung der Motorfahrzeuglenkenden gestellt wurde, blieb die Einschätzung dazu unverändert (ohne statistisch signifikante Veränderung).

Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über die Entwicklung der Anteil Fahrzeuglenkende, die Fahren in angetrunkenem Zustand als kriminell erachten. Der Anteil Personen, die Fahren in angetrunkenem Zustand als kriminell einstufen, gibt Aufschluss wie dieses riskante Fahrverhalten wahrgenommen wird. Eine Erhöhung des Anteils bedeutet, dass alkoholisiertes Fahren zunehmend als Delikt grösserer Schwere gilt und damit in der Gesellschaft weniger geduldet wird.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist denkbar, dass einige Personen angaben, sie hielten das Trunkenheitsfahren für kriminell, obschon sie nicht wirklich dieser Meinung waren. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind01-52-02-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T10.21)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Was meinen Sie zum Fahren in angetrunkenem Zustand?“ Den Befragten standen die Antwortkategorien „das ist kriminell“, „das ist nicht kriminell, aber jeder Verstoss sollte sanktioniert werden“, „das ist unvorsichtig, aber je nach Umständen manchmal verständlich“ und „das ist kein Problem, wenn man beim Fahren aufpasst“ zur Verfügung. Die Frage wurde zum ersten Mal anlässlich der Erhebungswelle 2004 gestellt.

Definitionen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T10.21

3 Geschwindigkeit im Strassenverkehr

Die Geschwindigkeitskontrollen nehmen zu. Diese Zunahme erfolgt vor allem durch die automatischen Kontrollen mit Hilfe von Radarkästen am Strassenrand oder bei den Ampeln. Auch die Kontrollen mit stationären, von einer Messperson bedienten Messgeräten (z.B. Radare auf Dreifuss) wurden häufiger. Gleichwohl erwarten nicht mehr Fahrzeuglenkende, in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten. Bis 2010 kann parallel zu den angestiegenen Kontrollen eine Zunahme der Führerausweisentzüge nach Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden. Seit 2011 sinkt die Anzahl dieser Ausweisentzüge wieder. Die anhand von Polizeikontrollen berechnete Übertretungsrate (gemessene Geschwindigkeitsüberschreitungen/kontrollierte Fahrzeuge) blieb mehr oder weniger konstant. Der Anteil der hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen nimmt gegenüber allen Fahrten mit zu hohem Tempo ab. Seit 2005 geben Fahrzeuglenkende an, innerorts und ausserorts etwas weniger oft zu schnell zu fahren und Geschwindigkeitsüberschreitungen weniger zu dulden. Gleichwohl befürchten 2012 wieder mehr Strassenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, selber einen Geschwindigkeitsunfall zu verursachen.

3.1 Effektive Kontrollintensität

3.1.1 Auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge

Die Anzahl auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge nimmt an allen Standorten (innerorts, ausserorts und auf den Autobahnen) kontinuierlich zu. Die meisten Kontrollen finden innerorts statt. Am häufigsten ist die automatische Geschwindigkeitsmessung. Mit diesen fest installierten Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen wurden 2012 19% mehr Fahrzeuge kontrolliert als 2008.

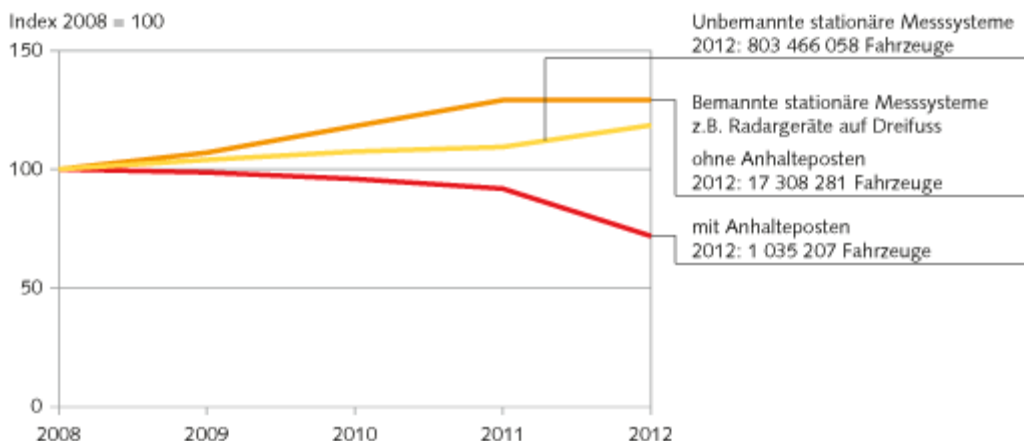
Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt die Entwicklung der Anzahl auf Geschwindigkeit kontrollierter Fahrzeuge nach verwendetem Kontrollgerät. Gemäss der Theorie der Generalprävention führt eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von der Polizei entdeckt zu werden zu einem Rückgang von delinquentem Verhalten im Strassenverkehr. Die Anzahl kontrollierter Fahrzeuge liefert einen Anhaltspunkt zur Intensität der polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen. Ein prozentualer Anstieg der getesteten Personen deutet auf eine Erhöhung der Kontrolldichte hin.

Grenzen des Indikators

Eine Erhöhung der Kontrollintensität wirkt sich nur dann positiv aus, wenn sie von den Fahrzeuglenkenden auch wahrgenommen wird. Führt die Zunahme der Kontrollen nicht zu einer höheren subjektiven Kontrollerwartung, wird die erwünschte generalpräventive Wirkung verfehlt.

Auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS) – Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

© BFS

Grafik: 19-391-2-11-01-dg.png

Quelle: Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (BFS)

Methodologie

Die Informationen über die Geschwindigkeitskontrollen werden von der Polizei erhoben und zu Jahresbeginn an das Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Sie fliessen in die Statistik der Geschwindigkeitskontrollen (GES) ein, die ihrerseits Teil der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) ist. Bei der Erhebung handelt es sich um eine jährliche Vollzählung. Die eingegangenen Daten werden aggregiert.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.11.01- Auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge
dt

cc-d-19.02.08.02 Auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge, nach Messgerät und Kontrollort

3.1.2 Geschwindigkeitsmesssysteme

Während der letzten fünf Jahre hat die Polizei ihren Bestand an Geschwindigkeitsmesssystemen kontinuierlich aufgestockt. Besonders für automatische Messungen, die weniger Personaleinsatz verlangen, wurden zusätzliche Geräte angeschafft. So standen der Polizei 2012 21% mehr automatische Messgeräte an Verkehrsampeln und 14% mehr am Strassenrand zur Verfügung als noch 2008. In der gleichen Zeit nahmen auch die bemannten Messsysteme (für Kontrollen mit und ohne Anhalteposten) um 17% zu. Rückläufig hingegen sind die mobilen Messgeräte im fahrenden Polizeiwagen (-16%).

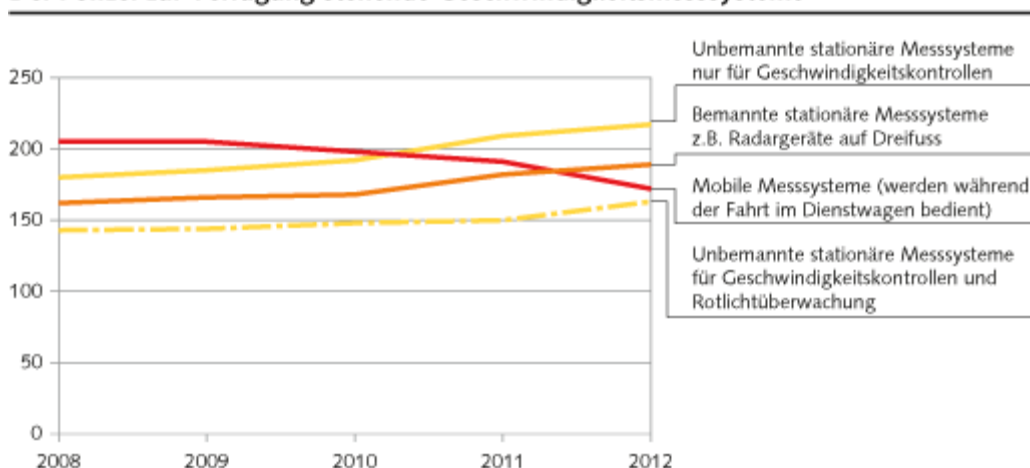
Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über die Anzahl Messsysteme im Besitz der Polizei. Gemäss der Theorie der Generalprävention führt eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von der Polizei entdeckt zu werden zu einem Rückgang von delinquentem Verhalten im Strassenverkehr. Die Anzahl Messgeräte im Besitz der Polizei gibt Auskunft über deren Willen, Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen. Eine Erhöhung dieser Zahl deutet auf die Absicht hin, mehr Kontrollen durchzuführen.

Grenzen des Indikators

Eine Zunahme der Anzahl Messsysteme bedeutet nicht automatisch eine Zunahme der Geschwindigkeitskontrollen. Es kann sein, dass die Polizei ihren Gerätebestand aufstockt, um bei Bedarf mehr Kontrollen machen zu können, ohne dass sie effektiv häufiger Kontrollen durchführt.

Der Polizei zur Verfügung stehende Geschwindigkeitsmesssysteme



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS) – Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

© BFS

Grafik: 19-391-2-11-04-dg.png

Quelle: Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (BFS)

Methodologie

Die Informationen über die verfügbaren Geschwindigkeitsmesssysteme werden bei den einzelnen Polizeien erhoben und zu Jahresbeginn an das Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Sie fliessen in die Statistik der Ressourcen (RES) ein, die ihrerseits Teil der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) ist. Bei der Erhebung handelt es sich um eine jährliche Vollerhebung.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.11.04- Der Polizei zur Verfügung stehende Geschwindigkeitsmesssysteme
dt
cc-d-19.02.08.01 Den Polizeibehörden zur Verfügung stehende Messgeräte

3.2 Wahrgenommene Kontrollintensität

3.2.1 Personen, die mit einer Geschwindigkeitskontrolle rechnen

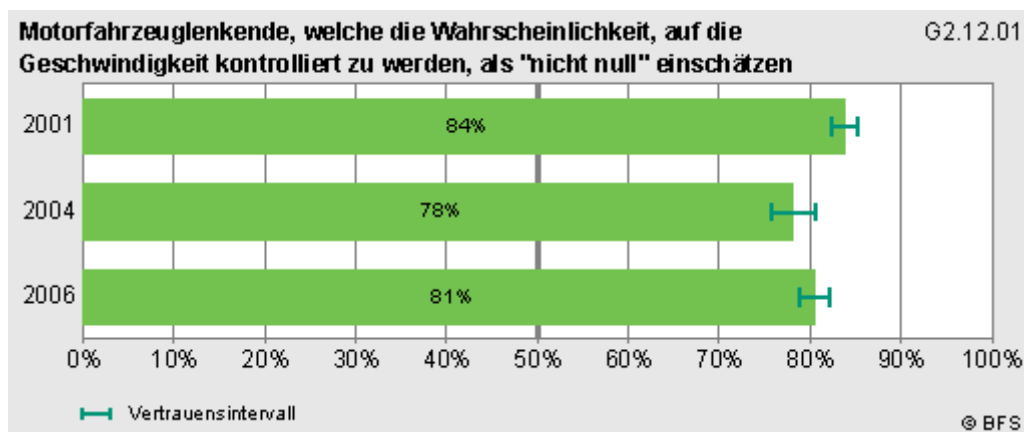
Vier Fünftel der Fahrzeuglenkenden gehen davon aus, dass sie mindestens einmal pro Jahr in eine Geschwindigkeitskontrolle geraten. Am Anfang des Jahrtausends hat die Kontrollerwartung leicht abgenommen (von 84% in 2001 auf 78% in 2004). Seither verharrt sie auf dem Niveau um 80%.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator gibt Aufschluss über den Anteil der Motorfahrzeuglenkenden, die mit der Möglichkeit rechnen, in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten. Gemäss der Theorie der Generalprävention führt eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von der Polizei entdeckt zu werden zu einem Rückgang von delinquentem Verhalten im Strassenverkehr. Die subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit zeigt, wie intensiv die polizeilichen Kontrollen wahrgenommen werden. Ein rückläufiger Anteil an Personen, die mit einer Geschwindigkeitskontrolle rechnen, deutet auf eine Abnahme der wahrgenommenen Kontrollen.

Grenzen des Indikators

Eine Zunahme der von den Motorfahrzeuglenkenden wahrgenommenen Kontrolldichte wirkt sich mittel- und langfristig nur dann positiv aus, wenn sie mit einer tatsächlichen Erhöhung der Kontrollen einhergeht. Folgen auf die höhere Kontrollerwartung nicht tatsächlich mehr Kontrollen, hat die erwünschte generalpräventive Wirkung nur einen Kurzeiteffekt. Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum andern sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind02-12-01-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T4.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie – bei einer ganz normalen Fahrt – in eine Alkoholkontrolle geraten?“. Den Befragten standen 7 Antwortkategorien von 1 „nie“ bis 7 „jeden Tag“ zur Verfügung.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T4.12

3.2.2 Befürworten von häufigeren Geschwindigkeitskontrollen

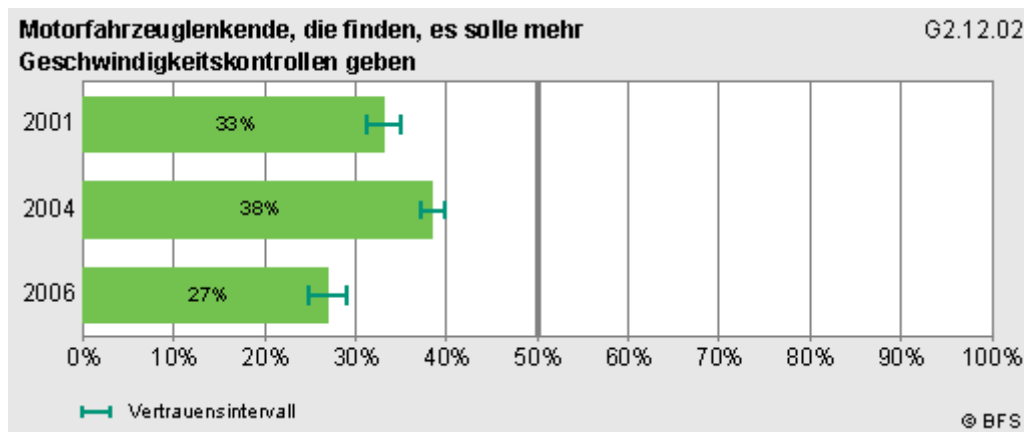
Die Mehrheit (58%) der Motorfahrzeuglenkenden findet 2012, dass ausreichend oft Geschwindigkeitskontrollen stattfinden; 26% befürworten mehr Kontrollen. 2004 sprachen sich 5% mehr Personen für häufigere Kontrollen ausgesprochen als 2001. 2006 sank dieser Anteil um 11% auf 27% und verharrt seither auf diesem Niveau.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt die Entwicklung der Fahrzeuglenkenden, für die Geschwindigkeitskontrollen „zu selten“ durchgeführt werden. Gemäss der Theorie der Generalprävention führt eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von der Polizei entdeckt zu werden zu einem Rückgang von delinquentem Verhalten im Strassenverkehr. Die Einstufung der Anzahl Geschwindigkeitskontrollen durch die befragten Motorfahrzeuglenkenden gibt Aufschluss über die wahrgenommene Häufigkeit der polizeilichen Verkehrskontrollen. Finden die Befragten, es müssten mehr Kontrollen durchgeführt werden, wird die subjektiv empfundene Kontrollwahrscheinlichkeit als zu tief eingeschätzt. Ein rückläufiger Anteil hingegen deutet auf eine Erhöhung der wahrgenommenen Kontrolldichte hin.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist nicht auszuschliessen, dass einige Personen angaben, es würden zu wenige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, obschon sie selber keine Zunahme der Kontrollen wünschten. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum andern sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind02-12-02-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T5.11)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Sind die Geschwindigkeitskontrollen Ihrer Ansicht nach...?“. Als Antwortmöglichkeit standen die Kategorien „zu selten“, „genügend“ und „zu häufig“ zur Verfügung.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T5.11

3.3 Riskantes Fahrverhalten

3.3.1 Selbstdeklarierte Geschwindigkeitsübertretungen

87% der befragten Motorfahrzeuglenkenden sind 2011 mindestens einmal zu schnell gefahren, was sich seit 2000 kaum veränderte. Innerorts hingegen sank die Zahl der selbstdeklarierten Geschwindigkeitsübertretungen von 53% in 2000 kontinuierlich auf 39% in 2011. Auch ausserorts nahmen im gleichen Zeitraum die zu schnellen Fahrten um 11% ab.

Bedeutung des Indikators

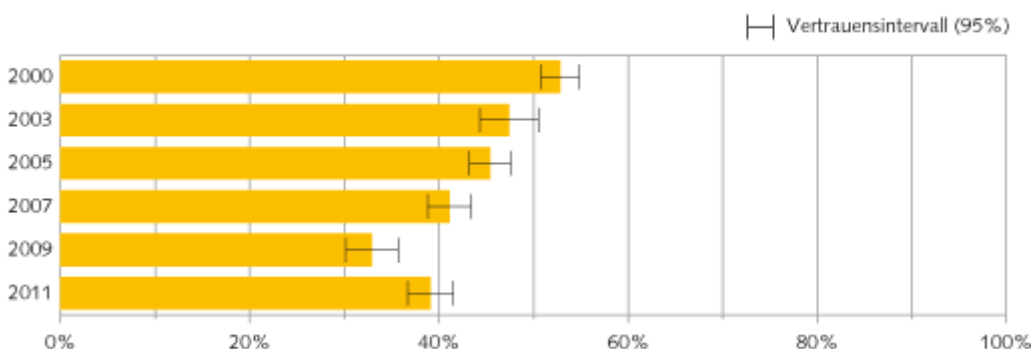
Der Indikator informiert über den Anteil der Fahrzeuglenkenden, die einräumen, manchmal die erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten. Der Anteil Befragte, die meinen schneller als erlaubt gefahren zu sein, gibt Aufschluss über das Ausmass der Geschwindigkeitsübertretungen. Eine Verminderung dieses Anteils deutet auf einen Rückgang dieses riskanten Fahrverhaltens hin.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist denkbar, dass einige Personen angaben, nie die erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu übertreten, obschon dies in Wirklichkeit der Fall war.

Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.

Fahrzeuglenkende mit mindestens einer selbstdeklarierten Geschwindigkeitsübertretung innerorts



Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo)

© BFS

Grafik: 19-391-2-21-01-dg.png

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T1.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie häufig haben Sie letztes Jahr die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen / innerorts / ausserorts überschritten?“ Den Befragten standen sieben Antwortkategorien von 1 „nie“ bis 7 „jeden Tag“ zur Verfügung.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.21.01-dt	Fahrzeuglenkende mit mindestens einer selbstdeklarierten Geschwindigkeitsübertretung innerorts
su-d-19.02.08.01	Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T1.12

3.3.2 Führerausweisentzüge nach Geschwindigkeitsübertretung

Die Führerausweisentzüge nach Geschwindigkeitsübertretung schwanken zwischen den einzelnen Jahren, stiegen aber über die letzten beiden Jahrzehnte etwa um die Hälfte an. Seit 2001 erstmals die 30'000er-Schwelle fast erreicht wurde, verläuft der Anstieg abgebremst. 2010 wurde ein Höchststand (35'427) erreicht. Seither sinken die Entzüge wieder (2012: 30'863).

Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt die Veränderung der Anzahl Führerausweisentzüge infolge einer Geschwindigkeitsübertretung über die Zeit. Eine Abnahme der Entzüge kann einen Rückgang der mittelschweren und schweren Geschwindigkeitsüberschreitungen (in der Regel mindestens 20 km/h) bedeuten. Führerausweise werden entzogen, wenn aufgrund überhöhter Fahrgeschwindigkeit eine mittelschwere oder schwere Widerhandlung vorliegt (Art. 16b SVG).

Dies gilt ab folgenden Geschwindigkeitsübertretungen: Bei Tempo 30 um mind. 18 km/h, innerorts um mind. 21 km/h, ausserorts um mind. 26 km/h und Autobahn um mind. 31 km/h.

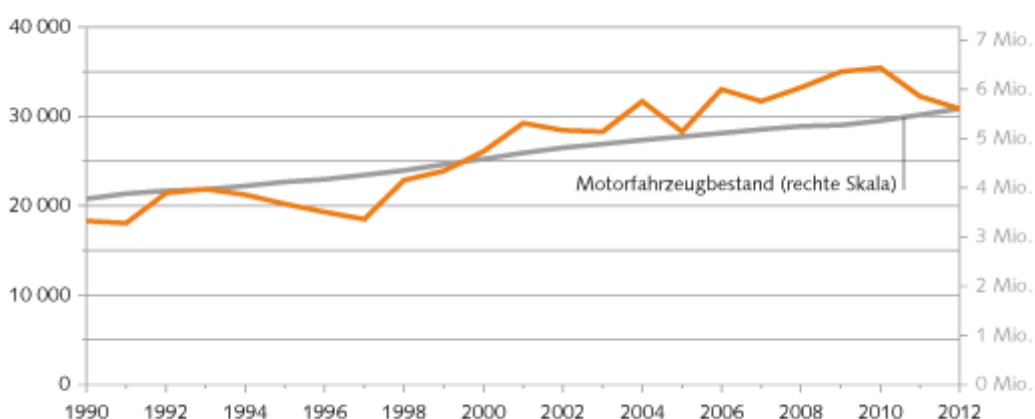
Ein Führerausweisentzug kann aber bereits ab einer geringeren Geschwindigkeitsüberschreitung erfolgen (ab einer leichten Widerhandlung Art 16a SVG), falls gleichzeitig zusätzlich mindestens eine weitere leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften verübt wurde oder mindestens ein früheres Vergehen gegen das Strassenverkehrsgesetz vorliegt. Als leichte Widerhandlungen gelten folgen Geschwindigkeitsübertretungen: Tempo 30 16-17 km/h, innerorts 16-20 km/h, ausserorts 21-25 km/h und Autobahn 26-30 km/h. Tiefer Geschwindigkeitsüberschreitungen werden mit Ordnungsbussen bestraft.

In der Schweiz stellt ein Führerausweisentzug keine strafrechtliche Sanktion dar, sondern ist eine Verwaltungsmassnahme. Informationen zu diesen Massnahmen finden sich somit nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Grenzen des Indikators

Die Anzahl geschwindigkeitsbedingter Führerausweisentzüge hängt einerseits von der Anzahl Personen ab, die schneller fahren als erlaubt, und andererseits von den Kontrollaktivitäten der Polizei. Ein Anstieg der Führerausweisentzüge könnte ausschliesslich auf die Zunahme der Kontrollen zurückzuführen sein, ohne dass die Geschwindigkeitslimiten häufiger überschritten würden.

Führerausweisentzüge nach Geschwindigkeitsübertretung



Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) – Statistik der Administrativmassnahmen (ADMAS)

© BFS

Grafik: 19-391-2-21-02-dg.png

Quelle: Administrativmassnahmen-Register (ADMAS)

Methodologie

Die zuständigen kantonalen Behörden übermitteln dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Liste der Personen, denen der Führerausweis entzogen wurde. Die Daten werden laufend übermittelt und vollständig in das automatisierte Administrativmassnahmen-Register AD-MAS eingespeist.

Definitionen

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Höchstgeschwindigkeiten

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen auf Autobahnen), 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen (Art. 4a Verkehrsregelverordnung / SR 741.11).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.21.02-dt	Führerausweisentzüge nach Geschwindigkeitsübertretung
cc-b-19.02.08.12	Führerausweisentzüge (Total/ohne Unfall), nach Entzugsgrund
cc-b-19.02.08.13	Führerausweisentzüge (Total/ohne Unfall), nach Entzugsgrund und Kanton

3.3.3 Geschwindigkeitsübertretungsrate

Seit 2008 ist der Anteil der Geschwindigkeitsübertretungen gemessen an allen kontrollierten Fahrzeugen mehr oder weniger stabil. Bei den stationären, aber von einer Messperson bedienten Geschwindigkeitsmessungen (z.B. Dreifuss) steigt der Anteil von 6.9% in 2008 auf 7.5% in 2009 und sinkt 2012 wieder auf 6.6%. Bei den weitaus häufigeren automatischen Kontrollen (fest installierte Messsysteme am Strassenrand oder an den Verkehrsampeln) verharrt der Anteil über die fünf Jahre bei 0.3%. Rückläufig hingegen ist der Anteil der hohen Geschwindigkeitsübertretungen (mit Protokoll und Verzeigung) an allen Geschwindigkeitsübertretungen: Bei der bemannten Messung sank dieser Anteil von 4.0% in 2008 auf 3.0% in 2012, bei der unbemannten Messung von 4.2% in 2008 auf 3.3% in 2012.

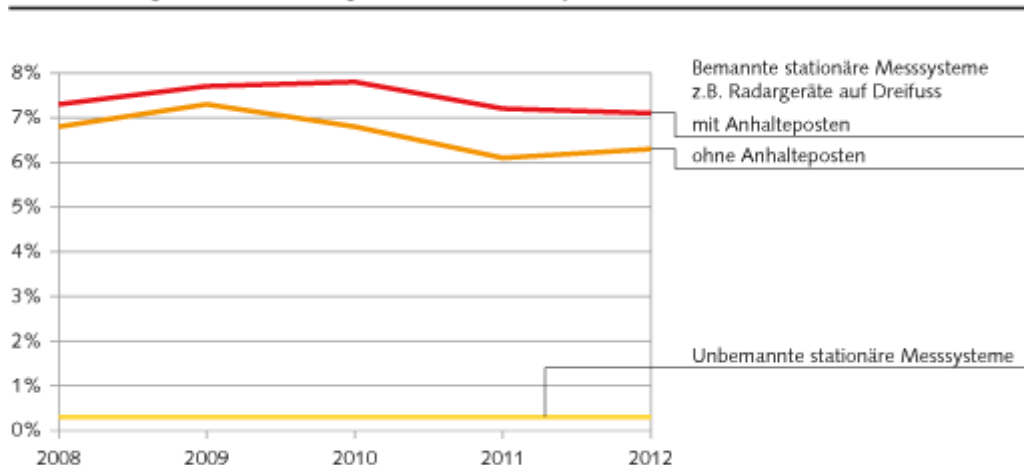
Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über die Entwicklung des Prozentsatzes der Fahrzeuge, die gemäss Polizeikontrollen schneller fahren als erlaubt. Die Geschwindigkeitsübertretungsrate entspricht dem prozentualen Anteil der Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten über der erlaubten Höchstgrenze unter den kontrollierten Fahrzeugen (Anzahl Geschwindigkeitsübertretungen/Anzahl kontrollierte Fahrzeuge). Diese Rate vermittelt ein Bild über das Ausmass von Geschwindigkeitsübertretungen. Eine Abnahme deutet auf einen Rückgang dieses Delikts hin.

Grenzen des Indikators

Die Deliktquote hängt nicht nur von der Anzahl Fahrzeuglenker ab, welche die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht respektieren, sondern auch von anderen Aspekten wie vom Ort und Zeitpunkt der Kontrolle, vom Typ des Messgeräts, vom Grenzwert und von der Sichtbarkeit der Kontrolle.

Geschwindigkeitsübertretungsrate nach Messsystemen



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS) – Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV)

© BFS

Grafik: 19-391-2-21-03-dg.png

Quelle: Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen (BFS)

Methodologie

Die Informationen über die Geschwindigkeitskontrollen werden von den verschiedenen Polizeibehörden erhoben und zu Jahresbeginn an das Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Sie fliessen in die Statistik der Geschwindigkeitskontrollen (GES) ein, die ihrerseits Teil der Statistik der polizeilichen Verkehrskontrollen (SPV) ist. Bei der Erhebung handelt es sich um eine jährlich stattfindende Vollzählung. Die eingegangenen Daten werden aggregiert.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Höchstgeschwindigkeiten

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen auf Autobahnen), 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen (Art. 4a Verkehrsregelverordnung / SR 741.11).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.21.03-dt	Geschwindigkeitsübertretungsrate, nach Messsystem
cc-d-19.02.08.05	Geschwindigkeitsübertretungsrate, nach Messgerät und Kontrollort
cc-d-19.02.08.06	Verzeigungsrate wegen hoher Geschwindigkeitsübertretungen, nach Messgerät und Kontrollort

3.4 Effektive Unsicherheit

3.4.1 Geschwindigkeitsbedingte Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten

Die Zahl der schweren Unfälle mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss ist seit Anfang der 1990er Jahre bis heute stark zurückgegangen. Zwischen 1996 und 2001 hatte sich der Durchschnitt dieser Fälle bei 1'500 pro Jahr eingependelt. Seither sanken die Unfallzahlen wieder und fielen 2010 erstmals unter die Schwelle von 1'000. 2012 wurde ein neuer Tiefstwert (878) erreicht. Die Unfälle pro Jahr mit **tödlichem** Ausgang verharrten zu Beginn der 2000er-Jahre bei 200. Seit 2005 ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Insgesamt sank die Anzahl getöteter Personen von 210 in 2000 auf 83 in 2012 (-60%).

Bei den Unfällen mit **schwer verletzten** Personen kann eine ähnliche Entwicklung beobachtet werden. Die Zahl der Schwerverletzten sank von 1'269 in 2000 auf 795 in 2012. (-37%). Gegenüber 2000 bedeutet die Abnahme der schweren geschwindigkeitsbedingten Unfälle einen Rückgang um 41%. Verglichen mit dem Fahrzeugbestand halbierte sich in der gleichen Zeitspanne die Anzahl der Schwerverletzten und die Anzahl der Getöteten sank gar auf einen Drittel.

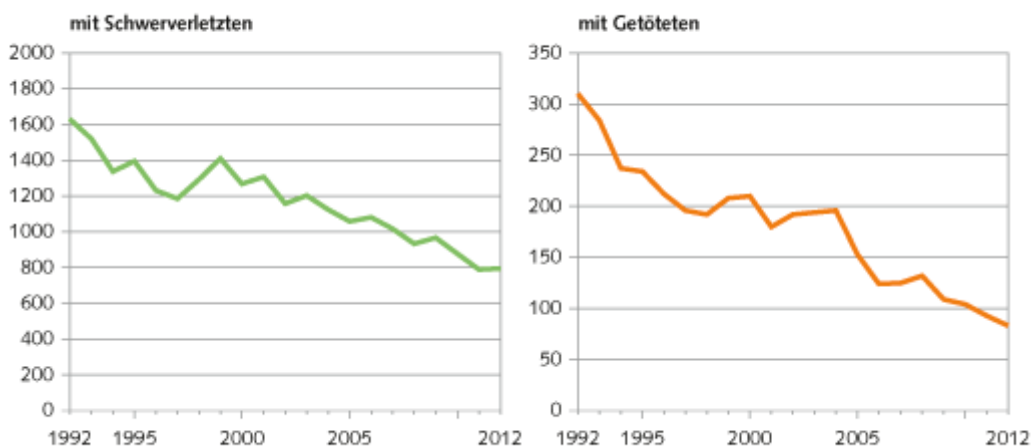
Bedeutung des Indikators

Der Indikator zeigt die Entwicklung der Anzahl Unfälle mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss bei denen eine oder mehrere Personen starben oder schwer verletzt wurden. Die Zahl der geschwindigkeitsbedingten Unfälle mit Todesopfern oder Schwerverletzten gibt Aufschluss über die Gefahr, die von überhöhter Fahrgeschwindigkeit im Strassenverkehr ausgeht. Eine Abnahme der Unfälle bedeutet eine Zunahme an Sicherheit auf den Schweizer Strassen.

Grenzen des Indikators

Die Zahl der schweren Unfälle unter mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss ist abhängig von der Anzahl Personen, die schneller fährt als erlaubt und von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Diese Unfallzahl wird durch weitere Faktoren beeinflusst wie die Sicherheit der Fahrzeuge, dem Anteil der Gurten tragenden Fahrzeuglenkenden und der Qualität des Strassennetzes. So könnten Verbesserungen am Strassennetz und/oder an den Fahrzeugen einen gleich grossen oder gar grösseren Einfluss auf das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit haben als das Verhalten der Fahrzeuglenkenden. Die Angaben zum mutmasslichen Geschwindigkeitseinfluss am Unfall beruht auf der Einschätzung der Polizei. Die Dunkelziffer der von der Polizei nicht bemerkten Fälle ist unbekannt. Es ist davon auszugehen, dass die übermittelten Werte eine Unterschätzung darstellen.

Strassenverkehrsunfälle mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss



Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) – Statistik der Strassenverkehrsunfälle

© BFS

Grafik: 19-391-2-31-01-dg.png

Quelle: Strassenverkehrsunfall-Register (SVU)

Methodologie

Die Kantone melden dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) monatlich die polizeilich registrierten Unfälle. Die Daten fliessen in die Statistik der Strassenverkehrsunfälle. Diese Statistik ist eine jährliche Vollerhebung.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.31.01-dt	Strassenverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss, pro Million in Verkehr gesetzte Motorfahrzeuge
cc-d-19.02.08.14	Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss

3.5 Wahrgenommene Unsicherheit

3.5.1 Furcht vor einem geschwindigkeitsbedingten Unfall

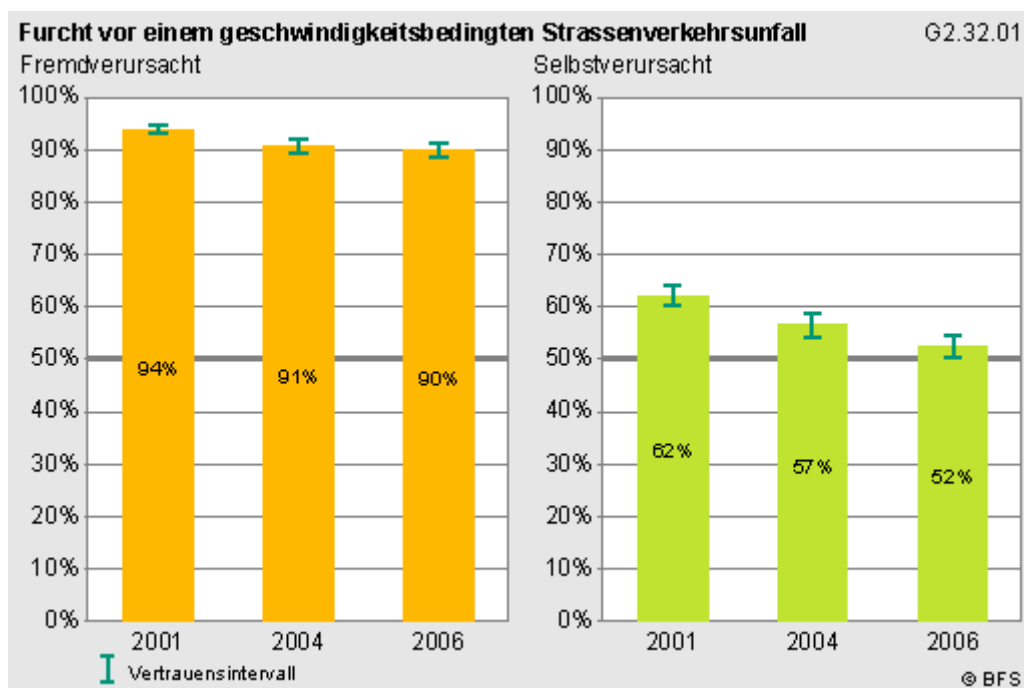
Ein grosser Teil der Fahrzeuglenkenden empfindet eine gewisse Furcht, in einen durch überhöhte Geschwindigkeit verursachten Unfall zu geraten (BeMo su-d-19.02.08.01/Tabelle T2.12). Dabei steht die Angst vor einem fremdverursachten Unfall im Vordergrund. Aber auch die Angst vor einem selbst verursachten Unfall ist relativ weit verbreitet. Von 2001 bis 2006 nahm der Anteil der Personen, die befürchten selber schuld an einen Geschwindigkeitsunfall zu haben von 62.2% um 10%Pkt ab. Seit 2008 stieg diese Befürchtung bis 2012 (mit Ausnahme von 53% in 2010) wieder an und liegt neu wiederum bei 60%.

Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über den Anteil der Fahrzeuglenkenden, die mehr oder weniger stark befürchten, Opfer eines geschwindigkeitsbedingten Unfalls zu werden. Die Furcht, in einen geschwindigkeitsbedingten Unfall verwickelt zu werden, gibt Aufschluss über die wahrgenommene Unsicherheit im Strassenverkehr. Eine abnehmende Anzahl Fahrzeuglenkende mit einer Furcht vor einem geschwindigkeitsbedingten Unfall zeugt von einem als weniger riskant empfundenen Strassenverkehr.

Grenzen des Indikators

Die Zahl der schweren Unfälle mit mutmasslichem Geschwindigkeitseinfluss ist abhängig von der Anzahl Personen, die schneller fährt als erlaubt und von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Diese Unfallzahl wird auch durch andere Faktoren beeinflusst wie der Sicherheit der Fahrzeuge, dem Anteil der Gurten tragenden Fahrzeuglenkenden und der Qualität des Strassennetzes. So könnten Verbesserungen am Strassennetz und/oder an den Fahrzeugen einen gleich grossen oder gar grösseren Einfluss auf das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit haben als das Verhalten der Fahrzeuglenkenden. Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind02-32-01-dg.gif

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T2.12)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Wie sehr befürchten Sie, dass Sie Opfer eines alkoholbedingten Verkehrsunfalls werden könnten, der durch Sie selbst verursacht wurde?“. Den Befragten standen 6 Antwortkategorien von 1 „Befürchte ich überhaupt nicht“ bis 6 „Befürchte ich sehr“ zur Verfügung.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T2.12

3.6 Strenge der Gerichte

3.6.1 Strafrechtliche Sanktionen nach Geschwindigkeitsübertretungen

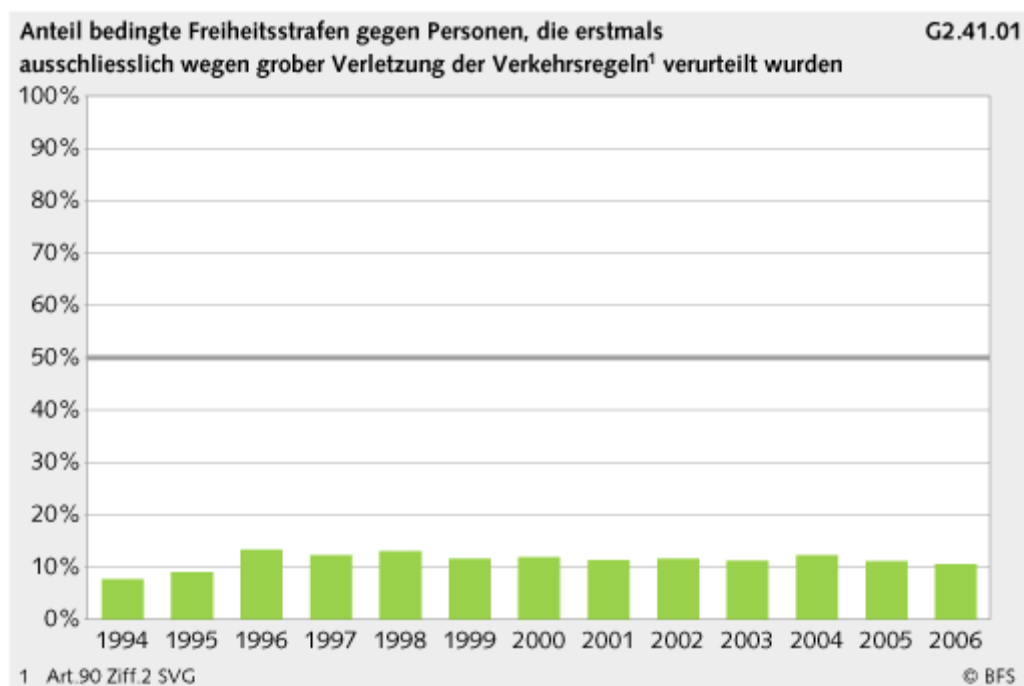
Die Sanktionspraxis bei erstmaliger Verurteilung wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) wurde zu Beginn der 1990er-Jahre leicht verschärft, hat sich dann aber seit 1996 nicht mehr gross verändert (rund 12% bedingte Freiheitsstrafen und 88% nur Busse). Weniger als 1% der ausgesprochenen Strafen lauten auf eine unbedingte Freiheitsstrafe.

Bedeutung des Indikators

Der Anteil bedingter Freiheitsstrafen für Personen, die erstmals wegen einer Geschwindigkeitsübertretung verurteilt wurden, gibt Aufschluss über die Härte der gerichtlichen Sanktionspraxis. Eine proportionale Zunahme der bedingten Haftstrafen deutet somit darauf hin, dass die Gerichte dieses Delikt härter beurteilen. Der Indikator informiert über die Entwicklung des Anteils der als hart geltenden Sanktionen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilt wurden (Art. 90 Abs. 2 SVG). Bei einer Erstverurteilung ist als härteste Strafe in der Regel eine bedingte Freiheitsstrafe vorgesehen (unbedingte Freiheitsstrafen für Ersttäter sind eher die Ausnahme). Busse gilt als eine weniger harte Strafe.

Grenzen des Indikators

Die gemessene Geschwindigkeit ist für die Gerichte ein wesentlicher Faktor bei der Urteilsfindung in einem Fall von Geschwindigkeitsübertretung. Die entsprechenden Daten sind leider nicht verfügbar. Da deutliche Geschwindigkeitsübertretungen bekanntlich härter bestraft werden, müsste eine Verringerung durchschnittlichen Übertretung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit eine Reduktion der Anzahl strenger Strafen zur Folge haben. Ein Rückgang der harten Strafen wäre somit nicht das Ergebnis einer veränderten Sanktionspraxis der Gerichte, sondern eines veränderten Verhaltens der Fahrzeuglenker.



Grafik: 19_13-ind02-41-01-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Es bestehen keine Gesetzesartikel nur für Geschwindigkeitsübertretungen. Massive Geschwindigkeitsübertretungen gelten als grobe Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG), wozu unter anderem auch rechts Überholen und andere Delikte zählen, die ein grosses Sicherheitsrisiko für Dritte darstellen. Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wann sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob er/sie im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, wurden in den Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und Schweizer. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ausschliesslich: Um die Auswirkung von Verurteilungen wegen mehrfacher Straftatbestände in einem erfassten Fall (d.h. Geschwindigkeitsübertretung und mindestens ein anderes Delikt) auf die Sanktionen auszuschalten, wurden hier nur die Verurteilungen berücksichtigt, die ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln erfolgten.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den zehn vorangegangenen Jahren nicht im Strafregister eingetragen wurden.

Definitionen

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Höchstgeschwindigkeiten

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen auf Autobahnen), 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen (Art. 4a Verkehrsregelverordnung / SR 741.11).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.41.01-dt	Anteil bedingte Freiheitsstrafen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Ziff. 2 SVG) verurteilt wurden
cc-d-19.03.13.03.12	Verurteilungen wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln, nach Hauptsanktion und Vorverurteilungen

3.6.2 Höhe der Bussen nach Geschwindigkeitsübertretungen

Der mediane Betrag der Bussen, die anlässlich einer erstmaligen Verurteilung ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) ausgesprochen wurden, ist in Mitte der 1990er-Jahre stark gestiegen (1995: 600 Fr.; 1997: 900 Fr.). Danach sank er rasch ab (1999: 800 Fr.) und ist seither stabil geblieben.

Bedeutung des Indikators

Der durchschnittliche Bussenbetrag bei Erstverurteilungen wegen Geschwindigkeitsübertretungen gibt Aufschluss über die Härte der gerichtlichen Sanktionspraxis. Eine Erhöhung dieses Betrages deutet darauf hin, dass die Gerichte dieses Delikt härter bestrafen. Der Indikator informiert über die Entwicklung des medianen Bussenbetrags in Franken gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilt wurden (Art. 90 Abs. 2 SVG).

Grenzen des Indikators

Der Indikator gibt lediglich den Medianwert wieder, d.h. weder die Werteverteilung, noch die Extremwerte. Folglich ist denkbar, dass die Gerichte in Extremfällen (z.B. extreme Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit) härtere Sanktionen verhängen, ohne dass der Medianwert dadurch beeinflusst wird.



Grafik: 19_13-ind02-41-02-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Es bestehen keine Gesetzesartikel nur für Geschwindigkeitsübertretungen. Massive Geschwindigkeitsübertretungen gelten als grobe Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG), wozu unter anderem auch rechts Überholen und andere Delikte zählen, die ein grosses Sicherheitsrisiko für Dritte darstellen. Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wann sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der

Schweiz aufhält und ob er/sie im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, wurden in den Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und Schweizer. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ausschliesslich: Um die Auswirkung von Verurteilungen wegen mehrfacher Straftatbestände in einem erfassten Fall (d.h. Geschwindigkeitsübertretung und mindestens ein anderes Delikt) auf die Sanktionen auszuschalten, wurden hier nur die Verurteilungen berücksichtigt, die ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln erfolgten.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den zehn vorangegangenen Jahren nicht ins Strafregister eingetragen wurden.

Definitionen

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Hauptsanktion

Die Gerichte können unterschiedliche Arten von Sanktionen aussprechen: Busse, bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen sowie Massnahmen. Da für ein Urteil mehrere Sanktionen ausgesprochen werden können, hat das BFS eine neue Variable gebildet: die «Hauptsanktion»: Busse als Hauptstrafe: Es werden nur die Verurteilungen berücksichtigt, deren Strafe ausschliesslich in einer Busse besteht. Bedingte Freiheitsstrafen: Alle bedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse). Unbedingte Freiheitsstrafen: Alle unbedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse), ausser wenn der Vollzug der Strafe wegen einer Massnahme aufgeschoben wird. Massnahme als Hauptstrafe: Total der ambulanten oder stationären strafrechtlichen Massnahmen mit Aufschub des Strafvollzugs. Die Massnahmen ohne Aufschub werden unter den unbedingten Freiheitsstrafen verbucht.

Höchstgeschwindigkeiten

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen auf Autobahnen), 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen (Art. 4a Verkehrsregelverordnung / SR 741.11).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.41.02-dt	Medianbetrag (in Franken) der Bussen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Ziff. 2 SVG) verurteilt wurden
cc-d-19.03.13.03.22	Bussenbetrag bei Verurteilungen wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln, nach Hauptsanktion und Vorverurteilungen
cc-d-19.03.03.03.28	Monetäre Sanktionen für grobe Verletzung der Verkehrsregeln (SVG 90.2) als Hauptstraftat

3.6.3 Dauer der Freiheitsstrafen nach Geschwindigkeitsübertretungen

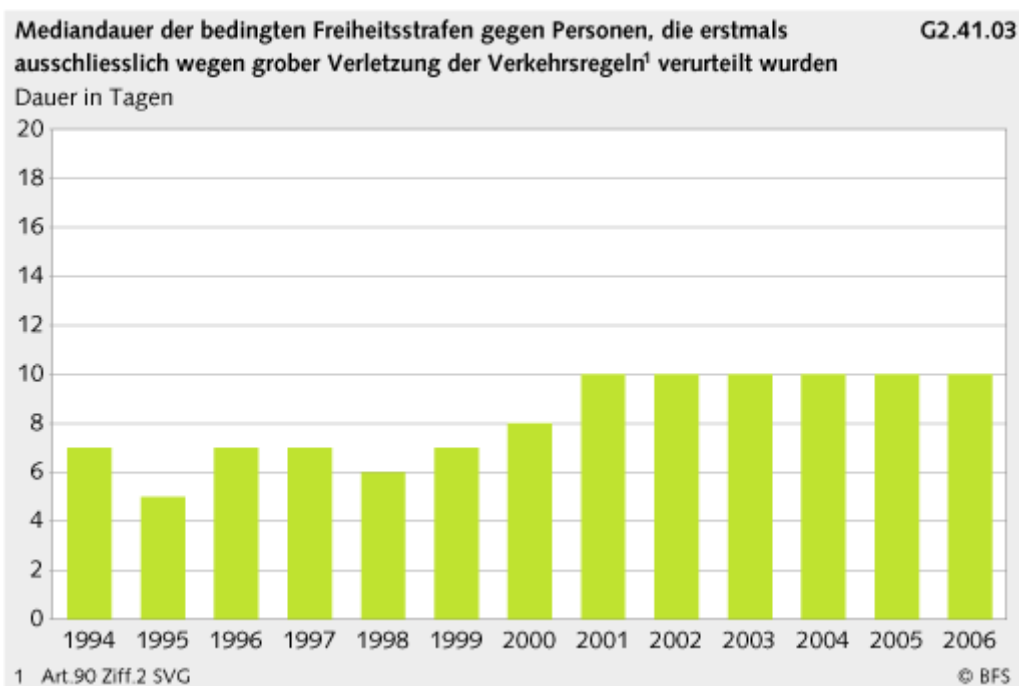
Die mediane Dauer der bedingten Freiheitsstrafen im Rahmen von Erstverurteilungen ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) ist in den 1990er-Jahren mehr oder weniger stabil geblieben (5 bis 7 Tage). Danach verlängerte sie sich und erreichte 2001 den Stand von zehn Tagen. Seither ist sie stabil geblieben.

Bedeutung des Indikators

Die mediane Dauer der bedingten Freiheitsstrafen gegen Personen, die erstmals wegen einer Geschwindigkeitsübertretung verurteilt wurden, gibt Aufschluss über die Härte der gerichtlichen Sanktionspraxis. Eine Verlängerung dieser Dauer deutet somit darauf hin, dass die Gerichte dieses Delikt härter beurteilen. Der Indikator informiert über die Entwicklung der medianen Dauer der bedingten Freiheitsstrafen im Rahmen von Verurteilungen ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG).

Grenzen des Indikators

Der Indikator gibt lediglich den Medianwert wieder, d.h. weder die Werteverteilung, noch die Extremwerte. Folglich ist denkbar, dass die Gerichte in Extremfällen (z.B. extreme Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit) härtere Sanktionen verhängen, ohne dass die Mediandauer dadurch beeinflusst wird.



Grafik: 19_13-ind02-41-03-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Es bestehen keine Gesetzesartikel nur für Geschwindigkeitsübertretungen. Massive Geschwindigkeitsübertretungen gelten als grobe Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG), wozu unter anderem auch rechts Überholen und andere Delikte zählen, die ein grosses Sicherheitsrisiko für Dritte darstellen. Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilten Personen schweizerischer Staatsangehörigkeit berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wann sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob er/sie im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, wurden in den Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und Schweizer. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ausschliesslich: Um die Auswirkung von Verurteilungen wegen mehrfacher Straftatbestände in einem erfassten Fall (d.h. Geschwindigkeitsübertretung und mindestens ein anderes Delikt) auf die Sanktionen auszuschalten, wurden hier nur die Verurteilungen berücksichtigt, die ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln erfolgten.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den zehn vorangegangenen Jahren nicht ins Strafregister eingetragen wurden.

Definitionen

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Hauptsanktion

Die Gerichte können unterschiedliche Arten von Sanktionen aussprechen: Busse, bedingte oder unbedingte Freiheitsstrafen sowie Massnahmen. Da für ein Urteil mehrere Sanktionen ausgesprochen werden können, hat das BFS eine neue Variable gebildet: die «Hauptsanktion»: Busse als Hauptstrafe: Es werden nur die Verurteilungen berücksichtigt, deren Strafe ausschliesslich in einer Busse besteht. Bedingte Freiheitsstrafen: Alle bedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse). Unbedingte Freiheitsstrafen: Alle unbedingten Freiheitsstrafen (mit oder ohne Busse), ausser wenn der Vollzug der Strafe wegen einer Massnahme aufgeschoben wird. Massnahme als Hauptstrafe: Total der ambulanten oder stationären strafrechtlichen Massnahmen mit Aufschub des Strafvollzugs. Die Massnahmen ohne Aufschub werden unter den unbedingten Freiheitsstrafen verbucht.

Höchstgeschwindigkeiten

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen auf Autobahnen), 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen (Art. 4a Verkehrsregelverordnung / SR 741.11).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.41.03- dt	Mediandauer (in Tagen) der bedingten Freiheitsstrafen gegen Personen, die erstmals ausschliesslich wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Ziff. 2 SVG) verurteilt wurden
cc-d- 19.03.13.03.32	Dauer der Freiheitsstrafen bei Verurteilungen wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln, nach Hauptsanktion und Vorverurteilungen

3.7 Wirksamkeit der Sanktionen

3.7.1 Wiederverurteilungsrates nach Geschwindigkeitsübertretungen

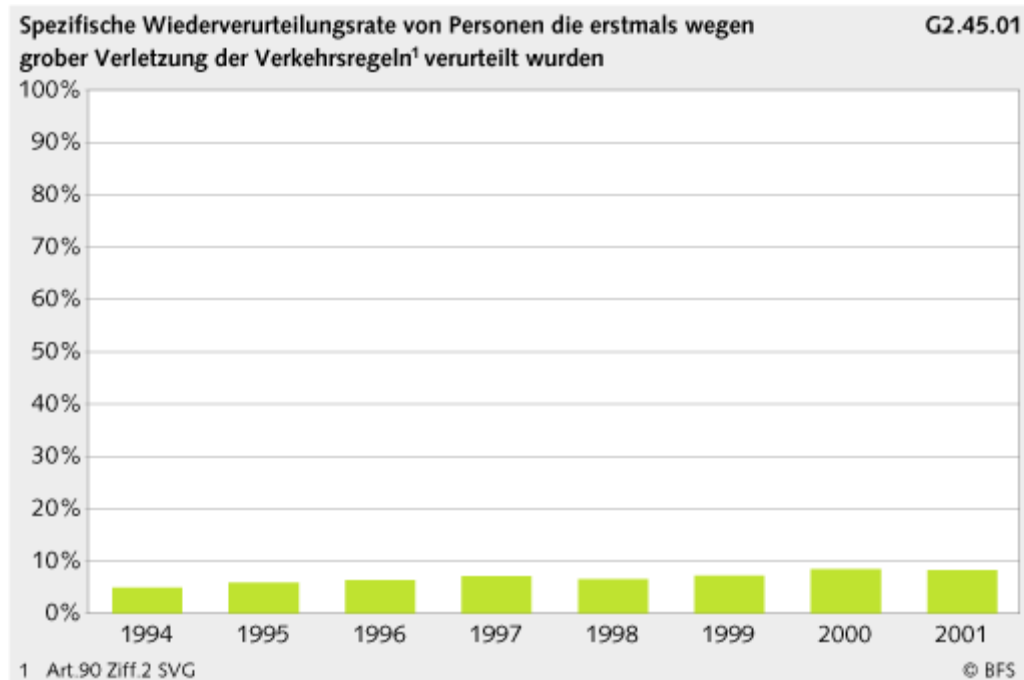
Die spezifische Wiederverurteilungsrates der wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilten Personen weist eine stetige Zunahme aus. 1994 betrug sie noch 5%, gegenüber 8% im Jahre 2001.

Bedeutung des Indikators

Im Rahmen der Spezialprävention soll eine Sanktion verhindern, dass eine Person eine bestimmte Straftat erneut begeht, d.h. dass sie rückfällig wird. Im vorliegenden Fall gibt die spezifische Wiederverurteilungsrates Auskunft über den prozentualen Anteil der Personen, die wegen einer Geschwindigkeitsübertretung verurteilt und später erneut für dasselbe Delikt verurteilt wurden. Eine Verringerung der Rate deutet auf Steigerung der Wirksamkeit der Sanktionen hin. Der Indikator informiert über den prozentualen Anteil der wegen einer groben Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) wiederverurteilten Personen unter den Personen, die ein erstes Mal für diese Straftat verurteilt wurden.

Grenzen des Indikators

Der prozentuale Anteil an Wiederverurteilungen wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln ist einerseits abhängig von der Anzahl Personen, die bereits einmal für eine solche Verletzung verurteilt worden sind und erneut die Verkehrsregeln grob verletzen, sowie von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Er wird andererseits aber auch stark von den polizeilichen Kontrollaktivitäten beeinflusst. So könnte eine Erhöhung der Wiederverurteilungsrates ausschliesslich auf eine Zunahme z.B. der Anzahl Geschwindigkeitskontrollen und nicht der Rückfälle zurückzuführen sein.



Grafik: 19_13-ind02-45-01-dg.gif

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Methodologie

Es bestehen keine Gesetzesartikel nur für Geschwindigkeitsübertretungen. Massive Geschwindigkeitsübertretungen gelten als grobe Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG), wozu unter anderem auch rechts Überholen und andere Delikte zählen, die ein grosses Sicherheitsrisiko für Dritte darstellen. Für die Zwecke dieser Analysen wurden die ein erstes Mal ausschliesslich wegen einer groben Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) und später erneut wieder für dieselbe Straftat verurteilten Personen schweizerischer Nationalität berücksichtigt.

Nur schweizerische Staatsangehörige: Die Daten der Strafurteilsstatistik geben keinen Aufschluss darüber, seit wann sich eine Person ausländischer Staatsangehörigkeit in der Schweiz aufhält und ob er/sie im Ausland vorbestraft war. Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, wurden in den Berechnungen nur die Daten schweizerischer Staatsangehöriger verwendet. Eine Studie des BFS (Storz, 1996) zeigt, dass die ausländische Wohnbevölkerung in der Schweiz zu Beginn der 1990er-Jahre ein ähnliches Verhalten hinsichtlich der strafrechtlichen Verurteilungen aufwies wie die Schweizerinnen und Schweizer. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse für die ganze Wohnbevölkerung Gültigkeit haben.

Ohne Vorstrafen: Berücksichtigt werden die Personen, die in den zehn vorangegangenen Jahren nicht im Strafregister eingetragen wurden.

Wiederverurteilung: Berücksichtigt werden die Personen, die in den fünf Jahren nach der ersten Verurteilung erneut wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilt wurden.

Definitionen

Führerausweisentzüge

In der Schweiz ist der Führerausweisentzug im Gegensatz zu gewissen anderen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich, Italien) keine strafrechtliche Sanktion, sondern eine reine Verwaltungsmassnahme. Strafgerichte sind nicht befugt, einen Führerausweisentzug anzuordnen. Infolgedessen finden sich die Informationen zu diesen Massnahmen nicht im Strafregister, sondern im Register für Administrativmassnahmen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Höchstgeschwindigkeiten

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen auf Autobahnen), 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen (Art. 4a Verkehrsregelverordnung / SR 741.11).

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

19-13-ind02.45.01-dt	Spezifische Wiederverurteilungsrate von Personen die erstmals wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Ziff. 2 SVG) verurteilt wurden
cc-d-19.03.13.04.12	Wiederverurteilungsrate bei Personen, die wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln verurteilt worden sind, nach Wiederverurteilungstyp und Vorverurteilungen

3.8 Öffentliche Meinung - Schwere der Straftat

3.8.1 Beurteilen von Geschwindigkeitsübertretungen als kriminell

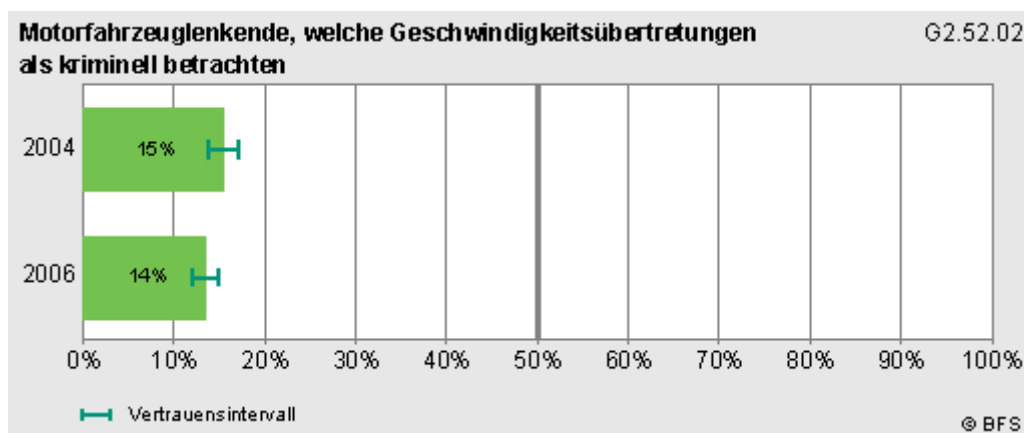
Für die Mehrheit der Fahrzeuglenkenden ist zu schnell Fahren kein schwerwiegendes Delikt. Nur 16% der Befragten erachten 2012 Geschwindigkeitsüberschreitungen als kriminell. Seit 2004 bis 2012 hat sich dieser Anteil nicht statistisch signifikant verändert (die Vertrauensintervalle überschneiden sich).

Bedeutung des Indikators

Der Indikator informiert über den Anteil der Fahrzeuglenkenden, die Geschwindigkeitsübertretungen für kriminell halten. Der Anteil Fahrzeuglenkende, der Geschwindigkeitsüberschreitungen für kriminell halten, gibt Aufschluss über die Wahrnehmung dieses riskanten Fahrverhaltens. Ein Anstieg bedeutet, dass Geschwindigkeitsübertretungen als Delikt grösserer Schwere empfunden werden und damit in der Gesellschaft weniger geduldet sind.

Grenzen des Indikators

Die Daten stammen aus einer Telefonerhebung. Die befragten Personen berichten über ihr Verhalten und äussern Meinungen zu sensiblen Themen. Der Einfluss von „sozial erwünschtem Antworten“ kann nicht ausgeschlossen werden. Es ist denkbar, dass einige Personen angaben, sie hielten Geschwindigkeitsübertretungen für kriminell, obschon sie nicht wirklich dieser Meinung waren. Da es sich um Zufallsstichproben handelt, können die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Vertrauensintervalle verallgemeinert werden. Unterschiede von einem Jahr zum anderen sind nur dann statistisch signifikant, wenn sich ihre Vertrauensintervalle nicht überschneiden.



Grafik: 19_13-ind02-52-02-dg.fig

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo, Tabelle T10.11)

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung und wurde erstmals 2001 mit einer repräsentativen Stichprobe bei 6'000 Haushalten durchgeführt. 2012 wurde die Erhebung zum sechsten Mal wiederholt. Die Antworten basieren auf der Frage: „Was meinen Sie zu Geschwindigkeitsübertretungen?“. Den Befragten standen die Antwortkategorien „Das ist kriminell“, „Das ist nicht kriminell, aber jeder Verstoß sollte sanktioniert werden“, „Das ist unvorsichtig, aber je nach Umständen manchmal verständlich“ und „Das ist kein Problem, wenn man beim Fahren aufpasst“ zur Verfügung. Die Frage wurde zum ersten Mal anlässlich der Erhebungswelle 2004 gestellt.

Definitionen

Geschwindigkeitsmessgeräte (Delinquenz im Strassenverkehr)

Radaranlagen auf Dreifuss oder in stationiertem Fahrzeug Laserpistolen Laserradare Nachfahrsysteme (Kontrollgeräte in fahrendem Wagen) Movieradare (Radare in fahrendem Wagen) Radarkasten am Strassenrand Geschwindigkeitsmesssysteme bei Ampel Kameras bei Rotlichtübertretung.

Statistisches Lexikon

Die Tabelle(n) zu diesem Indikator finden Sie im zip-Archiv unter

su-d-19.02.08.01 Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) - Detaillierte Ergebnisse, Tabelle T10.11

.....

Auskunft:

BFS, Sektion Kriminalität und Strafrecht, Tel.: +41 58 463 62 40

E-Mail: pks@bfs.admin.ch