

Regelverstöße im Straßenverkehr

Häufigkeit - Schadenfolgen - Sanktionierung - Akzeptanz

Gliederung

- **Untersuchungsdesign**
- **Rechts- und Datengrundlagen**
- **Ergebnisse im Überblick**
- **Zusammenfassung**
- **Optimierungsansätze**

Forschungsfragen

Wie sind Häufigkeit und Folgen von Unfällen im Hinblick auf das deutsche Sanktionssystem zu bewerten ?

Wie sind Häufigkeit und Folgen von Regelverstößen im Hinblick auf das deutsche Sanktionssystem zu bewerten ?

Welche Akzeptanz/Wahrnehmung lässt sich in der Bevölkerung feststellen ?

Welche Optimierungen sind denkbar ?

Forschungsdesign

- **Häufigste und folgenschwerste Unfallursachen** (Destatis 2007)
ca. 289.000 Unfallursachen von Hauptverursacher Pkw
- **Häufigste und schwerste Sanktionierungen** (VZR 2007 des KBA)
ca. 3.62 Mio. Mitteilungen Pkw
- **Sanktionssystem in Theorie und Praxis** (Juristische Bewertung)
OWI-Recht, StGB, StVG, Nebenstrafen nach StGB, StVG und FeV
- **Akzeptanz/Wahrnehmung in der Bevölkerung** (eigene Befragung)
repräsentative Befragung von 1.009 Personen für 3 Szenarien:
Geschwindigkeit: „65 statt 50 km/h auf wenig belebter Geschäftsstraße“
Rotlicht: „Beschleunigen bei Gelb, auch wenn ggf. Umsprung auf Rot“
Alkohol: „Heimfahrt Pkw trotz wahrscheinlich $> 0,5\text{‰}$ “
- **Korrespondenz Unfallgeschehen und Sanktionierungen**
- **Optimierungsansätze**

Ergebnisse Übersicht

Unfallursachen (U_{Urs})

Unfallursache	Anteil an U _{Urs} bei U(P,SS)	Mittlere Unfallkosten	(P,SS) en an allen tl. Unfallschwere) r eher leicht nd eher schwer
Vorfahrt, Vorrang (inkl. Rotlicht)	26 %	28.100 €/U	} 89 %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	22 %	50.500 €/U	
Abbiegen	21 %	28.500 €/U	
Abstand	13 %	22.200 €/U	
Alkohol	8 %	46.400 €/U	
Überschreiten V _{zul}	< 2 %	100.000 €/U	

- 89%
- Das
- Der
- Ver
- Unf
- Unf
- **Alk**

Ergebnisse Übersicht

Delikte nach VZR

Deliktart/ Unfallursache	Anteil an Delikten	Mittlere Sanktionshärte
Vorfahrt, Vorrang (inkl. Rotlicht)	11 %	3,1 Punkte
Nicht angepasste Geschwindigkeit	<1 %	3,0 Punkte
Abbiegen	2 %	2,2 Punkte
Abstand	3 %	2,3 Punkte
Alkohol	4 %	5,7 Punkte
Überschreiten V _{zul}	77 %	2,0 Punkte

ca. 3
21%
„Übe
Delikt
Verke
Fahrv

ohol
allursachen
kte während
gkeit relevant

21 %

Ergebnisse Übersicht

Befragung

- **Verhalten und Einstellungen**

Geschwindigkeit io:	90% Befragte bejahen Regelung, 19% davon missachten Regel
Rotlicht:	71% bejahen Regelung, 29% davon missachten Regel
Alkohol:	41% bejahen Regelung, 47% für 0,0‰ <4% davon missachten Regel

- **Prädiktoren der Regelbefolgung**

großen Einfluss haben:	Gewohnheiten Situative Bedingungen Abwägung persönl. Vor-/Nachteile Verhalten / Erwartung Anderer
geringen Einfluss haben:	Regelakzeptanz Sanktionswahrscheinlichkeit Risikowahrnehmung

- **Strafhärte*:**

Geschwindigkeit:	50% berührt mich nicht/kaum, 37% etwas, 13% (sehr) hart
Rotlicht:	30% berührt mich nicht/kaum/etwas, 45% hart, 25% sehr hart
Alkohol:	1% berührt mich nicht/kaum, 3% etwas, 96% (sehr) hart

* Bewertung der realen Sanktionen gem. Bußgeldkatalog

Ergebnisse Übersicht

Befragung

- **Entdeckungswahrscheinlichkeit**

Geschwindigkeit: 40% sehr/eher wahrscheinlich, 30% sehr/eher unwahrscheinlich
 Rotlicht: 30% zu 40%
 Alkohol: 27% zu 47%

- **Strafwissen:**

Geschwindigkeit: zu hoch geschätzt
 geschätzte Ø-Geldbuße: 63 €, nach BKat 25 €
 53% kein Eintrag VZR, 23%=1Pkt, 23%=2-3Pkt / BKat 0 Pkt
 13% Fahrverbot / BKat 0 Mon.

Rotlicht: € realistisch, Pkt zu niedrig geschätzt
 geschätzte Ø-Geldbuße: 118 €, nach BKat 90 €
 geschätzte Ø-Pkt: 2/BKat 3 Pkt; Ø-Fahrverbot 0,8 Mon / BKat 0 Mon.

Alkohol: zu niedrig geschätzt
 geschätzte Ø-Geldbuße: 124 €, nach BKat 500 €
 geschätzte Ø-Pkt: 1,5/BKat 4 Pkt; Ø-Fahrverbot 0,8 Mon / BKat 1 Mon.

- **Strafhärte*:**

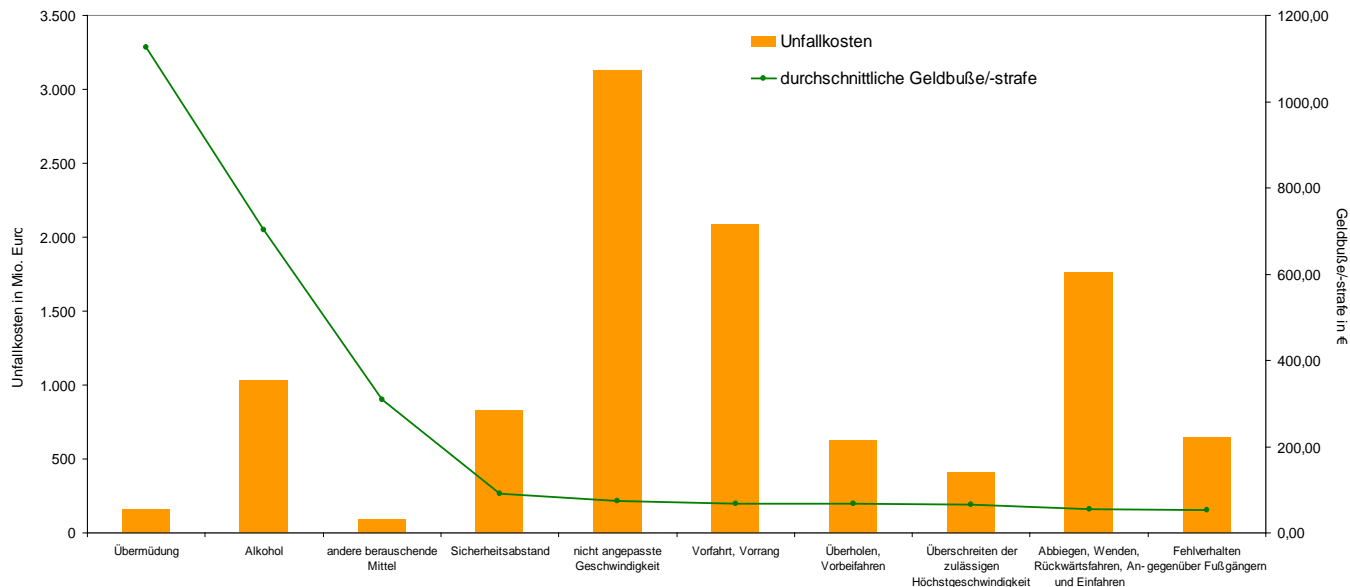
Geschwindigkeit: 50% berührt mich nicht/kaum, 37% etwas, 13% (sehr) hart
 Rotlicht: 30% berührt mich nicht/kaum/etwas, 45% hart, 25% sehr hart
 Alkohol: 1% berührt mich nicht/kaum, 3% etwas, 96% (sehr) hart

* Bewertung nach Bekanntgabe der realen Sanktionen

Ergebnisse Übersicht

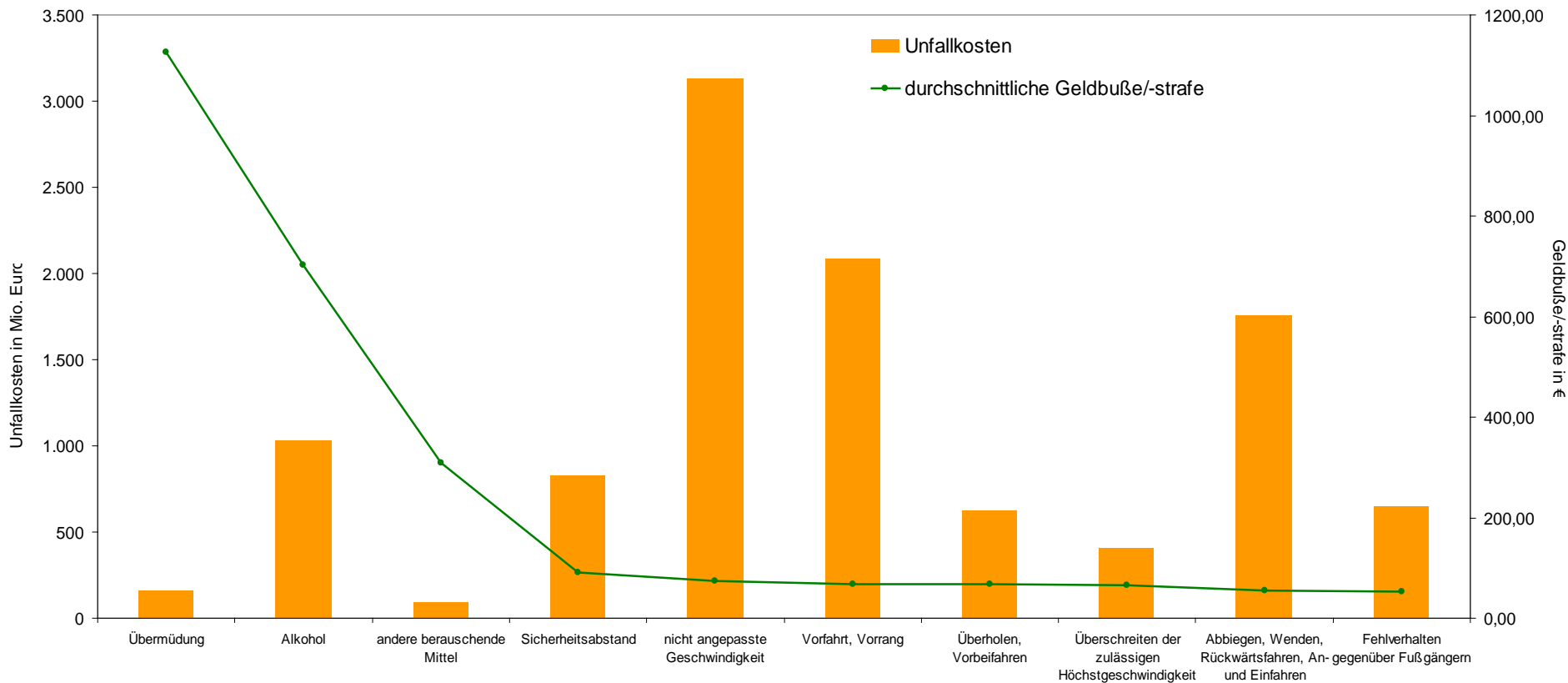
Korrespondenz Unfallgeschehen und Sanktionierung

- Delikte zur Verkehrstüchtigkeit (Alk) härtere Bestrafung als Delikte während Verkehrsteilnahme (Geschwindigkeit)
- kein Zusammenhang zw. gesamten Unfallkosten und mittlerer Punktezahl
- tendenziell Zusammenhänge zw. mittleren UK und mittl. Punktezahl für UUs zur Verkehrstüchtigkeit
- kein Zusammenhang zw. gesamten UK sowie mittl. UK und Höhe Geldbuße/-strafe
- tendenziell Zusammenhang zw. gesamten UK und mittl. Fahrverbotsdauer für UUs Alkohol



Ergebnisse Übersicht

Korrespondenz Unfallgeschehen und Sanktionierung



Ergebnisse Übersicht

Juristische Bewertung

- Nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) ist der Staat zum Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit verpflichtet
- Insgesamt kommt der Staat seiner Pflicht nach bei Betrachtung der Entwicklung des Unfallgeschehens
- Zustand aber nicht hinnehmbar: das System Straßenverkehr ad hoc eingeführt würde nicht zugelassen aufgrund der Gefährdung
- Die StVO als gleichzeitige Verhaltens- und Verwaltungsvorschrift ist unverständlich
- Aufgliederung in OWI und Strafrecht angemessen, damit nur herausgehobene sozialschädliche Verhaltensweisen ihre besondere Bedeutung behalten.
Welche Delikte/Straftaten das sind, ist immer wieder zu prüfen und ggf. dem gesellschaftlichen Wandel anzupassen
- aktuelle kriminologische Bewertung: Verkehrsdelikte „im Kontinuum von schwereren zu leichteren oder von seltenen zu häufigen Normverstößen“ bei den „leichtesten und häufigsten Verletzungen“ angesiedelt (Verkehrssünder vs. Straftäter)

Ergebnisse Akzeptanz und Befolgung (Übersicht)

Bedeutend sind:

- Gewohnheiten
- Situative Bedingungen
- Abwägung Vor-/Nachteile; Personale Norm
- Verhalten/Erwartung Anderer

Einstellung und Verhalten (3 Szenarien):

- Geschwindigkeit: 90% Befragte bejahen Regelung, 19% davon missachten Regel
- Rotlicht: 71% bejahen Regelung, 29% davon missachten Regel
- Alkohol: 41% bejahen Regelung, 47% für 0,0‰ <4% davon missachten Regel

Ansätze zur Optimierung (Übersicht)

Sanktionssystem (Korrespondenzerhöhung):

- Reform des Sanktionssystems in ein System, das das reale Unfallgeschehen und Verkehrsrisiko nach aktuellen Erkenntnissen gerechter abbildet
- §315 c StGB Ergänzungen zur Geschwindigkeit
- §315 d StGB Neuaufnahme: Rennfahrt im Straßenverkehr
- OWI-Recht Halterhaftung unterhalb Punkte/Fahrverbot/FE-Entzug
- neuartige Überwachung wie Section-control

Ansätze zur Optimierung (Übersicht)

Verhalten (in Koppelung mit VI und FS):

- Self-explaining road mit Komforteinbußen bei Nichtbeachten
- Car-to-infrastructure mit Feedback-Signalen im Fahrzeug
- auch unterstützende FAS wie ISA
- Kampagnen wie „Der 7. Sinn“
- Verstärkte Überwachung in Verbindung mit Aufklärung
- Alkoholverbot am Steuer für Alle
- Direkte Umsetzung der Sanktion