



Unfallforschung kompakt

Regelverstöße im Straßenverkehr

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
unfallforschung@gdv.de
www.udv.de

Redaktion: Petra Butterwegge
Layout: Franziska Gerson Pereira
Bildnachweis: Unfallforschung der Versicherer

Erschienen: 08/2011

Vorbemerkung

Das komplexe System „Straßenverkehr“ benötigt für seine Funktionsfähigkeit einen geeigneten Ordnungsrahmen. Die entsprechenden Verkehrsregeln, also die Gesamtheit aller gesetzlichen Verhaltensvorgaben im Verkehr, denen die Verkehrsteilnehmenden unterworfen sind, dienen einerseits der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr und andererseits der Klärung der Schuldfrage bei Unfällen.

Das bedeutendste Regelwerk ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Sie regelt insbesondere das Verhalten für die Teilnahme am Verkehr. Leitgedanke ist dabei das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme nach § 1 der StVO. Weitere Normen für das Verhalten finden sich im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Strafgesetzbuch (StGB).

Die Befolgung von Verkehrsregeln ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Inhalt

	Vorbemerkung	2
1	Einleitung	4
2	Unfallursachenanalyse	4
3	Deliktanalyse	5
4	Juristische Betrachtung	7
5	Befragung	9
6	Fazit	12
	Literatur	13

1 Einleitung

Bei einem Großteil der Verkehrsunfälle kann die Missachtung von Verkehrsregeln als Unfallursache oder zumindest als mitwirkender Faktor des Unfalls betrachtet werden. Maßnahmen, die auf eine Erhöhung des Grades der Regelbefolgung abzielen, sind daher ein wesentliches Element von Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen.

Voraussetzung für die Ableitung von erfolgversprechenden Maßnahmen sind Kenntnisse der Ursachen von Verkehrsunfällen aber auch der geahndeten Verkehrsdelikte. Des Weiteren ist es notwendig, Akzeptanz und Wahrnehmung in der Bevölkerung zur Verkehrsregelung zu berücksichtigen. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat daher in einem interdisziplinären Forschungsprojekt untersuchen lassen, in welcher Korrespondenz Unfallgeschehen und Sanktionierung von Regelmissachtungen miteinander stehen und welche maßgebenden Faktoren die Regelbefolgung bzw. Regelübertretung von Verkehrsteilnehmern bestimmen.

In einer juristischen Betrachtung wird aufgezeigt, wie das bestehende Überwachungs- und Sanktionssystem verfassungsrechtlich und strafrechtlich zu bewerten ist.

2 Unfallursachenanalyse

Im Rahmen der Studie wurden rund 290.000 Unfallursachen bei Pkw-Unfällen mit Personen- oder schwerem Sachschaden U(P,SS)

untersucht. Grundlage waren die Unfalldaten des Statistischen Bundesamtes (Destatis) aus dem Jahr 2007, in denen das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden durch die von der Polizei festgestellten Unfallursachen (U_{URS}) beschrieben wird.

Aus den insgesamt 49 Nennungen im amtlichen Unfallursachenverzeichnis wurden 27 untersuchungsrelevante und personenbezogene Ursachen gefiltert und in Gruppen zusammengefasst¹⁾:

- Fahren unter Alkoholeinfluss (Alkohol)
- Fahren unter Drogeneinfluss (Drogen)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Überschreiten V_{ZUL})
- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Ungenügender Sicherheitsabstand (Abstand)
- Überholen, Vorbeifahren (Überholen)
- Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren (Abbiegen)
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern.

Alle Gruppen wurden hinsichtlich ihrer Häufigkeit und der Schwere der Unfallfolgen bewertet.

Die Ergebnisse der Unfallursachenanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es entfallen 89% auf nur 5 der 27 untersuchten Ursachen. Dies sind: „Missachten Vorfahrt, Vorrang“, „Nicht angepasste Geschwindigkeit“, „Fehler beim Abbiegen“, „Abstand“ und „Überschreiten V_{ZUL} “.
- Unter Berücksichtigung von Unfällhäufigkeit und Unfallschwere, ausgedrückt durch Unfallkosten, entfallen auf diese 5 Unfallursachen 74% der rund 10,8 Mrd. Euro für alle 27 untersuchten U_{URS} .

¹⁾ Ausschlusskriterien waren z.B. Ursachen, deren Bezug das Fahrzeug (Bereifung), das Umfeld (Nässe, Wild) oder eine andere Art der Verkehrsteilnahme (Rad Fahrende) waren
 Beispiel Gruppe: Die Einzelursachen Nr. 38-42 des Verzeichnisses beschreiben das Fehlverhalten gegenüber Fußgängern an unterschiedlichen Örtlichkeiten (38: an Fußgängerüberwegen, 39: an Fußgängerfurten, ...); sie wurden zur Kategorie „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“ zusammengefasst.
 Kurzbezeichnung der Gruppen in den Klammern

- Die mit Abstand größte Unfallschwere ist für Unfälle mit der Unfallursache „Überschreiten V_{Zul} “ zu verzeichnen. Derartige Unfälle sind im Verhältnis zu anderen Unfallursachen zwar weniger häufig, allerdings sind sie durch den hohen Anteil von Getöteten und Schwerverletzten besonders schwer in den Unfallfolgen.
- Auch Unfälle, bei denen die Pkw-Fahrenden mit „nicht angepasster Geschwindigkeit“ vor dem Unfall unterwegs waren, haben eher schwere Folgen.
- Unfälle im Zusammenhang mit „Vorfahrt, Vorrang“ und „Abbiegen“ sind hingegen häufig, aber in ihren Folgen deutlich leichter.
- Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss ist in den vergangenen Jahrzehnten deutlich zurückgegangen. Dennoch haben diese Unfälle einen nicht zu vernachlässigenden Anteil an den gesamten Unfallkosten, da sie zwar selten, aber in ihren Folgen auch besonders schwer sind.

Unfallursache	Anteil an U _{Urs} bei U(P,SS)	Mittlere Unfallkosten
Vorfahrt, Vorrang (inkl. Rotlicht)	26 %	28.100 €/U
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

Abbildung 1:
Übersicht Ergebnisse Unfallursachenanalyse

3 Deliktanalyse

Die deutsche Gesetzeslage sieht eine Ahndung von Verkehrsdelikten nach dem Ordnungswid-

rigkeiten- oder dem Strafrecht vor, mit und ohne Nebenstrafen. Dabei werden die meisten Verkehrsverstöße als Ordnungswidrigkeiten verfolgt.

Das sehr komplexe Regularium des Straßenverkehrs ist fast ausschließlich über die Ahndung als Ordnungswidrigkeit (OWI) abgesichert. Hauptsanktion des Ordnungswidrigkeitenrechts ist die Geldbuße in abgestufter Höhe, abhängig von der Schwere des konkreten Verstoßes. Die Ahndung erfolgt ganz regelmäßig nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog, der als Verordnung aufgrund der Ermächtigung in § 26a StVG durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassen wurde (BKatV). Im Katalog sind Bußgelder von 5 Euro (bis 35 Euro als Verwarnungsgeld) bis max. 3.000 Euro für jeden einzelnen im Katalog erwähnten Verstoß vorgesehen. Die Abstufung dient der Erfüllung des Gebots der Verhältnismäßigkeit, konkret der Proportionalität zwischen Verstoß und Buße. Hinzu treten kann ein Fahrverbot (Nebenstrafe) bis zu drei Monaten als Nebenfolge nach § 25 Abs. 1 StVG, auch das Fahrverbot ist im Bußgeldkatalog jeweils für schwerere Verstöße vorgesehen. Bei einer Vielzahl von Verstößen erfolgt eine Nebenstrafe mittels des Schlechtpunktsystems im Verkehrszentralregister, das bei mehrfach auffälligen verkehrsteilnehmenden Maßnahmen bis hin zur Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge haben kann.

Mit dem Strafrecht werden nur wenige, aber als besonders schwerwiegend beurteilte Regelverstöße im Straßenverkehr geahndet. Die Gesellschaft signalisiert dem Täter, dass sein Verhalten völlig unakzeptabel ist und ahndet begangenes schweres Unrecht. Als Beispiel sei § 315c StGB genannt: Der Tatbestand erfasst in Abs. 1, Nr. 1 den Vorwurf der Fahruntüchtigkeit infolge Rauschs oder anderer geistiger/körperlicher Mängel (z. B. Übermü-

dung) und in Nr. 2 sieben konkret benannte Verkehrsverstöße. Der Verkehrsverstoß muss außerdem in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Art und Weise begangen werden. Zusätzlich muss der Verstoß zu einer konkreten Gefährdung eines anderen Menschen oder eines bedeutenden fremden Sachwertes geführt haben, mindestens ist damit ein sogenannter „Beinaheunfall“ vorausgesetzt. Sanktionsarten im Strafrecht sind Geld- oder Freiheitsstrafen.

Im Ordnungswidrigkeitenrecht wird die konkrete Strafe tatbezogen gemäß Bußgeldkatalog bemessen, im Strafrecht vom Gericht nach täterbezogenen Umständen. Ziel des OWI-Recht ist insbesondere der Ansatz einer Generalprävention. Der Delinquent soll nicht kriminalisiert werden, es soll ihm und anderen lediglich deutlich gemacht werden, dass die Regeln einzuhalten sind. Strafrecht hingegen soll begangenes Unrecht vergelten und folgt damit dem Ansatz der Spezialprävention.

Im Verkehrszentralregisters (VZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) werden alle Verstöße (Delikte) gegen die Verkehrsordnung erfasst, unabhängig davon, ob der Verstoß im Zusammenhang mit einem Unfall steht oder nicht. Grundlage der vorliegenden Auswertung waren die im Jahr 2007 neu gemeldeten Mitteilungen/Eintragungen²⁾ zu Ordnungswidrigkeiten und Straftaten von Pkw-Fahrenden. Unter Berücksichtigung der Vergleichbarkeit der VZR-Tatbestände mit den Destatis-Unfallursachen konnten etwa 3,62 Millionen Mitteilungen analysiert werden.

Die wichtigsten Erkenntnisse sind:

- Rund 98% der Eintragungen im VZR sind Verkehrsdelikte im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts (ca. 3,53 Mio. Mitteilungen).

- Damit entfallen auf Straftaten nur etwa 85.000 Eintragungen, wovon allein ca. 81.000 auf „Fahren unter Alkoholeinfluss“ zurückzuführen sind (95%).
- Auf die 5 bedeutendsten Unfallursachen entfallen 21% der VZR-Mitteilungen zu Verkehrsdelikten.
- Der mit Abstand höchste Anteil an den Eintragungen ist mit 77% für das Delikt „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ festzustellen.
- Bei der Sanktionshärte, ausgedrückt durch die mittlere Anzahl der Punkte im VZR für ein Delikt, wird das Fahren unter Alkohol mit 5,7 Punkten am härtesten bestraft. Alkoholdelikte werden etwa zur Hälfte mit 2-4 Punkten und 5-7 Punkten bestraft.
- Es folgen mit jeweils 3 Punkten die Delikte „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Vorfahrt, Vorrang“. Im Mittel 2 Punkte erhalten die Pkw-Fahrenden für die Ordnungswidrigkeiten „Ungenügender Sicherheitsabstand“ und „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“.
- Die Sanktionierungen „Fahrverbot“ und „Fahrerlaubnisentzug“ weisen nur bei Delikten zur Verkehrstüchtigkeit einen nennenswerten Anteil auf.

Trotz der Tatsachen, dass die Deliktarten unterschiedlich häufig und zum Teil schwer bis gar nicht durch Überwachungsmaßnahmen zu greifen sind („Nicht angepasste Geschwindigkeit“ lässt sich im fließenden Verkehr nicht überwachen, sondern resultiert in aller Regel aus der Begutachtung von Unfällen, „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ kann nahezu überall im Straßennetz kontrolliert werden) und in Mitteilungen zu Verkehrsstraftaten wie fahrlässige Körperverletzung kein Bezug zum Geschwindigkeitsverhalten hergestellt wer-

²⁾ Grundlage ist der Tatbestandskatalog des KBA mit mehr als 120 Tatkenziffern (TKZ) für Verstöße

Deliktart/ Unfallursache	Anteil an Delikten	Mittlere Sanktionshärte ³⁾
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

Abbildung 2:
Übersicht Ergebnisse Deliktanalyse

den kann⁴⁾, ist eine Aussage zur Korrespondenz zwischen dem realen Unfallgeschehen und den verhängten Sanktionierungen zulässig. Ausgewählte Ergebnisse sind:

- Delikte zur Verkehrstüchtigkeit (Alkohol, andere Drogen) unterliegen einer deutlich härteren Bestrafung als Delikte während der Verkehrsteilnahme (Geschwindigkeitsmissachtung)
- Es gibt keinen Zusammenhang zwischen den gesamten Unfallkosten und der mittleren Punktezahl im VZR
- Ebenso ist kein Zusammenhang zwischen den gesamten Unfallkosten sowie der mittleren Unfallschwere und der Höhe der Geldbußen bzw. Geldstrafen festzustellen
- Es gibt tendenziell einen Zusammenhang

zwischen den gesamten Unfallkosten und der mittleren Fahrverbotsdauer für die Unfallursache „Alkohol“

- Ein tendenzieller Zusammenhang besteht zwischen den mittleren Unfallkosten und den mittleren Punktezahlen für Unfallursachen im Zusammenhang mit der Verkehrstüchtigkeit.

4 Juristische Betrachtung

Der Staat ist nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) zum Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit verpflichtet. Diese Pflicht ist auf mehreren Ebenen zu erfüllen: Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Verkehr, Bau und Gestaltung der Straßen sowie Verkehrslenkung und Überwachung. Verfassungsrechtlich geboten ist es, die Einhaltung der vor allem in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthaltenen Verkehrsregeln zu überwachen und im Sinne einer Generalprävention Verkehrsverstöße zu sanktionieren.

Die staatlichen Stellen sind bei der Erfüllung dieser Pflicht durchaus erfolgreich. Seit einem Höchststand der Anzahl der Verkehrstoten Anfang der siebziger Jahre (mehr als 20.000 Getötete) ist eine kontinuierliche Besserung zu verzeichnen, und dies obwohl die Zahl der Unfälle gestiegen ist. Mittlerweile ist die Zahl der Verkehrstoten auf deutlich unter 4.000 (3.648 im Jahr 2010) gesunken.

3) Mittlere Sanktionshärte ist beschrieben durch die mittlere Anzahl der Punkte im VZR. Das deutsche Punktesystem belegt Straftaten mit 5-7 Punkten, Ordnungswidrigkeiten mit 1-4 Punkten.

4) Mitteilungen zu Verkehrsstraftaten wie fahrlässige Tötung oder fahrlässige Körperverletzung (und damit auch die zugehörigen Sanktionen) sind nicht in den Daten enthalten, da diese in der VZR-Statistik nicht nach Fehlverhaltensweisen gegliedert werden. Man kann also keine Unterscheidung danach treffen, ob die entsprechende Straftat z. B. durch nicht angepasste Geschwindigkeit oder durch ein Überholmanöver verursacht wurde. Insofern beziehen sich die Analysen im Wesentlichen auf den Bereich der Ordnungswidrigkeiten, wenngleich bei einzelnen Fehlverhaltensarten (z. B. Überholen, Geschwindigkeit) einige wenige Straftaten vorliegen. Eine Ausnahme stellen Straftaten wegen Fahren unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss oder anderen körperlichen/geistigen Mängeln dar, weil hier bereits das folgenlose Delikt, unter bestimmten Bedingungen, eine Straftat darstellt. So wird das Fahren unter Alkoholeinfluss ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille, auch ohne Unfall, grundsätzlich als Straftat geahndet.

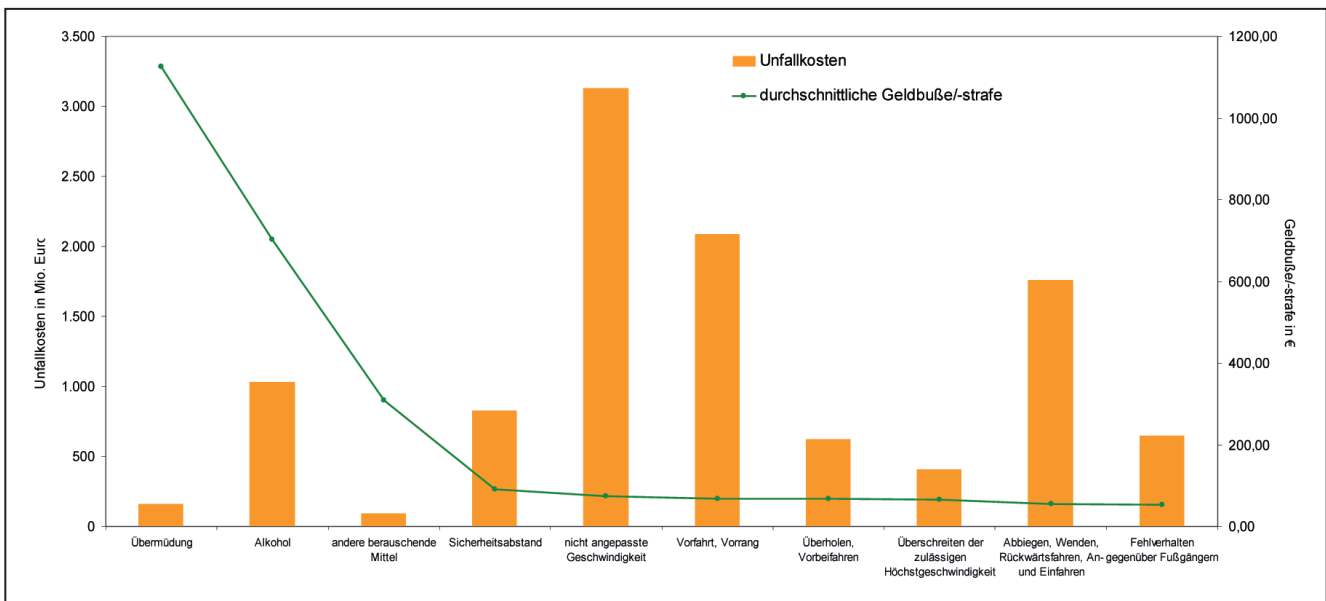


Abbildung 3:
Unfallkosten und Geldbuße/-strafe 2007 nach Art des Fehlverhaltens

Den staatlichen Stellen kann deshalb zunächst bescheinigt werden, dass sie ihrer verfassungsrechtlichen Pflicht grundsätzlich nachgekommen sind. Der Gesamtzustand ist jedoch immer noch nicht hinnehmbar. Keine neue Technologie und kein neues Transport- oder Verkehrssystem würde heute zugelassen werden, wenn man wüsste, dass es jedes Jahr mehreren Tausend Menschen in der Bundesrepublik das Leben kosten würde. Deshalb sind weitere Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Situation vom Grundgesetz her geboten.

Die Einteilung der Verkehrsdelikte in Ordnungswidrigkeiten und Straftaten wird als angemessen bewertet, da sie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit folgt. Der Straßenverkehr ist allgemein zugänglich und mit der Teilnahme am Straßenverkehr ergeben sich unmittelbar auch die Möglichkeiten, Verkehrsnormen zu übertreten. Menschen kommen hier ohne besondere Eigenschaften in ihrem normalen Alltag in Situationen, in denen sie andere Menschen mit ihrem Verhalten gefährden, verlet-

zen oder gar töten können. Der Straßenverkehr ist damit für jeden Verkehrsteilnehmenden bereits eine „potenzielle Deliktsituation“. Daher dürfen häufige Verstöße im Straßenverkehr, die geringere Sozialschädlichkeit aufweisen, „nur“ als Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden und es sind eben nur die schweren Verkehrsverstöße als Straftatbestände auszugestalten.

Strafrecht muss also so gestaltet sein, dass nur herausgehobene sozialschädliche Verhaltensweisen davon erfasst werden, um seine Wirkung entfalten zu können. Hinterfragen sollte man allerdings, welche Verstöße im Straßenverkehr so verwerflich sind, dass sie einerseits die Festschreibung im StGB nahelegen, andererseits in der gerichtlichen Bewertung auch einen entsprechend hohen Stellenwert bekommen und den Wandel gesellschaftlicher Werte berücksichtigen. Bislang werden Verkehrsstraftaten eher milder beurteilt als Straftaten wie Raub oder schwerer Diebstahl. Begrifflichkeiten wie „Verkehrssünder“ im Gegensatz zu „Straftäter/Krimineller“ machen dies deutlich. Auch in der aktuellen kriminologischen Bewertung

werden die Verkehrsdelikte im Kontinuum von schwereren zu leichteren oder von seltenen zu häufigen Normverstößen bei den leichtesten und häufigsten Verletzungen angesiedelt, obwohl die Verkehrsstraftaten hinsichtlich der verursachten Schäden die registrierte allgemeine Kriminalität wesentlich übertreffen. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Unfallursachen- und Deliktanalyse sollten für die besonders unfallrelevanten Verstöße zwei Optimierungen angedacht werden:

- Überarbeitung des Bußgeldkatalogs
- Reform des § 315 StGB
- Halterhaftung (ähnlich der Kostentragepflicht bei Verstößen im ruhenden Verkehr nach § 25 StVG). Es gibt zulässige gesetzgeberische Gestaltungsmöglichkeiten, die nicht gegen den Verfassungsgrundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“ verstoßen. Denn im Bußgeldverfahren gelten die rechtsstaatlichen Garantien des Strafverfahrens nur in modifizierter Weise.
- Linienhafte Geschwindigkeitsmessung (Section-control), sofern eine Pilotierung den Nutzen für die Verkehrssicherheit erbringen konnte. Verfassungsrechtliche Bedenken stehen dem nicht im Wege, solange der auf den allgemeinen Persönlichkeitsrechten fußende Datenschutz strikt beachtet wird und die Daten von Verkehrsteilnehmenden, die keine Geschwindigkeitsübertretung begangen haben, sofort gelöscht werden. Außerdem muss klar definiert sein, welche Strecken für Section-control in Frage kommen.

5 Befragung

Die repräsentative Befragung von 1.009 Pkw-Fahrern sollte Aufschluss darüber geben, inwieweit spezifische Verkehrsregeln von der Bevölkerung akzeptiert werden. Ferner darüber, welche Rahmenbedingungen eine Regelübertretung bzw. eine Regelbefolgung maßgeblich beeinflussen. Ausgehend von den bereits vor-

handenen Erkenntnissen aus der UDV-Umfrage „Verkehrsklima in Deutschland“ wurden die Aspekte „Fahren unter Alkohol“, „Rotlichtmissachtung“ und „Geschwindigkeitsübertretung“ in dieser Befragung vertieft erhoben.

Aus der (Verkehrs-)Psychologie ist bekannt, dass die konkrete Kenntnis einer Regel und deren Akzeptanz eine notwendige aber keine hinreichende Voraussetzung dafür ist, dass dies auch in konkretes Verhalten vom Verkehrsteilnehmer umgesetzt wird. Es wird davon ausgegangen, dass situative Faktoren, Gewohnheiten, soziale Normen wie auch die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit und die angenommene Sanktionshöhe Einfluss auf das umgesetzte Verhalten haben. Diese Faktoren und das Verhalten wurden in der Befragung mit je 11 Fragen abgebildet. Den Befragten wurde ein konkretes Szenario pro Regelbereich vorgelegt, auf dessen Basis sie die Fragen beantworteten.

Szenario Alkohol:

„Stellen Sie sich folgende Situation vor: Sie sind am Abend mit dem Auto zu einer Feier bei Freunden gefahren, die weit außerhalb wohnen und möchten nun nach Hause. Sie haben während der Feier etwas Alkohol getrunken. Sie vermuten, dass sich Ihr Blutalkoholwert über dem gesetzlichen Grenzwert befindet. Sie können entweder mit dem Auto nach Hause fahren oder aber ein Taxi rufen und den Wagen am nächsten Tag holen.“

Szenario Rotlicht:

„Stellen Sie sich nun folgende Situation vor: Sie fahren auf freier Strecke auf einer geraden, zweispurigen Straße und nähern sich zügig einer Straßenkreuzung mit einer Ampel, die gerade auf „Gelb“ umspringt. Sie können entweder scharf bremsen und vor der Ampel zum Stehen kommen oder aber Sie beschleunigen und fahren über die Kreuzung, selbst wenn diese in der Zwischenzeit „Rot“ zeigt.“

Szenario Geschwindigkeit:

„Stellen Sie sich nun eine letzte Situation vor: Sie fahren auf einer ganz normalen Geschäftsstraße. Das Wetter ist gut, rechts und links der Straße sind die Menschen unterwegs um einzukaufen oder einfach einen Schaufensterbummel zu machen. Es ist nicht sehr viel Verkehr. So können Sie wie erlaubt 50 km/h fahren oder Sie können die freie Fahrt nutzen und fahren etwa 65 km/h.“

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick sind:

- Verhalten und Akzeptanz

85% der Befragten befürworteten die Regelung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften. 62% hielten eine Übertretung der Verkehrsregel um ca. 15 km/h für auf keinen Fall vertretbar oder zumindest für bedenklich (persönliche Norm). Andererseits würde jeder 4. Regelbefürworter sie je nach Rahmenbedingungen mit zum Teil hoher Wahrscheinlichkeit missachten.

Ein ähnliches Bild ergab sich auch für die Rotlichtmissachtung: Fast 50% der Befragten würden noch versuchen, eine Kreuzung zu überfahren, obwohl die Ampel gerade auf „Gelb“ gesprungen ist. Andererseits bejahten 71% die derzeitige Regel der Straßenverkehrsordnung und 63% hielten eine Missachtung

für auf keinen Fall vertretbar oder zumindest für bedenklich.

Ein vollständig anderes Bild ergab sich in Bezug auf Alkoholfahrten: Die aktuelle Regelung wurde von 41% der Befragten befürwortet, 93% hielten ein Zuwiderhandeln für auf keinen Fall vertretbar oder zumindest für bedenklich und nur knapp 6% würden dennoch unter Alkoholeinfluss Auto fahren. Knapp die Hälfte der Befragten (47%) sprach sich für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer aus.

- Strafwissen

Die Antworten zum Regelverstoß „Überschreiten der V_{zul} um 15 km/h“ zeigen, dass die zu erwartende Sanktion zu hoch geschätzt wird. Die tatsächliche Geldbuße nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog (BKat) beträgt 25 Euro, geschätzt wurden im Mittel hingegen 63 Euro. Damit liegt die Strafe im Verwarnungsbereich und kann somit nicht mit Punkten und/oder Fahrverbote erweitert werden. Fast die Hälfte der Befragten glaubte aber, dass auch eine Nebenstrafe von 1-3 Punkten zu erwarten ist, 13% gingen sogar von einem Fahrverbot aus.

Die Sanktionen für einen Rotlichtverstoß werden relativ realistisch eingeschätzt: mittlere Geldbuße geschätzt 118 Euro (BKat 90 Euro), mittlere Punktezahl geschätzt 2 (BKat

Szenario	Anteil an Befragten [%]		
	Regelakzeptanz (jetzige Regelung ist gut)	Persönliche Norm (Übertretung ablehnend/bedenklich)	Übertretungswahrscheinlichkeit (Teils/Teis bis sehr wahrscheinlich)
Geschwindigkeit	85,5	62,4	23,5
Rotlicht	70,9	63,1	44,8
Alkohol	41,2	93,3	6,2

Abbildung 4:
Verhaltens- und Akzeptanzergebnisse im Überblick

3 Punkte) und mittleres Fahrverbot geschätzt 0,8 Monate (BKat 1 Monat).

Deutlich zu niedrig fallen die Schätzungen der Befragten bezüglich des Delikts „Alkohol“ aus. Im Mittel wurde eine Geldbuße von 118 Euro geschätzt, dem steht nach BKat ein Betrag von 500 Euro gegenüber. Als Nebenstrafen sind festgelegt 4 Punkte und ein Monat Fahrverbot. Hier hätten die Befragten mit nur 1-2 Punkten gerechnet, das Fahrverbot wurde mit 0,8 Monaten realistisch geschätzt.

▪ Strafhärteempfinden

Nach Bekanntgabe der tatsächlichen Sanktionshöhen wurde danach gefragt, wie hart dieses Maß empfunden wird. Herausragend und deutlich sind hier die Antworten beim Delikt „Alkohol“: das Strafmaß wird von fast allen Befragten (96%) als hart bzw. sehr hart empfunden - an zweiter Stelle gefolgt von den Sanktionen zum „Rotlicht“ mit 70%. Hingegen empfinden nur 13% die Sanktionen zum Geschwindigkeitsszenario als (sehr) hart, die Hälfte der Befragten äußerte sich dahingehend, dass diese Sanktionen sie kaum oder gar nicht berühren.

Mittels Regressionsanalysen wurde untersucht, welche Einflussgrößen (Prädiktoren) die Wahrscheinlichkeit einer Regelmissachtung bzw. -befolgung charakterisieren. Die

untersuchten Einflussgrößen erklärten die Wahrscheinlichkeit einer Regelmissachtung zu etwa 43%:

- Für alle drei betrachteten Verkehrsregelungen spielt der Prädiktor „Gewohnheit“ eine herausragende Rolle. Ähnliches gilt für die „situativen Faktoren“ (Zeitdruck, breite Straße).
- Die personale Norm (“Was denke ich persönlich über dieses Verhalten“) ist für die Befolgung der zulässigen Geschwindigkeit und des Anhaltens bei „Gelb“ ebenfalls von großer Bedeutung. Hingegen spielt sie beim Thema Alkohol am Steuer eine untergeordnete Rolle, da die Trennung von Alkoholkonsum und Autofahren bereits gesellschaftlicher Konsens ist.
- Die Sanktionswahrscheinlichkeit ist bezüglich Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen nicht relevant, aber bei der Regelung zum Alkohol im Straßenverkehr hat sie Einfluss. Fahren unter Alkohol ist heute gesellschaftlich geächtet, bis in 1980ziger Jahre hinein wurde es dagegen noch als Kavaliersdelikt gewertet.
- Andere Prädiktoren wie Risikowahrnehmung, Strafhärte oder Regelakzeptanz spielen für die Verhaltensentscheidung der Verkehrsteilnehmer eine eher untergeordnete Rolle.

Szenario	Schätzwert Befragte vs. Realwert Ahndung (Mittelwerte)		
	Geldbuße	Anzahl Punkte	Dauer Fahrverbot
Geschwindigkeit	↑	↑	↑
Rotlicht	↔	↔	↔
Alkohol	↓	↓	↔

↑ zu hoch eingeschätzt ↓ zu niedrig eingeschätzt ↔ realistisch

Abbildung 5:
Schematische Übersicht Strafwissen

6 Fazit

Für die Verkehrssicherheit lässt sich aus der Studie zusammenfassend ableiten, dass sich die Deliktprävention im Sinne einer Public-Health-Strategie auf die fünf wesentlichen Unfallursachen konzentrieren sollte, da sie drei Viertel der durch Straßenverkehrsunfälle verursachten Kosten ausmachen.

Für den Bereich der Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße können Maßnahmen im Bereich Überwachung/Sanktionierung als Option zur Erhöhung der Regelbefolgung gewertet werden, da die Sanktionshärte und subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit bislang für gezeigtes Verhalten noch keine entscheidende Rolle spielen.

Es konnte keine belastbare Korrespondenz zwischen dem gültigen Sanktionssystem und realem Unfallgeschehen festgestellt werden.

Eine Studie des Kraftfahrtbundesamtes aus 2004 kam zu dem Erkenntnis, dass die Anzahl der Eintragungen im VZR ein verlässlicher Indi-

kator für ein erhöhtes Verkehrsrisiko ist, nicht aber die Punktezahl. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sollte demnach das heutige Punktesystem durch ein Sanktionssystem abgelöst werden, das sowohl das Unfallgeschehen als auch das Verkehrsrisiko deutlich besser abbildet.

Potenziale sind weiterhin in neuen Technologien wie Fahrerassistenzsystemen (Intelligent Speed Adaptation), aber auch in der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur (Self Explaining Road) zu sehen.

Das Fahren unter Alkohol ist im Gegensatz zu Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen nur für eine spezifische Teilgruppe ein Problem, gekennzeichnet durch eine fehlende Selbstkontrolle und große Wiederholungsgefahr. Hier gilt es demnach, stärker mittels psychologischer Konzepte (Trainings für den Umgang mit potenziell kritischen Situationen) einzuwirken. Auch die klare Trennung von Fahren und Alkohol durch die Einführung eines absoluten Alkoholverbotes sowie der Einsatz technischer Hilfsmittel (Alcolocs) können präventiv wirksam sein.

Literatur

Hautzinger, H. et al: Regelverstöße im Straßenverkehr, Forschungsbericht VV05, Unfallforschung der Versicherer, Berlin 2011

Rößger, L., Schade, J., Schlag, B.: Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, Forschungsbericht VV 06, Unfallforschung der Versicherer, Berlin 2011

Gehlert, T.: Verkehrsklima in Deutschland 2008, Unfallforschung der Versicherer, Berlin 2009

Heinzmann, H.-J., Schade, F.-D.: Risikogruppen im Verkehrszentralregister als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 159, Bergisch-Gladbach 2004



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/20 20 - 50 00, Fax: 030/20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de