

Raser im Strassenverkehr – Behauptungen und Argumente

1. *Die Raserunfälle auf den Strassen haben zugenommen. Bei den meisten schweren Verkehrsunfällen ist Raserei oder Rowdytum mit im Spiel.*

Unfälle aufgrund von Geschwindigkeitsexzessen sind spektakulär; die Medien berichten konsequent und meist ausführlich über diese Ereignisse. So entsteht der Eindruck, auf den Strassen würden fast nur noch Raserunfälle geschehen.

In Tat und Wahrheit wird der Strassenverkehr seit Jahren ständig sicherer. Die Zahl der schweren Verkehrsunfälle mit Personenschäden ist rückläufig. Während 1970 auf schweizerischen Strassen noch 1'694 Getötete zu verzeichnen waren, sind es im Jahr 2006 mit 371 getöteten Personen fast fünfmal weniger gewesen. Die Zahl der Verletzten ging in der gleichen Zeitspanne (1970-2005) um einen Viertel von 36'000 auf 26'700 Personen zurück.

Gleichzeitig, von 1970 bis 2005, hat sich die Motorisierung (Zahl der Motorfahrzeuge pro tausend Einwohner) der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft mehr als verdoppelt. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr (ausgedrückt in Personenkilometern) ist ebenfalls um das Zweifache angestiegen. Trotz dichtem Verkehr auf den Strassen nehmen die schweren Verkehrsunfälle ab.

Die Ursachen für diese erfreuliche Entwicklung sind vielfältig; im Vordergrund stehen die technische Entwicklung im Automobilbau und die Verbesserungen am Strassennetz. Auch die Senkung der Tempolimiten auf dem Strassennetz hat mit dazu beigetragen, dass die Strassen sicherer geworden sind. Die Analyse der Unfälle wegen zu hoher Geschwindigkeit zeigt, dass lediglich rund 15 Prozent der verunfallten Personen schneller als erlaubt unterwegs waren; die grosse Mehrheit der Tempoverunfallten (85 Prozent) hielt sich an die signalisierten Tempolimiten, fuhr allerdings nicht den Verkehrsverhältnissen angepasst.

Im Jahr 2005 hat ferner die Verurteilungsquote wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln nur gut 0,4 Prozent betragen. Diese niedrige Quote bestätigt, dass sich die grosse Mehrheit der motorisierten Verkehrsteilnehmer keiner gravierenden Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat zuschulden kommen lassen.

Einer Abschätzung zufolge sind im Kanton Zürich rund 400 Raser auf den Strassen unterwegs. Bei rund 883'000 Inhabern von Führerausweisen der Kategorie B (Personenwagen) ergibt dies einen Anteil von lediglich 0,45 Promille.

Schweizweit besitzen rund fünf Millionen Personen den Führerausweis. Von diesen verhalten sich nur rund zwei Prozent auffällig im Strassenverkehr und liegen mit Blick auf das Strafmass über dem Ordnungsbussenniveau.

2. Es sind vor allem die jungen Fahrzeuglenker, die zu schnell oder den Verhältnissen unangepasst fahren und deswegen einen Unfall verursachen.

Diese Feststellung ist leider richtig. Wer zu schnell oder den Verhältnissen nicht angepasst fährt, ist grossmehrheitlich männlich und zwischen 18 und 24 Jahre alt. Bei diesem Alterssegment weist auch die Unfallstatistik eine unübersehbare Spitze auf.

Es ist ein kleiner Prozentsatz – vielleicht einige Tausend in der Schweiz – aus unteren sozialen Schichten stammend und zu einem wesentlichen Teil bereits mit gesellschaftlichen Problemen behaftet, der sozusagen ein typisches Raserprofil aufweist. Diese an sich kleine Gruppe von Fahrzeuglenkern ist für einen sehr hohen Anteil der Unfälle mit Todesfolge und schwerer Körperverletzung verantwortlich.

Eine Untersuchung der TÜV-Akademie Bayern aus dem Jahr 2005 kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Rund 60 Prozent aller, die zu schnell fahren, sind unerfahrene Fahrer. Diese gehen nicht bewusst ein Risiko ein, sondern erkennen schlicht und einfach das Risiko ihres Fahrstils nicht. Sie haben das „Gefühl“ für die angemessene Geschwindigkeit noch nicht.
- Rund 18 Prozent aller Schnellfahrer neigen dazu, ihr Können zu überschätzen. Diese Fahrer haben Freude am Risiko. Sie sind davon überzeugt, dass sie das Risiko der schnellen Fahrweise mit ihrer – vermeintlich – grossen Fahrfertigkeit beherrschen.
- Rund 16 Prozent sind sich durchaus im Klaren darüber, dass sie durch zu schnelles, nicht angepasstes Fahren einen Unfall verursachen könnten. Sie verspüren bei risikoreichem Schnellfahren einen gewissen Nervenkitzel, der bei ihnen zwar Angst auslöst, dadurch aber paradoxerweise lustbetont wirkt und Spass macht.
- Die restlichen rund sechs Prozent der Schnellfahrer haben Kokain konsumiert. Kokainkonsumenten geniessen das rasche Vorwärtskommen ebenso wie das Gefühl, Herr über viele Pferdestärken (PS) zu sein. Für die Polizei ist es aufgrund mangelnder Anzeichen oftmals sehr schwer festzustellen, ob ein „Drogenunfall“ vorliegt.

3. *Raser haben meistens nicht nur einen gesteigerten Geltungsdrang, sondern auch eine erhöhte emotionale Beziehung zum Auto und zum Autofahren.*

Ja, das ist richtig. Durch die verkehrspsychologische Brille betrachtet, ist es in der Regel nicht die Absicht des Rasers, möglichst schnell ans Ziel zu gelangen. Raser fahren nicht primär Auto, um von A nach B zu kommen; sie fahren um des Fahrens willen. Ihr eigentliches Ziel ist es, sich auszuleben, sich zu bestätigen, besser zu sein als die anderen und sich in der Auto fahrenden Gesellschaft zu positionieren.

Nebst zu schnellem Fahren sind folgende weitere Faktoren wesentlich für einen Raser: die Lust auf Selbstdarstellung (Identifikation mit dem Motorfahrzeug), die Selbstbestätigung (Aufwertung des Selbstwerts sowie Konkurrenzsituation), das Ausloten der eigenen Grenzen (Risikoverhalten), der Spass am Fahren und die Positionierung in der Gruppe bzw. in der Gesellschaft.

Es gibt gegenwärtig keinen Straftatbestand „Rasen“, der eine Definition des Begriffs voraussetzen würde. Eine Verkehrsgruppe der Zürcher Oberstaatsanwaltschaft, die für die Untersuchung von Raserfällen gebildet worden ist, hat das Phänomen jedoch wie folgt umschrieben:

Unter Rasern versteht man Lenker, die durch besonders krasse Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder eine andere hochriskante Fahrweise – wie z.B. halsbrecherische Überholmanöver oder private Autorennen – den Eindruck erwecken, es sei ihnen egal, ob es zu einem Unfall mit Körperverletzung oder gar Todesfolge kommt.

4. *Gegen jugendliche Raser wird in der Schweiz nichts unternommen.*

Diese Behauptung stimmt nicht. Seit dem Jahr 2005 ist eine verschärfte Gesetzgebung in Kraft, die der Strassenverkehrssicherheit dienen soll und insbesondere auch die 18- bis 24-jährigen Fahrzeuglenkenden im Visier hat:

- Zweiphasenausbildung: Wer seit Dezember 2005 erstmals ein Gesuch um einen Lernfahrausweis der Kategorie A (Motorräder) oder der Kategorie B (Personenwagen) stellt, erhält den Führerausweis nach bestandener praktischer Prüfung für drei Jahre nur auf Probe. Wer danach den unbefristeten Führerausweis erwerben will, muss die vorgeschriebene Weiterausbildung absolvieren und untersteht während der Probezeit einem verschärften Sanktionsregime.
- Bestrafung während der Probezeit: Bei einem Entzug des Führerausweises wird die Probezeit um ein Jahr verlängert. Die zweite Widerhandlung, die einen Entzug nach sich zieht, führt zur Annullierung der Fahrberechtigung. Wer danach noch Motorfahrzeuge lenken will, muss ein neues Gesuch um einen Lernfahrausweis einreichen. Darüber hinaus ist den üblichen Unterlagen ein verkehrspsychologisches Gutach-

ten einer behördlich anerkannten Stelle beizulegen, das die Fahreignung bejaht und nicht älter als drei Monate ist. Ein neuer Lernfahrausweis kann frühestens ein Jahr nach Begehung der Widerhandlung ausgestellt werden.

- Bestrafung bei Wiederholungstaten: Seit Januar 2005 werden Wiederholungstäterinnen und -täter wesentlich härter angefasst als zuvor. Wer wiederholt verkehrsgefährdende Widerhandlungen begeht, muss im Rahmen des so genannten Kaskadensystems mit längeren Führerausweisentzügen rechnen. Wenn innerhalb einer Rückfallfrist von zwei Jahren wieder etwas passiert, dann führen auch leichte Widerhandlungen zu einem Führerausweisentzug von mindestens einem Monat. Bei erneuten mittelschweren Widerhandlungen verlängert sich die Mindestdauer des Ausweisentzugs stufenweise. Die Abstufung geht dabei von der aktuellen Widerhandlung aus und hängt von Anzahl, Schwere und Zeitpunkt früherer Widerhandlungen ab, die bereits zu Administrativmassnahmen geführt haben.
- Alkohol und Drogen: Seit dem Januar 2005 gelten der neue Blutalkoholgrenzwert von 0,5 Promille und die Nulltoleranz beim Fahren unter Drogeneinfluss. Die Polizeiorgane können zudem auch ohne Verdacht auf Angetrunkenheit eine Atemprobe vornehmen.
- Gerichtspraxis: Nicht zuletzt sind auch die Gerichte auf allen staatlichen Ebenen seit einiger Zeit am Ball und verurteilen Raser, die Unfälle mit Todesfolgen verursacht haben, zu teilweise langen und harten Zuchthausstrafen. Häufig werden solche Urteile via Medien publik gemacht und können so eine abschreckende Wirkung entfalten.

5. *Die Neufahrzeuge werden immer leistungsstärker und verleiten zunehmend zum Schnellfahren und zu Geschwindigkeitsexzessen.*

Automobil- und Zubehörindustrie verbessern die Automobile ständig. Leistung, Zuverlässigkeit, Emissionsverhalten, Sicherheitstechnologie usw. - in sämtlichen Bereichen der automobilen Mobilität sind Heerscharen von Forschern, Technikern und Ingenieuren damit beschäftigt, die Automobile zu vervollkommen und den Bedürfnissen der Benutzer optimal anzupassen.

Bei der Automobilherstellung ist der Druck gewaltig, das Produkt stets weiter zu verbessern, die Sicherheitsstandards zu erhöhen, das Design zu erneuern, die Innenausstattung auszubauen und vieles mehr. Der Kunde erwartet ein leistungsstarkes, komfortables und sicheres Gefährt. Dabei kommen die Resultate der technischen Schaffenskraft der Ingenieure in sämtlichen Fahrzeugklassen zur Anwendung und somit allen Automobilbenutzern zugute.

Auch die Errungenschaften in der Verkehrssicherheit sind in erster Linie die Frucht der Innovationsfähigkeit der Automobilbranche. Bremskraftverstärker, Airbag, ABS (Antilock Breaking System), ESP (Electronic Stability Program), IPS (Intelligent Protection System), automatische Abstandskontrolle, verbesserte

Gurtentechnik, Knautschzonen und vieles mehr haben entscheidend zur Senkung der schweren Unfälle beigetragen.

Jedes technische Hilfsmittel oder Gerät ist grundsätzlich geeignet, missbräuchlich verwendet zu werden. Das Brotmesser in der Hand des Raubtäters möge als Beispiel dienen. Massgebend in der Frage über die zweckgemässe bzw. missbräuchliche Verwendung eines technischen Hilfsmittels ist der Benutzer, beim Automobil der Fahrzeuglenker.

Niemand würde ernsthaft fordern, zur Vorbeugung von Raubüberfällen die (Un-)Schärfe des Brotmessers gesetzlich festzuschreiben. Entsprechend keinen Sinn ergäbe es, zur Vorbeugung von Verkehrsunfällen die Leistung von Motorfahrzeugen zu limitieren.

6. *Die Automobil- und Strassenverkehrsbranche toleriert oder unterstützt durch ihr Verhalten in irgendeiner Weise das Rowdy- beziehungsweise Rasertum.*

Ganz im Gegenteil! Die unter dem Dach von **strasseschweiz** vereinten Verbände und Organisationen verurteilen das Rowdy- beziehungsweise Rasertum auf schweizerischen Strassen aufs Schärfste. Das Rasen wird von ihnen weder bagatellisiert noch toleriert geschweige denn in irgendeiner Form unterstützt beziehungsweise gefördert. **strasseschweiz** tritt ein für die harte Bestrafung von Rasern (eventualvorsätzliche Tötung gemäss verschiedenen Gerichtsentscheiden). Der Verband befürwortet obligatorische Kurse samt psychologischer Betreuung für bereits identifizierte Raser.

Die Automobil- und Strassenverkehrsbranche hat sich seit jeher für die Erhöhung der Verkehrssicherheit eingesetzt und steht grundsätzlich auch hinter dem vom Bund geplanten neuen Strassenverkehrssicherheits-Programm „Via sicura“. Die Branche hat bislang auch die Verschärfungen des Strassenverkehrsrechts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stets mitgetragen. Wesentlich ist für **strasseschweiz**, den Dachverband des privaten Strassenverkehrs, dass die ergriffenen Massnahmen zielorientiert und zielgruppenspezifisch wirken. Die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Fahrzeuglenkenden soll nicht wegen einer verschwindend kleinen Minderheit Uneinsichtiger immer stärker in ihrer individuellen (motorisierten) Mobilität eingeschränkt werden.

Seit über 50 Jahren beteiligen sich die Branchenverbände aktiv an den landesweiten Verkehrssicherheitskampagnen zur Gefahrensensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden. Das Thema „Geschwindigkeit“ ist in der Vergangenheit schon mehrmals aufgegriffen worden (Slogans: „Am Limit lenkt der Zufall“; „Nimm's ruhig“; „Aufpassen – anpassen“; usw.). Ursprünglich auf freiwilliger Basis, heute aufgrund einer gesetzlichen Grundlage werden aus Mitteln der obligatorischen Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge jährlich mehrere Millionen Franken in den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) geleistet. Damit

können Massnahmen und Projekte zum lebenslangen Lernen der Verkehrsteilnehmenden finanziert werden.

Vor noch nicht allzu langer Zeit (Sommer 2004) hat der Touring Club Schweiz (TCS) – eine der Trägerorganisation von **strasseschweiz** – die breite Öffentlichkeit mittels einer landesweiten Plakat-Kampagne hinsichtlich der Raserproblematik beziehungsweise gegen die Raser sensibilisiert. Ein Slogan lautete beispielsweise: „Helft Rasern. Spendet Hirn.“

7. *Im Wiederholungsfall dürfen Raser nur noch mit Fahrzeugen unterwegs sein, die über einen so genannten Restwegschreiber verfügen.*

Dies ist eine durchaus prüfenswerte Idee. **strasseschweiz** hat sich bereits für den freiwilligen Einbau eines so genannten Restwegschreibers, also eines Unfall-Datenspeichers (UDS), ausgesprochen. Der UDS zeichnet jeweils nur die sicherheitsrelevanten Daten der letzten gefahrenen Meter bzw. der letzten 30 Sekunden unmittelbar vor und der ersten zehn Sekunden nach einem Unfallereignis auf und stellt diese Daten dann im Speicher für die Auswertung zur Verfügung.

Die Forderung, einen Fahrtenschreiber im Stil einer „Black Box“ einzubauen, mit dem sämtliche Fahrten registriert werden können und der preisgibt, wer, wo, wie schnell und wie lang mit einem PW unterwegs ist, lehnt **strasseschweiz** hingegen ab. Diesbezüglich existieren derzeit noch zu viele ungelöste rechtliche Fragen vor allem im Bereich des Datenschutzes (Stichwort: gläserner Kunde), die zuerst einer klaren Beantwortung bedürfen.

strasseschweiz anerkennt, dass der UDS zur Rechtssicherheit beiträgt. Das Unfallgeschehen muss nicht mehr mühsam mittels Spurensicherungen rekonstruiert werden, sondern wird präzise abgebildet. Dies führt auch zu einer grossen Zeitersparnis für die Untersuchungsbehörden. Im Weiteren kann die Aufzeichnung der Daten zum Geschehen unmittelbar vor einem Unfall und zum entsprechenden Verhalten des Fahrzeuglenkers für Letzteren nicht nur belastend, sondern auch entlastend sein.

Mit einer im Auto installierten „Black Box“ dagegen würde die Autoversicherung quasi permanent mitfahren und alle Fahrten lückenlos aufzeichnen. Solange Versicherte einem solchen Einbau auf freiwilliger Basis zur Bemessung ihrer Versicherungsprämie zustimmen, bestehen für **strasseschweiz** keine Bedenken. Sollte allerdings die vollständige Erfassung des Fahrverhaltens aus Gründen der Repression angestrebt und ermöglicht werden, scheinen Vorbehalte mit Blick auf eine totale Überwachung durch den Staat (Stichwort: „Big brother is watching you“) begründet zu sein.

8. *Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen insbesondere die Geschwindigkeitslimiten weiter gesenkt und deren Einhaltung rigoros überwacht werden.*

Die bestehenden Geschwindigkeitslimiten in der Schweiz gelten nach wie vor als streng und können vielerorts nur mit dem hohen Verkehrsaufkommen sowie in Verbindung mit dem schlechten Ausbaustandard der Strassen begründet werden. Die Raserproblematik kann allenfalls sogar als eine Folge des strengen Temporegimes bezeichnet werden.

Statt die Geschwindigkeitslimiten zu senken, ist der Ausbaustandard des Strassennetzes entsprechend der Verkehrsbelastung anzupassen. Für die Schweiz gelten je nach Strassenkategorie unterschiedliche Forderungen nach infrastrukturseitigen Massnahmen:

- Autobahnen haben hohe Geschwindigkeiten und einen guten Ausbaustandard. Die Autobahnen sind die sichersten Strassen überhaupt. Obwohl ein Drittel des Strassenverkehrs auf ihnen rollt, ereignen sich nur neun Prozent der Verkehrsunfälle darauf. Die Gefahr, auf Autobahnen verletzt zu werden, ist dreimal tiefer als ausserorts und siebenmal tiefer als innerorts. Die Verkehrspolitik hat dafür zu sorgen, dass auch in Zukunft möglichst viel Verkehr auf einem ausreichenden Autobahnnetz abgewickelt werden kann, damit die Dörfer und Städte entlastet und sicherer gemacht werden können.
- Innerortsstrassen haben tiefe Geschwindigkeiten bei schlechtem Ausbaustandard. Infrastrukturseitige Verbesserungsmassnahmen sind beispielsweise die Sanierung von Kreuzungen, die Sicherung von Fussgänger-Querungen, Vorkehrungen zur Sicherung des leichten Zweiradverkehrs usw.
- Ausserortsstrassen haben gemessen an der zulässigen Geschwindigkeit oftmals einen Ausbaustandard, der den Innerortsstrassen entspricht. Vor allem topographische Beschränkungen, aber auch starre Hindernisse entlang der Strasse wie Bäume und Verkehrstafeln oder Gräben ohne schützende Leitplanken sind Faktoren, die das Risiko erhöhen. Aus diesem Grund muss ein Hauptaugenmerk der Verkehrssicherheitsarbeit auf die Gefahrensanierung von Ausserortsstrassen gerichtet werden. Bei entsprechendem Verkehrsaufkommen müssen Ausserortsstrassen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgebaut werden.

Bern, im April 2007