

Strengere Strafen für RaserInnen

*Das neue SchnellfahrerInnenpaket sagt dem Rasen auf Österreichs Straßen den Kampf an. Das verkehrspsychologische Institut **sicher unterwegs** hat FahranfängerInnen und VerkehrsdelinquentInnen zur Akzeptanz des Pakets befragt und überraschende Ergebnisse zutage gefördert.*

Junge FahranfängerInnen stehen laut der Umfrage unter 774 Personen den Maßnahmen des SchnellfahrerInnenpakets auffallend positiv gegenüber. Auch in persönlichen Gesprächen bewerten sie die Maßnahmen positiv.

- Auch junge bereits verkehrsauffällig gewordene FahrerInnen bewerten die Maßnahmen überwiegend positiv, es lässt sich in Hinblick auf die generelle Akzeptanz der Maßnahmen kein Unterschied zwischen den bereits verkehrsauffällig gewordenen FahrerInnen (wegen Alkohol, Drogen, Schnellfahren oder sonstigen Delikten) und jenen, die noch nicht auffällig geworden sind, feststellen.
- FahranfängerInnen und VerkehrsdelinquentInnen unterscheiden sich lediglich in Hinblick auf die Beschlagnahme des Fahrzeugs signifikant. Letztere halten die Maßnahme bei besonders gefährlichen Delikten für übertrieben.
- Bei den jungen Fahranfängerinnen gibt es keinen signifikanten Geschlechtsunterschied hinsichtlich der Maßnahmenbewertung.
- Überraschend ist auch die sehr hohe Akzeptanz für die Anordnung von Nachschulungen. Fast 80% der TeilnehmerInnen befürworten die Absolvierung einer Nachschulung bei Überschreitungen von mindestens 80km/h innerorts oder 90km/h außerorts oder Teilnahme an illegalen Straßenrennen.
- Es lässt sich ein Widerspruch zwischen Selbsteinschätzung und Verkehrsverstößen ausmachen: so gaben etwa 37% der Befragten an, Geschwindigkeit um mehr als 40km/h überschritten zu haben, das stand im Widerspruch zu jenen 85% aus derselben Grundgesamtheit, die angaben, sich „an Geschwindigkeitslimits zu halten“.
- Für immerhin 17% hat die Teilnahme an einem illegalen Straßenrennen etwas Reizvolles.

Eine der Hauptursachen für schwere und tödliche Verkehrsunfälle sind nicht angepasste Geschwindigkeiten. Es ist dabei vor allem die vergleichsweise geringe Anzahl an RaserInnen, die mit extremen Geschwindigkeitsübertretungen und rücksichtslosem Verhalten für die Gefährdung anderer VerkehrsteilnehmerInnen verantwortlich ist.

Ab 1. September 2021 treten die Neuregelungen der Strafen bei Schnellfahren und illegalen Straßenrennen in Kraft. Vorgesehen ist etwa eine deutliche Erhöhung des Strafrahmens und eine Verdoppelung der Mindestentzugsdauer des Führerscheins.

Konkret soll der Strafrahmen für Fahren mit stark überhöhter Geschwindigkeit von € 2.180 auf € 5.000 erhöht werden, der Führerscheinentzugsdauer bei erstmaligen Geschwindigkeits-übertretungen verdoppelt und die Beteiligung an illegalen Straßenrennen als neues Delikt eingeführt werden. Zukünftig soll es auch die Möglichkeit geben, „rücksichtslosen WiederholungstäterInnen“ das Auto abzunehmen.

Sicher unterwegs hat anlässlich der Gesetzesnovelle eine Umfrage unter 774 FahranfängerInnen und NachschulungsteilnehmerInnen (das sind verkehrsauffällig gewordene LenkerInnen) veranlasst.

Davon haben 225 Personen an verkehrspsychologischen Nachschulungen oder Untersuchungen teilgenommen, d.h. es handelte sich dabei um bereits im Straßenverkehr auffällig gewordene LenkerInnen (wegen Alkohol- oder Drogenmissbrauch und Geschwindigkeitsübertreibungen), 549 waren FahranfängerInnen, die im Rahmen der Mehrphasenausbildung ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch absolvieren mussten.

Auswertung

Insgesamt zeigen die Häufigkeitsauszählungen, dass die Zustimmung zum Maßnahmenpaket bei den Befragten hoch ist. 66% befürworten das Paket „sehr“ (ca. 25%) oder „eher“ (ca. 41%). Ca. 33% befürworten es „eher nicht“ oder „gar nicht“. Betrachtet man nur die SchnellfahrerInnen in der Stichprobe (n=103), so ist auch ihre Zustimmung mit rund 60% relativ hoch.

Bewertung des Maßnahmenpakets insgesamt

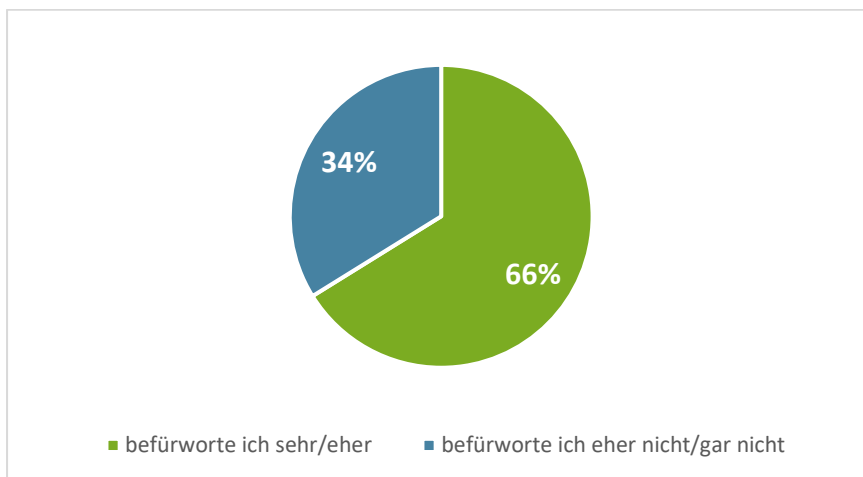


Abbildung 1: Bewertung des Maßnahmenpakets „sehr/eher“ oder „eher nicht/gar nicht“ unter allen TeilnehmerInnen, n=774

Bewertung des Maßnahmenpaketes SchnellfahrerInnen

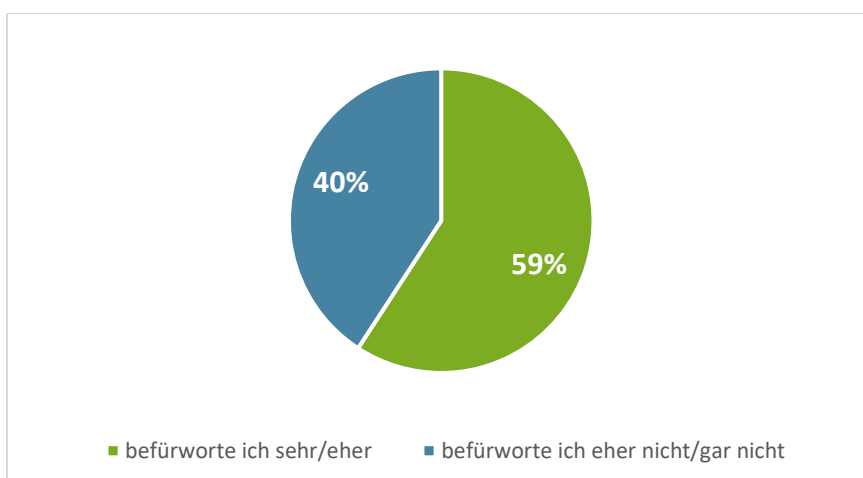


Abbildung 2: Bewertung des Maßnahmenpakets „sehr/eher“ oder „eher nicht/gar nicht“ unter den SchnellfahrerInnen, n=103

Junge FahrerInnen stehen den Maßnahmen auffallend positiv gegenüber. Auch in persönlichen Gesprächen bewerten sie die Maßnahmen auffallend positiv („eh cool“/ „eh gut“ o.ä.). Es lässt sich in Hinblick auf die generelle Akzeptanz der Maßnahmen kein statistisch bedeutsamer Unterschied zwischen den bereits verkehrsauffällig gewordenen FahrerInnen (wegen Geschwindigkeitsdelikten, Alkohol-, Drogen-, sonstigen Delikten) und jenen, die noch nicht auffällig geworden sind, feststellen.

Einzig, wenn es um einen Eingriff in das Eigentumsrecht geht, wie es mit der Beschlagnahmung des Fahrzeugs unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehen ist, kann ein signifikanter Unterschied zwischen den auffällig gewordenen FahrerInnen und den Unauffälligen festgemacht werden. Bei der Frage Fahrzeugbeschlagnahmung stimmen die auffällig gewordenen der Aussage „die Beschlagnahmung des Fahrzeugs bei besonders gefährlichen Delikten halte ich für übertrieben“ deutlich eher zu, als die Gruppe der Unauffälligen.

Ranks				
	Verkehrsauffällige (VPN, VPU, oder VPN-Erfahrung, FS-Entzug während MEP)	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Maßnahmen sind sinnvoll	unauffällig	515	381.80	196629.50
	auffällig	249	383.94	95600.50
	Total	764		
Maßnahmen geeignet für Verkehrssicherheit	unauffällig	512	393.33	201386.50
	auffällig	249	355.64	88554.50
	Total	761		
Beschlagnahmung übertrieben	unauffällig	510	401.29	204657.50
	auffällig	246	331.25	81488.50
	Total	756		
Maßnahmen vermindern Schnellfahren	unauffällig	509	387.37	197171.00
	auffällig	244	355.37	86710.00
	Total	753		
Harte Strafen längst fällig	unauffällig	509	384.20	195560.00
	auffällig	249	369.88	92101.00
	Total	758		
Gefühlte Gefährdung durch SchnellfahrerInnen	unauffällig	512	389.13	199236.50
	auffällig	250	365.87	91466.50
	Total	762		
Einhaltung von Geschwindigkeitslimits	unauffällig	514	389.29	200095.00
	auffällig	249	366.95	91371.00
	Total	763		
Reiz an illegalen Straßenrennen	unauffällig	510	376.88	192207.00
	auffällig	249	386.40	96213.00
	Total	759		

Test Statistics ^a								
	Maßnahmen sind sinnvoll	Maßnahmen geeignet für Verkehrssicherheit	Beschlagnahmung übertrieben	Maßnahmen vermindern Schnellfahren	Harte Strafen längst fällig	Gefühlte Gefährdung durch SchnellfahrerInnen	Einhaltung von Geschwindigkeitslimits	Reiz an illegalen Straßenrennen
Mann-Whitney U	63759.500	57429.500	51107.500	56820.000	60976.000	60091.500	60246.000	61902.000
Wilcoxon W	196629.500	88554.500	81488.500	86710.000	92101.000	91466.500	91371.000	192207.000
Z	-.132	-2.358	-4.306	-1.981	-.889	-1.421	-1.429	-.661
Asymp. Sig. (2-tailed)	.895	.018	<.001	.048	.374	.155	.153	.509

a. Grouping Variable: Verkehrsauffällige (VPN, VPU, oder VPN-Erfahrung, FS-Entzug während MEP)

Abbildung 3: Der Mann-Whitney U-Test ergibt einen signifikanten Unterschied in der Bewertung der Frage der Beschlagnahmung des Fahrzeugs zwischen den auffällig gewordenen FahrerInnen und den Unauffälligen.

Bei den jungen FahrerInnen gibt es keinen signifikanten Geschlechtsunterschied hinsichtlich der Maßnahmenbewertung.

Befragt man nach der Häufigkeit der Geschwindigkeitsübertretungen so haben immerhin 37% der Befragten angegeben, die Geschwindigkeit innerhalb des Ortsgebietes entweder „zumindest einmal im Monat“, "zumindest einmal im Jahr" oder "seltener als einmal im Jahr" um mehr als 40km/h überschritten zu haben. 51% zeigten dieses Antwortverhalten bei Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 50km/h außerorts. Es kann auf eine hohe Bereitschaft zu hohen Geschwindigkeitsübertretungen außerhalb des Ortsgebiets geschlossen werden. Beide %-Werte deuten auf eine starke Tendenz zu deutlichen Geschwindigkeitsübertretungen hin.

Gleichzeitig gaben aber 85% der Befragten an, sich grundsätzlich an Geschwindigkeitslimits zu halten, was auf einen Widerspruch zwischen Selbsteinschätzung und Verkehrsverstößen hindeutet. Wer Verkehrsregeln missachtet, kann in der Eigenwahrnehmung durchaus ein guter Autofahrer oder eine gute Autofahrerin sein. Die Einschätzung der eigenen Regelkonformität ist somit nicht zu 100% kongruent mit der Einschätzung des eigenen Fahrverhaltens.

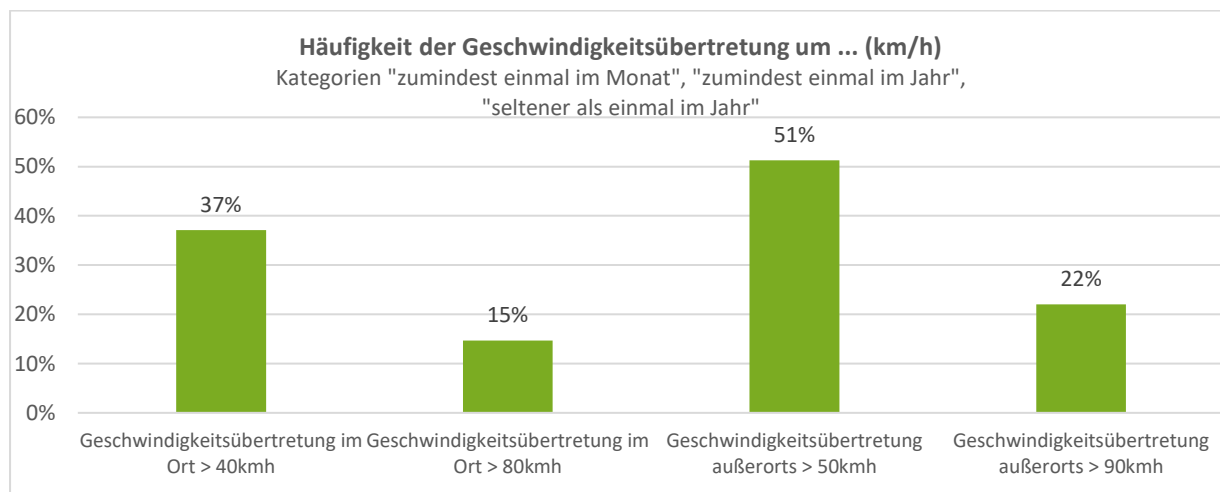


Abbildung 4: Häufigkeit der Geschwindigkeitsübertretung um...(km/h), Kategorien "zumindest einmal im Monat", "zumindest einmal im Jahr", "seltener als einmal im Jahr"

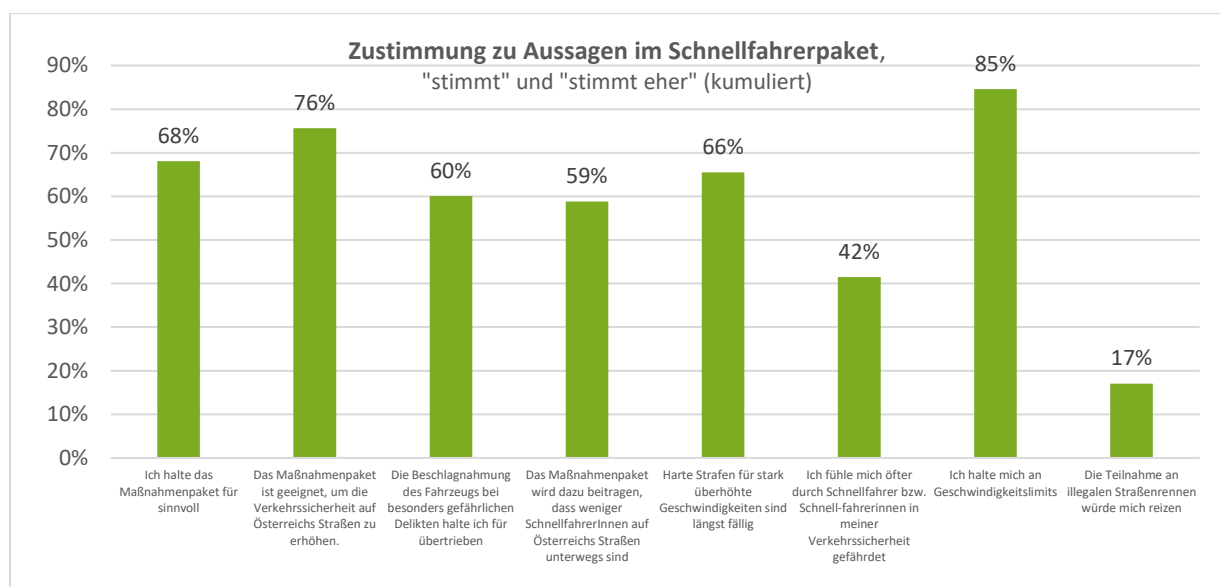


Abbildung 5: Zustimmung zu Aussagen im Schnellfahrerpaket, "stimmt" und "stimmt eher" (zusammengefasst)

Befragt man die TeilnehmerInnen nach ihrer Meinung, was sie als „besonders gefährliches Schnellfahren“ empfinden, so gibt es die größte Übereinstimmung (etwa 36%) bei einem Tempolimit von 30km/h innerorts bei 50km/h mehr. Bei erlaubten 50km/h gibt es die größte Übereinstimmung bei 70km/h mehr (28,3%), bei erlaubten 100km/h sind es für ca. 27% 130km/h mehr und bei 130km/h definieren 20% der Befragten 150km/h bzw. 17% 160km/h mehr als „besonders gefährliches Schnellfahren.“

Stellt man den TeilnehmerInnen – unabhängig vom Schnellfahrerpaket – die offene Frage, was für sie Schnellfahren bedeutet, so ergibt sich bei den Antworten für die gesamte Stichprobe das folgende Bild: Insgesamt wird zwar „Gefahr“ am häufigsten mit Schnellfahren verbunden, jedoch werden als nächstes die Aspekte „Spaß/Freiheit/Adrenalin“ bzw. „Geschwindigkeit“ genannt.

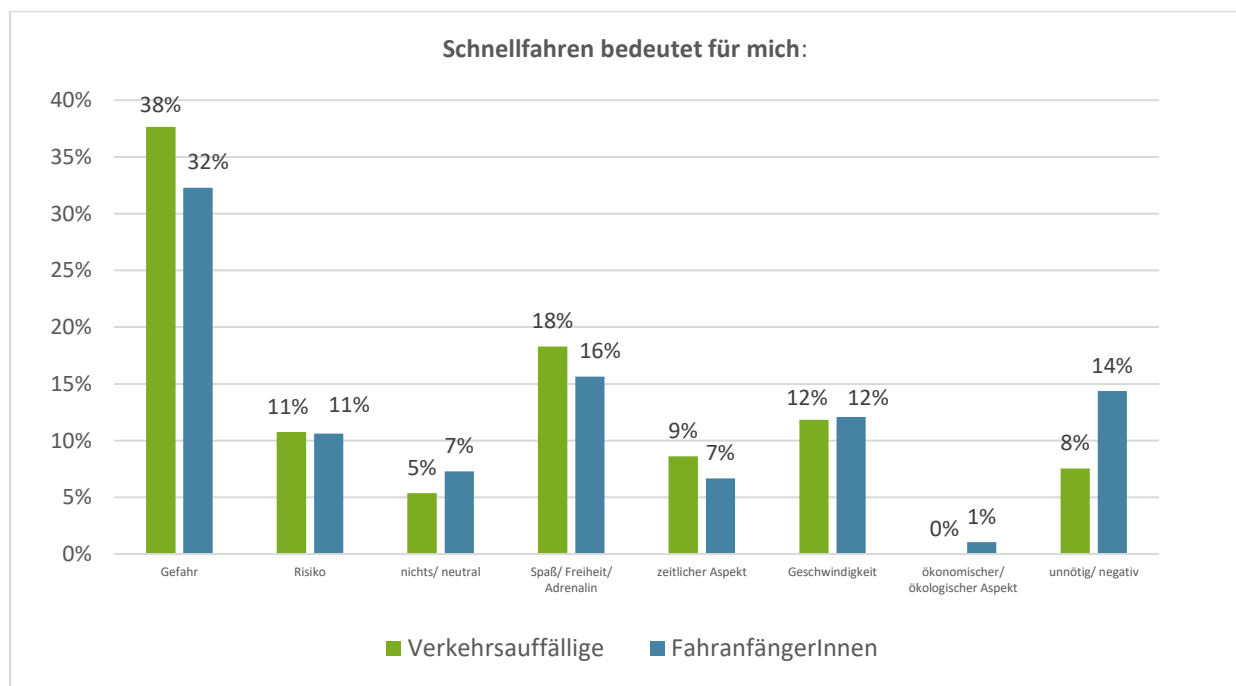


Abbildung 6: „Schnellfahren bedeutet für mich ...“ (Verkehrsauffällige vs. FahranfängerInnen)

Schlüsse

- Die Ergebnisse können als Hinweis darauf gedeutet werden, dass das extreme Schnellfahren kein Kavaliersdelikt für die überwiegende Mehrheit der befragten jungen FahranfängerInnen ist.
- Angesichts der selbstberichteten Erfahrungen mit massiven Geschwindigkeits-übertretungen wird das Schnellfahrerpaket begrüßt, die nun häufiger anzuordnenden verkehrspsychologischen Maßnahmen fördern evaluierter Weise den Veränderungsprozess von Einstellung zu Verhalten.

Empfehlungen

In Hinblick auf die in Zukunft zu treffenden Maßnahmen sollte der positive Trend im Bereich der verkehrsbezogenen Einstellungen durch gezielte Verkehrssicherheitskommunikation und Bewusstseinsbildung verstärkt werden. Dadurch kann 1. auch die Gefährlichkeit niedrigerer Geschwindigkeitsübertretungen besser erkannt werden und 2. in weiterer Folge die Veränderung des Fahrverhaltens begünstigt werden. Kommunikativ kann des Weiteren parallel auf die Erhöhung der Akzeptanz bei Bestrafung/Maßnahmenanordnung bei niedrigeren Geschwindigkeitsdelikten gesetzt werden. Dies ist aus verkehrspsychologischer Sicht besonders für die Gruppe der FahranfängerInnen empfehlenswert, da diese hinsichtlich ihres Fahrverhaltens noch keine schwer beeinflussbaren gefestigten Fahrverhaltensmuster aufweisen.

Weitere Informationen und Kontakt:

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH

Mag. Dr. Bettina Schützhofer

Schottenfeldgasse 28/8, 1070 Wien

Tel.: +43 1 957 50 38 oder +43 699 192 482 01

E-Mail: b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

www.sicherunterwegs.at

Anhang

- nähere Details zu den einzelnen Fragen und zur Stichprobe

1. Zustimmung zu den einzelnen Maßnahmen

Geht man spezifisch auf die einzelnen Maßnahmen ein, so zeigt sich immer noch eine verhältnismäßig hohe Zustimmung. Die Zusammenschau ergibt die höchsten Zustimmungswerte für die folgenden beiden Maßnahmen:

- Fast 80% für die Maßnahme „Absolvierung einer Nachschulung bei Überschreitungen von mindestens 80km/h innerorts oder 90km/h außerorts oder Teilnahme an illegalen Straßenrennen“
- Ca. 77% für die Maßnahme „Anordnung einer amtsärztlichen Untersuchung und einer verkehrspsychologischen Untersuchung bei wiederholten Überschreitungen von mindestens 80km/h innerorts oder 90km/h außerorts oder wiederholter Teilnahme an illegalen Straßenrennen“.

Auch die restlichen Maßnahmen „Erhöhung des Strafrahmens für Fahren mit stark überhöhter Geschwindigkeit von € 2.180 auf € 5.000“, „1 Monat Führerscheinentzug bei erstmaliger Geschwindigkeitsübertretung von mehr als 40km/h innerorts oder mehr als 50km/h außerorts“, „mindestens 3 Monate Führerscheinentzug bei erstmaliger Geschwindigkeitsübertretung von mehr als 60km/h innerorts oder mehr als 70km/h außerorts“ oder „Beschlagnahme des Fahrzeugs bei Teilnahme an illegalen Rennen“ werden von einer deutlichen Mehrheit befürwortet. Lediglich die Maßnahme „Beschlagnahme des Fahrzeugs bei Überschreitungen von mindestens 80km/h innerorts oder 90km/h außerorts“ wird mehrheitlich abgelehnt (nur 40% Zustimmung).

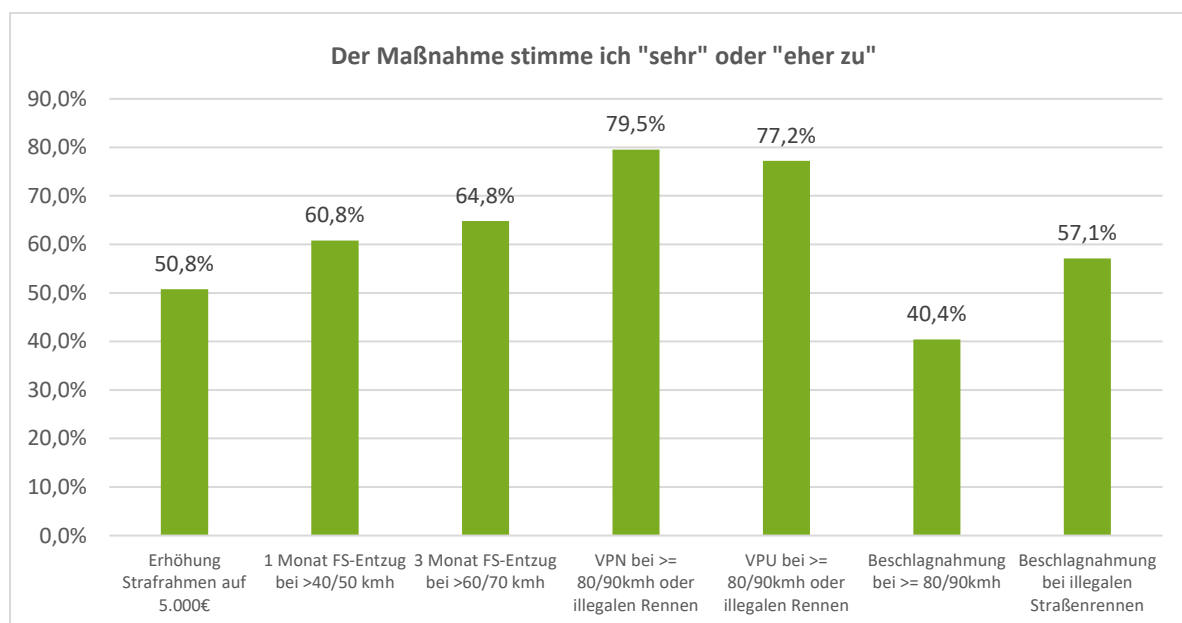


Abbildung 7: Der Maßnahme stimme ich "sehr" oder "eher" zu (kumulative Prozent)

Stellt man den TeilnehmerInnen spezifische Fragen zur Sinnhaftigkeit und Wirksamkeit des Schnellfahrerpakets, so ergibt sich auch hier relativ hohe Zustimmungswerte. Die Befragten halten die Maßnahmen für sinnvoll und geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Einhaltung der Geschwindigkeitslimits zu fördern. Auch halten die meisten härtere Strafen für längst fällig, lediglich in Hinblick auf die Beschlagnahmung des Fahrzeugs hält eine große Mehrheit (60%) die Maßnahme für übertrieben.

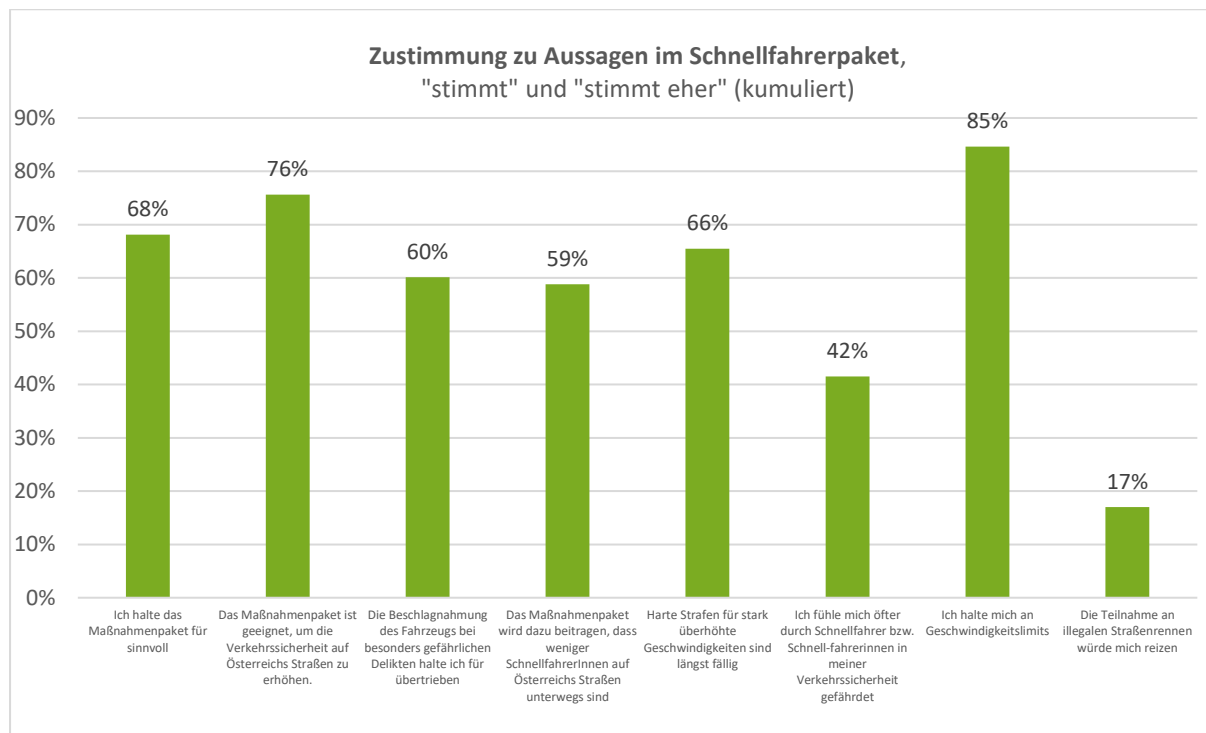


Abbildung 8: Zustimmung zu Aussagen im Schnellfahrerpaket, "stimmt" und "stimmt eher" (kumuliert)

2. Sonstige Beschreibung der Stichprobe - Häufigkeitsauszählungen

Insgesamt haben 774 Personen an der Studie teilgenommen, davon waren 499 Männer (63%) und 261 Frauen (33,7%). Der Rest gab „divers“ an oder hat keine Angabe in der Kategorie Geschlecht gemacht.

Der überwiegende Anteil der Befragten (ca. 40%) gab an, zwischen 18 und 20 Jahre alt zu sein, knapp 32% waren über 25 Jahre alt, ca. 68% unter 25 Jahre alt. Die befragten Männer waren im Durchschnitt etwa 25 Jahre alt, die Frauen etwa 23 Jahre alt.

Der Anteil der PflichtschulabsolventInnen lag bei ca. 16%, der Anteil jener mit Lehre oder Fachschule bei ca. 36%, jener mit Matura bei ca. 38% und jener, die bereits studierten, bei ca. 10%. Der Großteil der Befragten gab bei der Herkunft „Wien“ (ca. 65%) an, etwa 10% gaben Niederösterreich an, der Rest die anderen Bundesländer.

Die überwiegende Mehrheit der Befragten (über 40%) gab an, den Führerschein seit einem Jahr zu besitzen.

87% der Befragten meinten, sie hätten bislang keine Erfahrung mit der verkehrspsychologischen Nachschulung gemacht, 82,3% gaben dasselbe für die verkehrspsychologische Untersuchung an.

Knapp 40% antworteten, zwischen 5.000 und 15.000 km Fahrerfahrung zu haben, etwa 23% unter 5.000 km und etwa 26% zwischen 15.000 und 30.000 km (die restlichen 12% hatten mehr Fahrerfahrung).

Jeweils etwa 12% gaben an, in den letzten 3 Jahren eine Strafe wegen „Geschwindigkeit“ oder eine „andere“ Verkehrsstrafe gehabt zu haben (65% respektive 68% führten an, keine Strafe gehabt zu haben) und rund 16% gaben an, „einen“ Unfall in den letzten 5 Jahren gehabt zu haben (fast 80% hatten „nie“ einen Unfall).

Bei den Führerscheintzügen gab ebenfalls der Großteil an, „nie“ einen Entzug gehabt zu haben, immerhin etwa 13% hatten „einen“, 4,5% der Stichprobe gar „zwei oder mehr“ Führerscheintzüge.

Etwa 71% der Untersuchten haben im Rahmen der Mehrphasenausbildung an der Studie teilgenommen, etwa 11% im Rahmen einer verkehrspsychologischen Nachschulung wegen Alkohol, etwa 13% wegen Verkehrsauffälligkeit aufgrund von Schnellfahrens und etwa 4% wegen Drogen. Nur 0,4% haben im Rahmen einer Verkehrspsychologischen Untersuchung, 0,1% im Rahmen des Vormerksystems und weitere 0,3% im Rahmen eines Kindersicherungskurses an der Studie teilgenommen.

Art des Kurses					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	MEP	549	70.9	70.9	70.9
	VPN_A	84	10.9	10.9	81.8
	VPN_V	103	13.3	13.3	95.1
	VPN_D	32	4.1	4.1	99.2
	VPU	3	.4	.4	99.6
	VPN_VMS	1	.1	.1	99.7
	VPN_KISI	2	.3	.3	100.0
	Total	774	100.0	100.0	

Abbildung 9: Art des Kurses

3. Häufigkeit der Geschwindigkeitsübertretung

Die Befragung nach der Häufigkeit von Geschwindigkeitsübertretungen ergab erwartungsgemäß, dass umso höher die Geschwindigkeitsübertretung ist, umso häufiger die TeilnehmerInnen angaben, dies „noch nie“ getan zu haben. So waren es z.B. 63%, die angaben, noch nie über 40 km/h zu schnell im Ortsgebiet gefahren zu sein wohingegen fast 85% dasselbe für Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 80km/h im Ortsgebiet angaben.

Umgekehrt gaben immerhin 37% der Befragten an, die Geschwindigkeit innerhalb des Ortsgebietes „zumindest einmal im Monat“, "zumindest einmal im Jahr" oder "seltener als einmal im Jahr" um mehr als 40km/h überschritten zu haben. 51% zeigten dieses Antwortverhalten bei Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 50km/h außerorts.

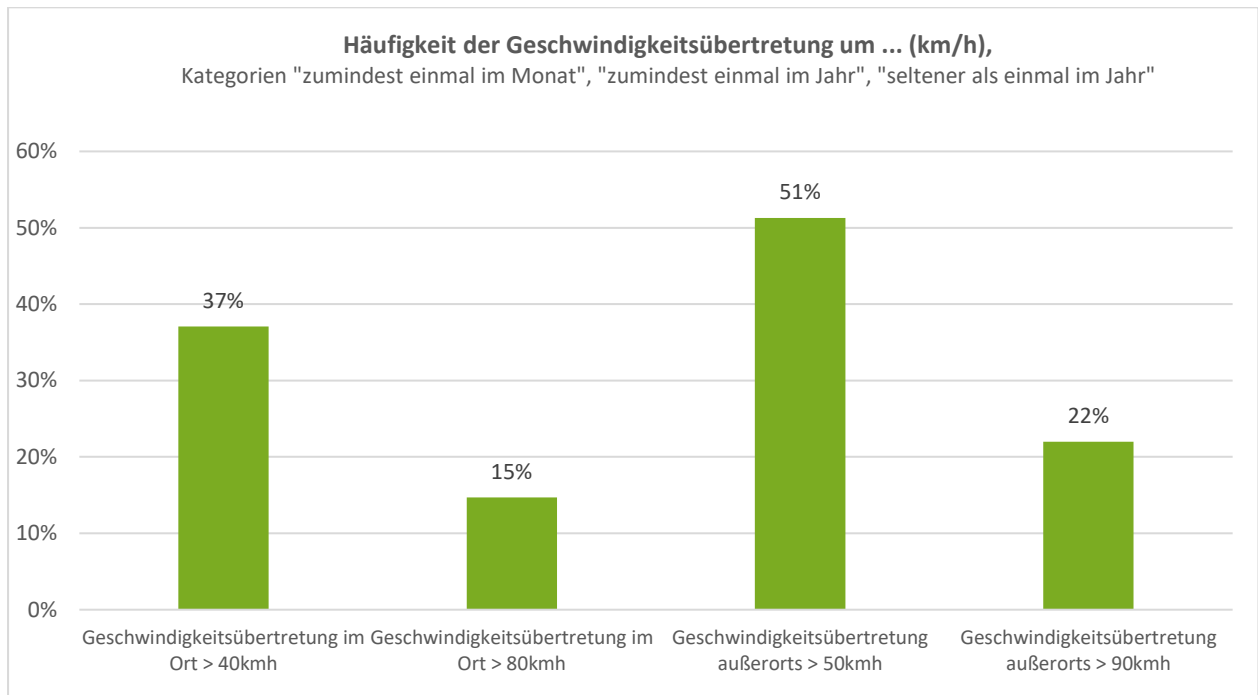


Abbildung 10: Häufigkeit der Geschwindigkeitsübertretung um... (km/h), Kategorien "zumindest einmal im Monat", "zumindest einmal im Jahr", "seltener als einmal im Jahr"