

Zeitschrift: Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 31 (2013)

Artikel: Raserverhalten : ein Problem junger Ausländer?

Autor: Meier, Peter-Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051566>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Raserverhalten – ein Problem junger Ausländer?

PETER-MARTIN MEIER

Präsident Verkehrssicherheitsrat, Bern

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	197
1. Einleitung	198
2. Rasertatbestand	199
2.1 Element Geschwindigkeit.....	199
2.2 Weitere Aspekte	200
2.3 Sanktionen	201
3. Hypothesen zu den Tätern.....	202
4. Untersuchung	203
5. Resultate.....	204
5.1 Aus Geschwindigkeitskontrollen.....	204
5.2 Aus Unfallstatistiken	205
5.3 Aus der Strafurteilsstatistik	205
5.4 Aus dem Register der Administrativmassnahmen.....	206
5.5 Zur Hypothese der Manager.....	206
6. Schlussfolgerungen	206

Zusammenfassung

Seit anfangs 2013 gilt nach dem Gesetz automatisch als Raser, und wird entsprechend hart bestraft, wer die jeweils vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um ein bestimmtes Mass überschreitet. Diese Definition allein kann nicht befriedigen. Zu Recht wird nach dem Gesetz daher auch als Raser erfasst, „wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen“¹. Auch dieser Begriff müsste aber noch auf anderes Fehlverhalten ausgedehnt werden.

¹ Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) vom 19.12.1958 in der Fassung vom 15.6.2012, Art. 90 Abs. 3.

Vor sechs Jahren hatte der Referent an dieser Stelle postuliert, dass für die schwersten Unfälle „junge Erwachsene, meist Männer, oft mit ausländischer Herkunft, die mit ihrem Automobil nachts Rennen fahren“², verantwortlich sind. Gestützt auf die Resultate der Untersuchung kann diese Feststellung zwar bestätigt werden. Gleichzeitig ist aber aus empirischer Sicht von Verkehrspsychologen zu präzisieren, dass wohl oft auch der sozioökonomische Hintergrund der Täter entscheidend ist.

1. Einleitung

Vor rund zehn Jahren ging – vor allem in der Deutschschweiz – eine Welle der Entrüstung über so genannte Balkanraser durch die Öffentlichkeit und die Massenmedien. Ausgelöst worden war sie durch ein „Ja, das wissen wir schon eine Weile“ des Referenten auf die Frage einer Fernsehreporterin. Sie hatte wissen wollen, ob der Polizei schon aufgefallen sei, dass bei vielen tödlichen Verkehrsunfällen ein Lenker mit -ic am Ende des Namens beteiligt sei.

Aufgrund seiner früheren Erfahrungen als Chef der Verkehrspolizei des Kantons St. Gallen und Präsident der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein postulierte derselbe Referent an dieser Stelle vor sechs Jahren, dass für die schwersten Unfälle „junge Erwachsene, meist Männer, oft mit ausländischer Herkunft, die mit ihrem Automobil nachts Rennen fahren“³, verantwortlich sind. Der Begriff des Balkanrasers war durch die Praxis bestätigt worden. Diese Täter würden heute damit auch den Rasertatbestand erfüllen, der anfangs 2013 neu ins Strassenverkehrsgesetz (SVG) aufgenommen worden war.

Seit jenen Jahren war es nie mehr ganz ruhig geworden um die Raser in der Schweiz, wie einige aktuelle Zeitungsmeldungen bestätigen. So fasste zum Beispiel gemäss der Gratiszeitung 20 Minuten vom 26. Februar 2013 die Polizei Basel-Landschaft einen „besonders dreisten Raser“ – einen Deutschen, „der mit seinem Luxus-Mercedes innerorts mit 124 km/h statt 50 km/h unterwegs war und trotz klarer Beweislage nicht geständig ist“. Die Neue Zürcher Zeitung berichtete am 1. März 2013, die Kantonspolizei Zürich habe „zwei Raser wegen zu schnellen Fahrens

² Meier, Peter-Martin, in Strassenverkehr, Auto und Kriminalität; Queloz, Nicolas et al. ed., Stämpfli Verlag AG, Bern, 2007

³ idem

festgenommen. Ein 18-jähriger Schweizer und ein 19-jähriger Kosovare hatten [...] ein Autorennen veranstaltet.“

Wohl weil damit die Frage der Ausländerkriminalität auch im Strassenverkehr nichts an Aktualität eingebüsst hat, wurde der Referent eingeladen, am Jahreskongress 2013 der Schweizerischen Arbeitsgruppe für Kriminologie (SAK) zum Thema dieses Artikels zu referieren.

Er ging deshalb der Frage etwas genauer nach, was überhaupt ein Raser ist und versucht hier, sie sowohl aus rechtlicher als auch aus praktischer Sicht zu beleuchten. Anschliessend geht es darum, die im Titel vorgegebene Hypothese zur Täterschaft noch etwas zu verfeinern, um sie dann entweder bestätigen oder widerlegen zu können. Dazu sollen sowohl offizielle statistische Daten des Bundes, als auch Informationen aus Befragungen verschiedener Polizeikorps, Strassenverkehrsämter, Versicherungen und Verkehrspsychologen herbeigezogen werden.

2. Rasertatbestand

Nach spektakulären Unfällen mit Todesfolge, die dem Rasen zugeschrieben wurden, kamen die Täter in den Augen der Öffentlichkeit häufig mit zu wenig harten Strafen davon, weil insbesondere kaum Freiheitsstrafen ausgesprochen wurden. Grund dafür war, dass bis Ende 2012 die Gerichte eine zumindest eventualvorsätzliche Handlung konstruieren mussten, um die Raser für ihre Tat zu mehr als einer Geldstrafe verurteilen zu können.

Als Folge einer langen Serie von solchen Unfällen, die in der Bevölkerung Aufsehen erregten, lancierte federführend die Stiftung Road Cross, Vereinigung der Strassenopfer, eine Volksinitiative mit dem Ziel, Raser härter zu bestrafen. Diese wurde angenommen und führte dazu, dass seit anfangs 2013 nach dem Gesetz automatisch als Raser gilt und entsprechend hart bestraft wird, wer die jeweils vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um ein bestimmtes Mass überschreitet. Ist aber Rasen bloss eine Frage der Geschwindigkeit? Diese Definition allein kann nicht befriedigen, weshalb der Rasertatbestand nach verschiedenen Aspekten untersucht werden soll.

2.1 Element Geschwindigkeit

Nach der Annahme der genannten Volksinitiative von Road Cross musste der Art. 90 SVG angepasst werden. Abgestuft nach der bei der Wider-

handlung jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wird zwingend mit einer Gefängnisstrafe von einem bis zu vier Jahren bestraft, wer diese um 40, 50, 60 oder 80 km/h überschreitet. Diese Strafen sind selbst dann auszufallen, wenn kein Unfall verursacht wurde.

Art. 90

1 [...]

2 Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.

3 Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren wird bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.

4 Absatz 3 ist in jedem Fall erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um:

- a. mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt;
- b. mindestens 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt;
- c. mindestens 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt;
- d. mindestens 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.

5 [...]⁴

Diese Regelung bietet den Vorteil, dass die gemeingefährlichen Schnellfahrer jetzt nur schon deshalb hart angefasst werden, weil sie sich absichtlich über die geltenden Geschwindigkeitslimiten hinwegsetzen. Die einzelnen Abgrenzungen erscheinen jedoch etwas gar schematisch und bergen das Risiko einer allzu starren Gerichtspraxis.

2.2 Weitere Aspekte

Zu Recht wird gemäss dem oben zitierten Art. 90 Abs. 3 SVG deshalb auch als Raser erfasst, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht. Die namentlich genannten Verhaltensweisen wie waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen, welche nun ebenfalls lediglich aufgrund der absichtlichen Regelverletzung mit Freiheitsstrafe geahndet werden müs-

⁴ Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) vom 19.12.1958 in der Fassung vom 15.6.2012, Art. 90.

sen, laufen aber dieselbe Gefahr einer zurückhaltenden richterlichen Anwendung, wie die reinen Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Müsste daher nicht auch dieser Begriff noch auf anderes Fehlverhalten ausgedehnt werden? Stellen Phänomene wie das Drängeln, das Nichteinhalten eines genügenden Sicherheitsabstands, das Nichtanpassen des Fahrverhaltens an die Strassen- und Umgebungsverhältnisse oder gewisse Vortrittsmissachtungen nicht auch eine Art Rasen dar?

Zu denken wäre hier nicht nur an zu nahes Aufschliessen, Lichthupen, demonstrative Spurwechsel hin und her oder links Blinken auf der Überholspur der Autobahn. Häufig kann doch beobachtet werden, dass ausgerechnet kleine und leichte Fahrzeuge bei starkem Regen am schnellsten unterwegs sind, oder dass bei schneebedeckter Fahrbahn gefahren wird, wie wenn diese trocken wäre – und das sogar innerorts bei regem Fussgängerverkehr. Zudem kann man feststellen, dass man auf engen und kurvigen Strassen deutlich zu schnell und gefährlich unterwegs sein kann, selbst wenn man die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhält. Schliesslich kann von „rasen“ gesprochen werden, wer seine Geschwindigkeit durch eine Ortschaft, bei Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln und allgemein bei Fussgängerstreifen nicht anpasst, wenn die Situation unübersichtlich ist.

Es sei hier in dieser Hinsicht lediglich zu fordern, dass der oben angeführte Art. 90 Abs. 2 SVG möglichst breit ausgelegt zur Anwendung kommen wird – auch wenn dazu neben einer groben Verletzung der Verkehrsregeln zusätzlich noch eine ernstliche Gefahr für Andere nachgewiesen werden muss.

2.3 Sanktionen

Dem in der Einleitung erwähnten Deutschen hatte die Polizei Basel-Landschaft den deutschen Führerausweis gemäss 20 Minuten vom 26. Februar 2013 „entzogen“. „Ihm drohen eine hohe Busse, ein langes Fahrverbot in der Schweiz und eine Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren. Ob sein Auto eingezogen wird, konnte die Polizei gestern nicht sagen.“ Den anderen eingangs erwähnten Delinquenten nahm die Polizei jeweils den Führerausweis auf der Stelle ab.

Diese zwei Hinweise zeigen bereits die breite Palette von Sanktionen, welche das SVG gegen Raser zur Verfügung stellt. Ohne auf Details eingehen zu wollen, sollen sie hier kurz beschrieben werden.

Die möglichen Geld- und Freiheitsstrafen wurden mit der Vorstellung der Rasertatbestände bereits angesprochen. Im Sinn der Forderung am Ende von Abschnitt 2.2 ist es zu begrüßen, dass die Strafverfolgungsbehörden eine Verschärfung der Sanktionen vorschlagen für Lenker, die zwar den eng gefassten Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 4 SVG nicht erfüllen, aber in Anbetracht der jeweils aktuellen Verhältnisse doch deutlich zu schnell unterwegs sind. Es bleibt damit zu hoffen, dass diese Richtlinien nicht nur schematisch für das Überschreiten der jeweils geltenden Höchstgeschwindigkeit angesetzt, sondern auch bei der Beurteilung beigezogen werden, ob das Fahrverhalten der Täter an die jeweiligen Strassen- und Umgebungsverhältnisse angepasst war.

Neu sieht Art. 90a SVG zusätzlich vor, dass das Gericht die Einziehung eines Motorfahrzeugs anordnen kann, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde und der Täter durch die Einziehung von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann. Bis anhin musste eine solche Anordnung über die Einziehung einer Tatwaffe gemäss Strafgesetzbuch konstruiert werden.

Bereits seit dem 1. Januar 2005 verpflichtet Art. 16 SVG in Verbindung mit Art. 16c SVG die Strassenverkehrsämter, Rasern im oben dargestellten, weiteren Sinn, den Führerausweis bereits bei der ersten Tat für mindestens drei Monate zu entziehen. Einem Raser im Sinn von Art. 90 Abs. 3 SVG ist er in diesem Fall seit anfangs 2013 sogar für mindestens zwei Jahre zu entziehen. Für Wiederholungstäter verlängert sich die Entzugsdauer schrittweise bis auf unbestimmte Zeit.

3. Hypothesen zu den Tätern

Mit der Frage, welche die SAK dem Referenten zur Betrachtung vorschlug, ging sie offenbar davon aus, dass sich überwiegend junge Ausländer grobe Verkehrsdelikte zuschulden kommen lassen. Dies entspricht der Schlussfolgerung der Betrachtungen über Täter, Opfer und Schäden von Verkehrsunfällen am Jahreskongress 2007 der SAK. Derselbe Referent hatte damals aufgrund seiner polizeilichen Erfahrungen festgestellt, dass für die schwersten Unfälle „junge Erwachsene, meist Männer, oft mit

ausländischer Herkunft, die mit ihrem Automobil nachts Rennen fahren“⁵, verantwortlich sind und damit den heutigen Rasertatbestand erfüllen.

Im Sinne einer sorgfältigen Betrachtung drängt es sich allerdings auf, die Begriffe „Raser“, „jung“ und „Ausländer“ etwas näher einzugrenzen. Implizit wird mit dem Begriff „Raser“ ein Bezug zum Automobil geschaffen. Zweiradfahrer und Lenker schwerer Motorfahrzeuge werden davon im allgemeinen Verständnis der Bevölkerung nicht erfasst, auch wenn die gesetzliche Definition des Rasertatbestands das Tatwerkzeug grundsätzlich offen lässt. Damit ist aber auch die Alterskategorie „jung“ gegen unten im Prinzip auf 18 Jahre beschränkt. Gegen oben wurde für die Beantwortung der gestellten Frage eine Grenze von 29 Jahren angenommen, die auch statistisch mit der Abgrenzung einer Altersgruppe zusammenfällt. Als „Ausländer“ sollen sowohl Täter gelten, die im Ausland wohnen als auch Ausländer, die in der Schweiz niedergelassen sind. Aufgrund von Beobachtungen erschiene aber die Erfassung von Schweizern mit Migrationshintergrund ebenfalls besonders interessant.

Bei seinem Vortrag über Täter, Opfer und Schäden vor sechs Jahren gab der Referent jedoch zu bedenken, dass gerade für den aus seiner Sicht notwendigen, erweiterten Rasertatbestand „auch Manager, die im Berufsstress viel mit dem Automobil unterwegs sind und unter Zeitdruck Geschwindigkeitslimiten missachten, Sicherheitsabstände unterschreiten und durch geschäftliche Probleme abgelenkt oder genervt sind“⁶ in Frage kommen. Mit Hinblick auf diese Überlegung, die auf eigenen Beobachtungen basierte, soll auch die Altersgruppe der 40- bis 65-Jährigen etwas eingehender betrachtet werden, sofern die Datenlage dies zulässt.

4. Untersuchung

Frühere Untersuchungen hatten dem Referenten gezeigt, dass die offizielle statistische Datenlage keine detaillierten Antworten zur gestellten Frage und zu den oben dargelegten Hypothesen liefern konnte. Um diese zu bestätigen oder zu widerlegen, gelangte der Referent deshalb direkt und – wo vorhanden – über deren Website an zahlreiche kantonale und drei städtische Polizeikorps der Schweiz, einzelne Strassenverkehrsämter, das Bundesamt für Strassen, das Bundesamt für Statistik, den Schweizeri-

⁵ Meier, Peter-Martin, in *Strassenverkehr, Auto und Kriminalität*; Queloz, Nicolas et al. ed., Stämpfli Verlags AG, Bern, 2007

⁶ idem

schen Versicherungsverband sowie an einzelne Verkehrspsychologinnen. Er bat alle Adressaten, ihm anonymisierte Daten oder Beschreibungen zu folgenden Sachverhalten der Jahre 2008 bis 2012 zu liefern:

- schwere Verkehrsunfälle
- massive Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Drängeln / Nichteinhalten des Sicherheitsabstands
- Überholmanöver
- grobe Vortrittsmissachtungen

und bat dabei um Angaben zu folgenden Aspekten:

- Verhältnis Ausländer – Schweizer bei den Verursachern
- je die Altersgruppe, in der sich der Verursacher befindet
- bei den Schweizern, ob sie einen Migrationshintergrund haben
- bei den Ausländern, ob sie in der Schweiz oder im Ausland wohnhaft sind.

Wie erwartet, erwies sich der Rückfluss trotz der direkten Ansprache von Organisationen, die als Quelle der Statistiken wirken, als spärlich. Mehrfach konnten die Adressaten überhaupt keine Daten liefern.

5. Resultate

In Anbetracht der allgemein schwachen Datenlage sollen hier lediglich jene Auskünfte nach Quelle geordnet und zusammengefasst dargestellt werden, welche Erkenntnisse liefern zur Beantwortung der gestellten Fragen liefern konnten.

5.1 Aus Geschwindigkeitskontrollen

Die Kantonspolizei Uri erwischte bei Geschwindigkeitskontrollen in den Jahren 2008 bis 2012 zwei Schweizer und 15 Ausländer, die nach der neuen Definition gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG als Raser bestraft werden müssten. Über deren Wohnort, einen allfälligen Migrationshintergrund und das Alter liegen keine Angaben vor.

Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei Solothurn – insbesondere auf der Autobahn A1 – zeigen in den Jahren 2008 bis 2012, dass nur etwa ein Drittel der massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen von in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen begangen wurden. Weitere Schlüsse liessen die Daten nicht zu.

Resultate von Nachfahrmessungen der Kantonspolizei Basel-Landschaft ergaben, dass sich in den Jahren 2008 bis 2012 jeweils etwas mehr als ein Viertel aller Verzeigungen auf im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge bezog. Von den in der Schweiz eingelösten Fahrzeugen waren die verzeigten Lenker jeweils nur rund zur Hälfte schweizerischer Nationalität. Über einen allfälligen Migrationshintergrund und das Alter waren keine Angaben erhältlich.

5.2 Aus Unfallstatistiken

Aktuelle Unfallstatistiken der Kantone Fribourg, Schwyz und St. Gallen zeigen, dass die in der Hypothese mit „jung“ bezeichnete Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen am meisten schwere Unfälle verursacht und dass dabei Ausländer – ob in der Schweiz oder im Ausland wohnhaft wurde nicht angegeben – im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil in der Schweiz überdurchschnittlich häufig als Verursacher erkannt werden. Angaben zu einem allfälligen Migrationshintergrund konnten keine gemacht werden.

5.3 Aus der Strafurteilsstatistik

Die Strafurteilsstatistik kann zum neuen Rasertatbestand naturgemäss noch keine Aussagen machen. Zur groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG zeigt sie aber, dass Frauen durch alle Alterskategorien in den letzten fünf Jahren rund fünfmal weniger auffällig wurden als Männer. Sie bestätigt zudem für beide Geschlechter, dass die Altersgruppe der 20- bis 24-jährigen Lenker am problematischsten zu beurteilen ist. Die Abnahme der Anzahl Strafen bei der zweitkritischsten Altersgruppe der 25- bis 29-Jährigen ist interessanterweise bei den Männern grösser als bei den Frauen. Ebenfalls auffällig ist, dass die Ausländer in der Altersgruppe der 20- bis 24-jährigen Lenker jeweils fast die Hälfte der Bestraften ausmachen und in der Altersgruppe der 25- bis 29-Jährigen seit 2003 sogar deutlich mehr als die Hälfte der Straffälligen stellen. Wie viele der Schweizer einen Migrationshintergrund haben und wie viele Ausländer nicht in der Schweiz wohnen, kann nicht herausgelesen werden.

5.4 Aus dem Register der Administrativmassnahmen

Das nationale Register der Administrativmassnahmen ADMAS bestätigt die Erkenntnis, dass vor allem die Altersgruppe der 20- bis 24-jährigen, gefolgt von jener der 25- bis 29-jährigen Lenker, für die Tatbestände Geschwindigkeit, Überholen und ungenügender Abstand am häufigsten auffällig werden, wobei jedoch in einzelnen Kantonen die ältere Gruppe zahlreicher von Massnahmen betroffen ist. Ausländische Führerausweise sind jeweils rund sechs Mal weniger betroffen. Dabei kann aber nicht eruiert werden, wie viele der Schweizer Führerausweise im Besitz eines Ausländers waren.

5.5 Zur Hypothese der Manager

Interessant erscheint im Übrigen, dass die aus der Erfahrung im Polizeidienst geäusserte Vermutung betreffend die gestressten Manager von der Strafurteilsstatistik zur groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG nicht klar bestätigt wird. Die Altersgruppen der 40- bis 44- und der 45- bis 49-jährigen Lenker sind zwar wieder etwas stärker von Administrativmassnahmen betroffen, als die 30- bis 39-jährigen. Es steht jedoch nicht fest, ob diese mehrheitlich auf Geschwindigkeitsdelikte zurückzuführen sind.

6. Schlussfolgerungen

Weil trotz direkter Anfrage betroffener Organisationen die Rückmeldungen spärlich sind und die Variablen Tatbestand, Strafurteil, Administrativmassnahme, Nationalität, Alter, Geschlecht und Wohnort des Täters bei allen Quellen nicht umfassend miteinander verknüpft werden können, lassen sich die Hypothesen aufgrund der öffentlich zugänglichen Statistiken auch nicht ein-eindeutig bestätigen. Aus unserer Einzelfallbetrachtung kann jedoch als erhärtet gelten, dass die Raser vor allem junge Ausländer sind. Zudem bestätigen inoffizielle Aussagen von Versicherungsvertretern diese Erkenntnis klar. Gleichzeitig ist aber aus der – ebenfalls inoffiziell dargestellten – empirischen Sicht von Verkehrspsychologen zu präzisieren, dass wohl oft auch der sozioökonomische Hintergrund der Täter entscheidend zum Grund des Fahrens und zu deren Fahrverhalten beiträgt.