



Indikatoren der Strassenverkehrsdelinquenz

Kurzbeschreibung der Konzeption

.....
Auskunft:

Steve Vaucher Ducommun, BFS, Sektion Kriminalität und Strafrecht, Tel.: 032 713 69 61

E-Mail: steve.vaucher@bfs.admin.ch

Bestellnummer: 283-0500

Die Indikatoren der Strassenverkehrs- delinquenz

1	Einführung	3
2	Struktur des Systems der Indikatoren der Strassenverkehrsdelinquenz	3
3	Behandelte Bereiche	3
4	Themen	3
5	Indikatoren	3
6	Darstellung der Indikatoren	4
7	Aktualisierung	4
8	Vorgängige Publikationen	4
9	Indikatorenliste	5
10	Indikatorenbeispiele	6
10.1	Kontrollierte Motorfahrzeuglenkende	6
10.2	Strafrechtliche Verurteilungen	8
10.3	Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten	10

1 Einführung

Die statistische Beobachtung der Strassenverkehrsdelinquenz umfasst, neben der Durchführung von Erhebungen und der Darstellung von Kennzahlen, die Erarbeitung von Indikatoren der Strassenverkehrsdelinquenz. Die Indikatoren haben zum Ziel, in systematischer Weise und für längere Zeitperioden Informationen über den Zustand und die Entwicklung verschiedener Dimensionen der Strassenverkehrsdelinquenz und damit verbundene Themenbereiche bereitzustellen. Es handelt sich darum, die vorhandenen Erkenntnisse und Informationen zu nutzen, die eine attraktive und übersichtliche Darstellung der Situation in der Schweiz ermöglichen. Das mittelfristige Ziel eines solchen Indikatorensystems ist es, den Grad der Zielerreichung in verschiedenen Gebieten der Sicherheitspolitik im Strassenverkehr zu evaluieren und die möglichen Einflussfaktoren zur Senkung der Häufigkeit delinquenten Verhaltens im Strassenverkehr zu bestimmen. Dieses Indikatorensystem wird mit Bezug auf die Ziele der *Via sicura* aufgebaut, bezweckt jedoch die breiteste mögliche Analyse delinquenten Verhaltens. Insofern muss es dieses System erlauben, delinquentes Verhalten über kurz- oder mittelfristige Ziele der Verkehrssicherheitspolitik hinaus zu beobachten.

2 Die Struktur des Systems der Indikatoren der Strassenverkehrsdelinquenz

Die Struktur des Systems wird einerseits durch das Verkehrsverhalten der Motorfahrzeuglenkenden und durch die dem Strafprozess innewohnende Logik (Polizei, Justiz, Vollzug) definiert, die ihrerseits durch die Stellung und Aktivitäten der verschiedenen Akteure des Systems bestimmt wird, d.h. neben den Motorfahrzeuglenkenden insbesondere die Behörden, die mit der Strafverfolgung und Sanktionierung beauftragt sind. Andere Dimensionen können zugefügt werden, die das System komplexer werden lassen, wie das soziale Umfeld, von dem ein wesentlicher Einfluss ausgehen kann oder die Konsumgewohnheiten von Alkohol in der Bevölkerung.

3 Behandelte Bereiche

Man unterscheidet im Allgemeinen zwei grosse Bereiche der Strassenverkehrsdelinquenz: die Geschwindigkeitsübertretungen und das Fahren in angetrunkenem Zustand. Weitere Bereiche sind das Nichttragen von Sicherheitsgurten, die Unachtsamkeit oder das Fahren ohne Führerausweis sowie verschiedene Delikte im Schwerverkehr. Ressourcenbedingt wurde das Projekt auf die zwei Hauptbereiche ausgerichtet.

4 Themen

Innerhalb der beiden Hauptbereiche wurden Themen dergestalt ausgewählt, dass die Verhaltensweisen und die verschiedenen Etappen des Prozesses der Strafverfolgung von Verkehrsdelinquenz behandelt werden: vom strafbaren Verhalten bis zur strafrechtlichen Sanktion, über die polizeilichen Verkehrskontrollen und den registrierten Rückfall. Für jede Etappe des Prozesses können Untergruppen definiert werden. So wird die Thematik der Dichte der Polizeikontrollen mittels zweier Unterthemen dargestellt: die effektive und die wahrgenommene Kontrolldichte.

5 Indikatoren

Jedes Thema kann durch mehrere Indikatoren gemessen werden, die in unterschiedlicher Weise über das zu messende Phänomen Auskunft geben. So kann die Häufigkeit des Fahrens in angetrunkenem Zustand (Dunkelziffer) auf verschiedene Weise angenähert werden, z.B. dank den Aussagen der Fahrzeuglenkenden, die sie anlässlich von Telefonbefragungen machen, mittels Polizeikontrollen, durch Kontrollstudien zu wissenschaftlichen Zwecken, die auf der Strasse durchgeführt werden oder über die strafrechtlichen Verurteilungen der Gerichte. Jeder Indikator hat eine bestimmte Aussagekraft, seine Vor- und Nachteile in Bezug auf Validität (Adäquanz der Messung des Phänomens) und Fiabilität (Objektivitätsgrad der Messung, Reproduzierbarkeit). Für jeden Indikator werden Erhebungsmethode und Grenzen der Aussagekraft beschrieben.

6 Darstellung der Indikatoren

Die Indikatoren werden nach einem uniformen Schema dargestellt, das neben einer allgemeinen Information die Ergebnisse in graphischer Form illustriert und die dazugehörigen Daten zum Herunterladen anbietet. Zudem werden Tendenzen beschrieben und die Ergebnisse kommentiert. Definitionen und Quellen werden aufgeführt und methodologische Aspekte beschrieben. Damit Vergleiche in der Zeit, zwischen den Regionen, Kantonen und Ländern möglich sind, werden die Ergebnisse im Allgemeinen in gewichteter Form präsentiert (nach Umfang der Wohnbevölkerung oder des Wagenparks).

Alle Indikatoren werden nach folgendem Schema dargestellt:

Bedeutung des Indikators:

Inhalt des Postulats, dessen Beobachtung durch einen Indikator ermöglicht werden soll. Beschreibung des Indikators und der eingesetzten Messgrößen

Grenzen des Indikators:

Verlässlichkeit des Indikators zur Beobachtung des zu beschreibenden Phänomens (Möglichkeiten und Grenzen)

Graphik:

Darstellung der Ergebnisse in graphischer Form, wenn immer möglich gewichtete Werte

Kommentar:

Kurzbeschreibung und Analyse der Resultate, die in der Graphik dargestellt sind

Quelle:

Hinweis auf den Datenproduzenten und die Erhebung, aus der die verwendeten Daten stammen

Daten der Graphik:

Darstellung der in der Graphik verwendeten Daten

Andere Daten zum Herunterladen:

Links zu weiteren Datendokumenten, die zum Verständnis des Indikators von Interesse sein können

Zusatzinformationen:

Weiterführende Informationen betreffend Definitionen und Methodenfragen

7 Aktualisierung

Die Indikatoren werden jährlich bzw. nach Abschluss der Auswertungen einer nicht jährlich durchgeführten Erhebung aktualisiert.

8 Vorgängige Publikationen

- Strassenverkehrsdelinquenz in der Schweiz, Verurteilte, Prävalenzraten und Sanktionen. BFS, Neuchâtel 1999
- Strassenverkehrsdelinquenz und Rückfall, Wiederverurteilungsraten und Sanktionseffekte. BFS, Neuchâtel 2000
- Straffälliges Verhalten im Strassenverkehr und Polizeikontrollen, Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001. BFS, Neuchâtel 2002

9 Indikatorenliste zur Strassenverkehrsdelinquenz

Bereiche	Themen/Unterthemen	Indikatoren
Alkohol im Strassenverkehr	Effektive Kontrollintensität	<ul style="list-style-type: none"> • Getestete Fahrzeuglenkende • Getestete unter den angehaltenen Fahrzeuglenkenden • Atemalkoholmessgeräte
	Wahrgenommene Kontrolldichte	<ul style="list-style-type: none"> • Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit • Befürwortung vermehrter Kontrollen
	Straffälliges Verhalten	<ul style="list-style-type: none"> • Selbstberichtetes straffälliges Verhalten • Strafrechtliche Verurteilungen • Übertretungsquote
	Effektive Unsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Alkoholbedingte Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten
	Wahrgenommene Unsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Angst vor einem alkoholbedingten Unfall
	Strenge der Gerichte	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Freiheitsstrafen • Höhe der Bussen • Dauer der Freiheitsstrafen
	Wirksamkeit der Sanktionen	<ul style="list-style-type: none"> • Wiederverurteilungsrate
	Öffentliche Meinung – Akzeptanz der Gesetzgebung	<ul style="list-style-type: none"> • Befürwortung Senkung der Promillegrenze • Befürwortung anlassfreier Atemalkoholkontrollen
	Öffentliche Meinung – Schwere der Straftat	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilung des Fahrens in angetrunkenem Zustand als kriminell
Geschwindigkeit im Strassenverkehr	Effektive Kontrollintensität	<ul style="list-style-type: none"> • Getestete Fahrzeuglenkende • Geschwindigkeitsmessgeräte
	Wahrgenommene Kontrolldichte	<ul style="list-style-type: none"> • Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit • Befürwortung vermehrter Kontrollen
	Häufigkeit der Verstösse	<ul style="list-style-type: none"> • Selbstberichtetes straffälliges Verhalten • Führerausweisentzüge • Übertretungsquote
	Effektive Unsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbedingte Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten
	Wahrgenommene Unsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Furcht vor einem geschwindigkeitsbedingten Unfall
	Strenge der Gerichte	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Freiheitsstrafen • Bussenbetrag • Dauer der Freiheitsstrafen
	Wirksamkeit der Sanktionen	<ul style="list-style-type: none"> • Wiederverurteilungsrate
	Öffentliche Meinung – Schwere der Straftat	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilung der Straftat als kriminell

Zugriff auf die Indikatoren:
www.statistik.admin.ch

10 Indikatorenbeispiele

10.1 Kontrollierte Motorfahrzeuglenkende

Bedeutung des Indikators:

Gemäss dem Modell der Generalprävention im Bereich der Strassenverkehrsdelinquenz führt die Steigerung der Entdeckungswahrscheinlichkeit zu einem Rückgang des delinquenten Verhaltens im Strassenverkehr. Die Zahl der getesteten Fahrzeuglenkenden gibt Auskunft über die Intensität der polizeilichen Atemalkoholkontrollen. Ein prozentualer Anstieg der getesteten Personen würde somit auf eine Erhöhung der Kontrolldichte hindeuten.

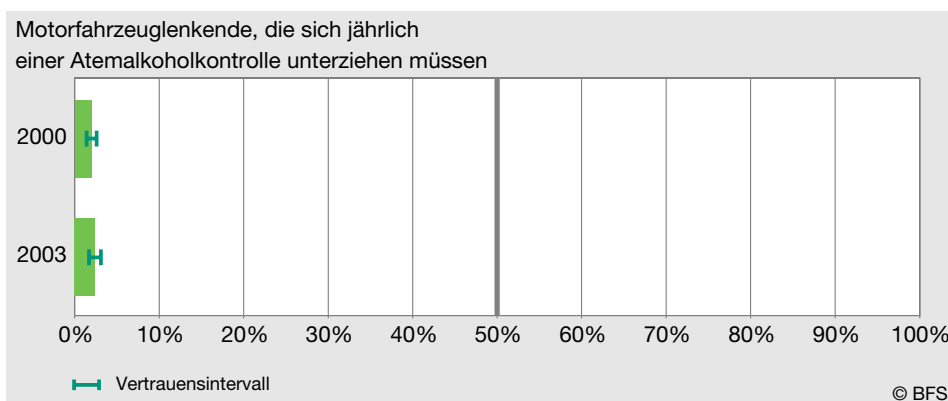
Der Indikator informiert über den Anteil Motorfahrzeuglenkende, die sich nach eigenen Angaben innerhalb eines Jahres mindestens einem Alkoholtest unterziehen mussten.

Grenzen des Indikators:

Eine Erhöhung der tatsächlichen Kontrolldichte wirkt sich nur dann positiv aus, wenn die erhöhte Kontrollintensität auch wahrgenommen wird. Führt die Zunahme der Kontrollen nicht zu einer erhöhten subjektiven Kontrollerwartung, wird die gewünschte generalpräventive Wirkung verfehlt.

Zieht man in Betracht, dass die Daten aus einer Telefonbefragung stammen und es sich um selbstdeklarierte Angaben zu einem sensiblen Thema handelt, ist davon auszugehen, dass gewisse Werte unterschätzt wurden. Die Berücksichtigung der Vertrauensintervalle ist besonders wichtig beim Versuch, Trends zu erkennen.

Getestete Fahrzeuglenkende



Kommentar:

Pro Jahr müssen sich 2% der Motorfahrzeuglenkenden einer Atemalkoholkontrolle unterziehen. Die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, hat sich zwischen 2000 und 2003 statistisch nicht signifikant verändert. Mit dem Inkrafttreten des revidierten Strassenverkehrsgesetzes (SVG) auf 1. Januar 2005, das Atemalkoholkontrollen jederzeit, auch ohne konkreten Verdacht, erlaubt, dürfte der Anteil der kontrollierten Fahrzeuglenkenden steigen.

Quelle: Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BFS)

Daten aus der Grafik

Weiterführende Informationen:

Definitionen/Erläuterungen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntüchtigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Generalprävention

Gemäss der Theorie der Generalprävention soll eine Strafe die Gesellschaft von der Begehung einer Tat abschrecken. Nach der Theorie der Spezialprävention hingegen soll eine Strafe die verurteilte Person davon abhalten, rückfällig zu werden.

Methodologie

Die Befragung der Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) ist eine Telefonerhebung, die erstmals 2001 bei einer repräsentativen Stichprobe von 6000 Haushalten durchgeführt wurde. Für die zweite Ausgabe der Erhebung 2004 wurde eine neue Stichprobe von 6000 Haushalten gezogen. Die Antworten basieren auf der Frage: «Wie oft mussten Sie sich letztes Jahr einem Alkoholtest unterziehen?».

10.2 Strafrechtliche Verurteilungen

Bedeutung des Indikators:

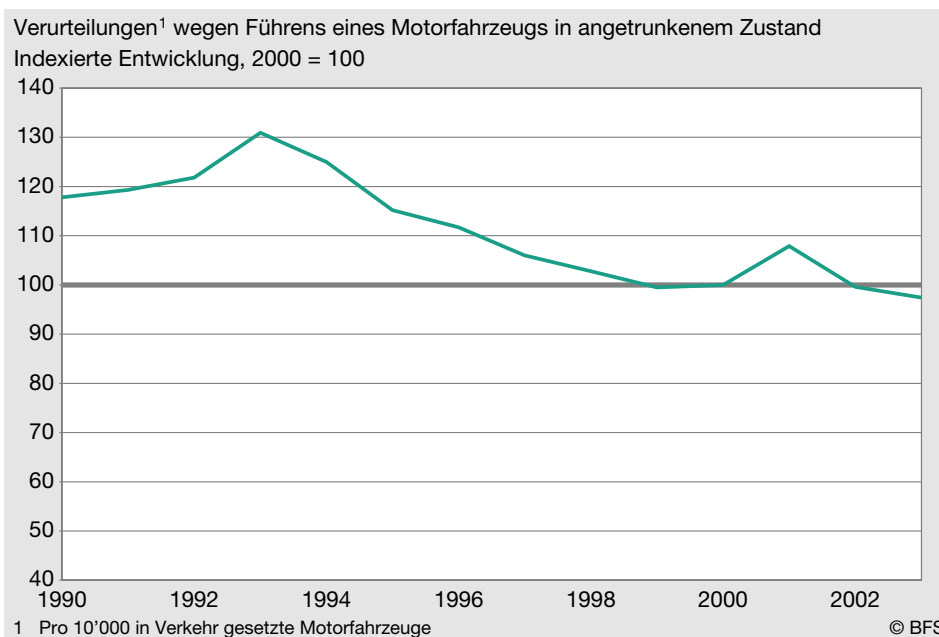
Die Zahl der wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilten Fahrzeuglenkenden gibt Aufschluss über das Ausmass dieses Strassenverkehrsdelikts. Eine Abnahme der Verurteilungen würde somit auf einen Rückgang dieser Art von delinquentem Verhalten hindeuten.

Der Indikator informiert über die Entwicklung der Anzahl Personen pro 10'000 Erwachsene (ab 18 Jahren) der Wohnbevölkerung, die wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand strafrechtlich verurteilt wurden. Referenzjahr ist 2000 (der Wert im Jahr 2000=100).

Grenzen des Indikators:

Die Zahl der Strafurteile wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand ist abhängig von der Anzahl Personen, die in alkoholisiertem Zustand ein Motorfahrzeug lenken, von der Häufigkeit dieses Verhaltens, in hohem Mass aber auch von der Kontrolltätigkeit der Polizei. Ein Anstieg der Verurteilungen könnte somit ausschliesslich auf vermehrte Kontrollen und nicht auf eine Zunahme der Trunkenheit am Steuer zurückzuführen sein.

☐ Strafrechtliche Verurteilungen



Kommentar:

Gesamthaft betrachtet ist die Zahl der Verurteilungen wegen Führens eines Motorfahrzeugs in angetrunkenem Zustand (Art. 91 Ziff.1, SVG) seit 1990 stabil geblieben: Trotz Zunahmen in den Jahren 1993 und 2001 lag der Wert 2003 mehr oder weniger auf demselben Niveau wie 1990, und zwar absolut (16'687 im Jahr 2003) ebenso wie proportional zur erwachsenen Wohnbevölkerung (28 Verurteilungen je 10'000 niedergelassene Erwachsene im Jahr 2003). Wenn statt der erwachsenen Wohnbevölkerung der Fahrzeugbestand berücksichtigt wird (siehe «Daten aus der Grafik»), beobachtet man einen abfallenden Trend.

Mit der Einführung systematischer Kontrollen per 1. Januar 2005 dürften mehr Fahrzeuglenkende kontrolliert werden, was einen Anstieg der Verurteilungen nach sich ziehen dürfte, selbst wenn die effektive Zahl der Fahrten in angetrunkenem Zustand unverändert bleibt.

Die Senkung der Alkohollimite von 0,8 auf 0,5 Promille dürfte den Indikator kaum beeinflussen. Verurteilungen von Personen, die mit einem Alkoholspiegel zwischen diesen beiden Werten getestet und ausschliesslich mit Busse bestraft wurden, werden nicht im Strafregister eingetragen und sind deshalb in dieser Statistik nicht erfasst. Nur die Haftstrafen aufführenden Verurteilungen von Personen, die mit solchen Alkoholwerten getestet wurden, sind eintragungspflichtig.

Quelle: Strafurteilsstatistik (BFS)

Daten aus der Grafik

Weiterführende Informationen:

Definitionen/Erläuterungen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Verurteilungen

Der Begriff Verurteilungen umfasst alle auf Grundlage der Strafbestimmungen des StGB und der Bundesnebengesetze sowie des Militärstrafgesetzes durch richterliche Instanzen gefällten Rechtsentscheide, die eine Sanktionierung zur Folge haben (Freisprüche sind nicht berücksichtigt). Statistisch erfasst werden nur die im Strafregister eingetragenen Rechtsentscheide; nachträgliche Entscheide wie Widerrufe bedingter Freiheitsstrafen werden ebenfalls registriert, jedoch nicht als neue Verurteilung gezählt.

Methodologie

Die Gerichte melden dem Strafregister die eintragungspflichtigen Verurteilungen. Diese Informationen werden anschliessend fortlaufend ans Bundesamt für Statistik (BFS) übermittelt. Einmal jährlich wird eine Synchronisierung durchgeführt. Die Daten fliessen in die Strafurteilsstatistik, eine jährlich erstellte Vollerhebung, ein (Link zum Merkblatt Verurteilungen).

10.3 Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten

Bedeutung des Indikators:

Die Zahl der alkoholbedingten Strassenverkehrsunfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten gibt Aufschluss über die effektive alkoholbedingte Unsicherheit im Strassenverkehr. Eine Abnahme dieser Zahl würde somit eine Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit bedeuten.

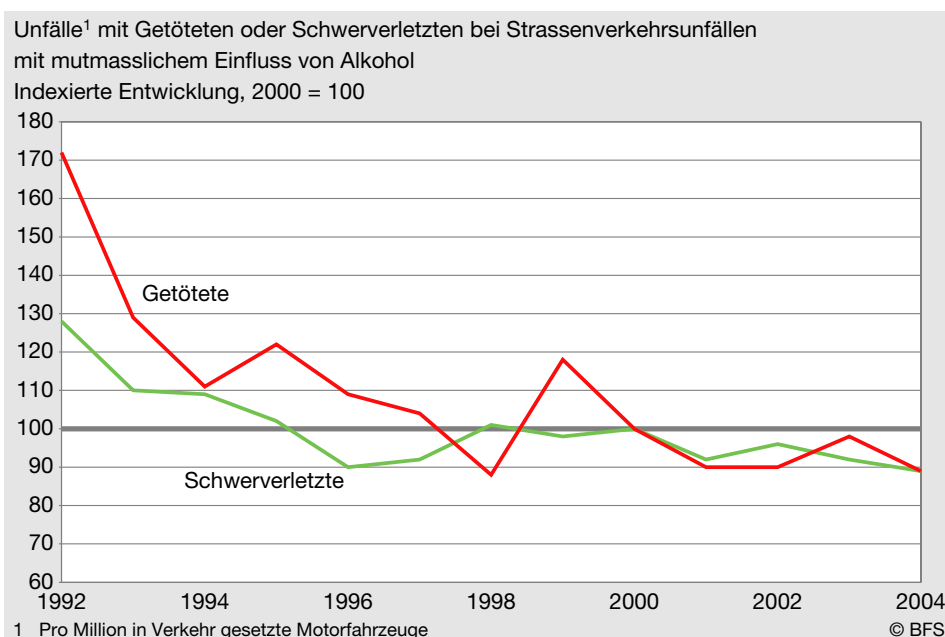
Der Indikator informiert über die Entwicklung der Anzahl Unfälle unter mutmasslichem Alkoholeinfluss bei denen eine oder mehrere Personen gestorben oder schwer verletzt wurden. Angegeben wird die Anzahl Unfälle pro Million Motorfahrzeuge, indexiert auf das Jahr 2000 (der Wert im Jahr 2000=100).

Grenzen des Indikators:

Die Zahl der schweren alkoholbedingten Unfälle ist abhängig von der Anzahl Personen, die in alkoholisiertem Zustand ein Motorfahrzeug lenken, sowie von der Häufigkeit dieses Verhaltens. Diese Zahl wird aber auch durch die Sicherheit der Fahrzeuge, die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen, den Anteil der Gurten tragenden Fahrzeuglenkenden und die Qualität des Strassennetzes beeinflusst. So könnten Verbesserungen am Strassennetz und/oder an den Fahrzeugen einen gleich grossen oder gar grösseren Einfluss haben als das Verhalten der Fahrzeuglenkenden in Bezug auf das Fahren in angetrunkenem Zustand.

Die Angaben zum mutmasslichen Alkoholeinfluss sind das Ergebnis einer persönlichen Einschätzung der Polizeibeamten. Es ist somit denkbar, dass gewisse Fälle unbemerkt bleiben und die von der Polizei übermittelten Werte eine Unterschätzung darstellen.

Alkoholbedingte Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten



Kommentar:

Die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Getöteten (2004: 83 Unfälle) ist zu Beginn der 1990er-Jahre stark zurückgegangen und seit 1998 ziemlich stabil geblieben. Bezogen auf den Motorfahrzeugbestand hat sich die Zahl der Unfälle mit Getöteten zwischen Anfang der 1990er-Jahre und 1998 praktisch halbiert (41 Unfälle mit Getöteten pro Million Motorfahrzeuge im Jahr 1992; 21 im Jahr 1998 und 2004). Die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten (2004: 626)

ist anfangs der neunziger Jahre ebenfalls gesunken, wenn auch in geringerem Ausmass als die Zahl der Unfälle mit Getöteten. Seit 1996 ist die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten stabil.

Quelle: Statistik der Strassenverkehrsunfälle (BFS)

Daten aus der Graphik

Weiterführende Informationen:

Definitionen/Erläuterungen

Fahren in angetrunkenem Zustand

Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt (angetrunkenen Zustand). Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr (Art. 1 Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr / SR 741.13).

Unfälle (Verkehr)

Je nach Verkehrsträger wird «Unfall» unterschiedlich definiert (die Definitionen der Unfälle im öffentlichen Verkehr sind im Jahre 2000 revidiert worden; bis 30.9.2000 gelten aber die hier aufgeführten). Strassenverkehr: Erfasst werden seit 1992 alle Unfälle auf öffentlichen Strassen und Plätzen mit Sach- und Personenschäden. Bis 1991 wurden nur Unfälle mit einer Schadenssumme von mindestens 500 Franken berücksichtigt (bis 1975: 200 Franken). Seit 2002 werden nur noch Unfälle mit Personenschaden ausgewiesen. Zu den Verletzten zählen alle Personen mit Verletzungen, gleich welchen Schweregrades. Eisenbahnverkehr: Erfasst werden alle Unfälle mit verunfallten Personen oder mindestens 15'000 Franken Sachschaden (bis 1962: 2000 Franken, bis 1975: 5000 Franken). Als verletzt gelten Personen, die mindestens 14 Tage arbeitsunfähig sind. Flugverkehr: Gezählt werden alle dem Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen gemeldeten Unfälle von in der Schweiz immatrikulierten gewerbs- und nichtgewerbsmässig fliegenden zivilen Luftfahrzeugen. Ferner werden auch alle ausländischen Luftfahrzeuge berücksichtigt, die auf schweizerischem Gebiet verunfallen. Als Verletzte gelten Personen mit erheblichen Verletzungen.

Mutmassliche Mängel und Einflüsse (Strassenverkehrsunfälle)

Die Angaben zu den mutmasslichen Mängeln und Einflüssen sind rechtlich nicht verbindlich. Sie dienen der Unfallanalyse. Der Polizeibeamte oder die Polizeibeamtin trägt die mutmasslichen Mängel und Einflüsse nach persönlicher Einschätzung ein. Es können bis zu drei Mängel bzw. Einflüsse pro Objekt (Fussgänger oder Fahrzeug) gemeldet werden.

Methodologie

Die Kantone melden dem Bundesamt für Statistik (BFS) monatlich die polizeilich registrierten Unfälle. Diese Daten fliessen in die Statistik der Strassenverkehrsunfälle, eine jährlich erstellte Vollerhebung, ein. Da legal ausschliesslich das Fahren in angetrunkenem Zustand von Fahrzeugen als ein Delikt betrachtet wird, wurden für diese Analyse ausschliesslich die mutmasslichen Einflüsse der Lenkenden in Betracht bezogen, und nicht die von den Fussgänger und Fussgängerinnen.