



Sicherheitsbarometer 2021

Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen

Bei der Verkehrssicherheit jetzt nicht nachlassen



Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Schwere Verkehrsunfälle sind tragisch. Leider gibt es sie in der Schweiz nach wie vor jeden Tag. Prävention ist daher so wichtig wie eh und je, denn eine verbesserte Verkehrssicherheit gibt es nicht geschenkt. Die Unfallstatistik 2020 sendet deutliche Warnsignale: Es gab mehr Tote und mehr Schwerverletzte auf Schweizer Strassen als noch 2019. Besonders gefährdet sind Seniorinnen und Senioren sowie alle, die zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike unterwegs sind.

In der Schweiz ist man oft geneigt, auf das tiefere Sicherheitsniveau in anderen Ländern hinzuweisen. Hierzulande sei es sicherer als anderswo, also laufe offensichtlich alles rund. Bei der Verkehrssicherheit wäre dies ein Trugschluss. Fakt ist: Betrachtet man die Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle pro Einwohner, gehören die Schweizer Strassen europaweit zwar zu den sichersten. Fakt ist aber auch: Ausgerechnet bei den besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmenden, nämlich bei Kindern sowie bei Velofahrerinnen und Velofahrern, befindet sich die Schweiz nur im europäischen Mittelfeld. Auch für Motorradfahrende gibt es Länder mit einer geringeren Unfallbelastung.

Die Fortschritte der vergangenen Jahrzehnte in der Schweizer Verkehrssicherheit sind keine Zufälle. Wenn Gesetzgebung, Technik, Ausbildung und Prävention gut zusammenspielen, sinkt die Anzahl getöteter und schwer verletzter Menschen im Strassenverkehr. Doch auch beim Gegenteil regiert nicht der Zufall: Wer nachlässt, riskiert Rückschritte.

Die BFU will nicht nachlassen, sondern daran mitwirken, die Verkehrssicherheitsziele des Bundesamts für Strassen ASTRA zu erreichen. Als Grundlage ist ein Überblick über die aktuelle Lage erforderlich. Diesen Überblick bietet die BFU mit dem vorliegenden Sicherheitsbarometer. Es zeigt auf, wo Entscheidungsträger, Strasseneigentümer und Präventionsakteure ihre Anstrengungen punkto Verkehrssicherheit gemeinsam verstärken müssen.

Stefan Siegrist
Direktor BFU

Verkehrssicherheit im Fokus

Die Schweizer Strassen zählen zu den sichersten der Welt. Trotzdem vergeht kein Tag ohne schwere Verkehrsunfälle. 2020 sind die Unfallzahlen wieder gestiegen. Prävention bleibt eine Daueraufgabe – am wirksamsten kann sie gelöst werden, wenn gesetzgeberische, technische, edukative und kommunikative Massnahmen ineinandergreifen.

Mehr schwere Unfälle

Nach Jahren mit sinkenden Unfallzahlen entwickelte sich die Statistik für 2020 in die falsche Richtung: Im vergangenen Jahr verloren auf Schweizer Strassen 227 Menschen ihr Leben – 40 mehr als 2019. Gestiegen ist auch die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten: um 154 auf 3793. Damit ist der positive Trend bei den schweren Verkehrsunfällen vorerst gestoppt. Diese Entwicklung lässt die BFU aufhorchen. Inwiefern es sich hier um einen einmaligen Effekt der Corona-Pandemie handelt, muss genau beobachtet werden. Fest steht: Seniorinnen und Senioren sind im Strassenverkehr besonders gefährdet, und der Velo- und der Fussverkehr bleiben für die Verkehrssicherheit Sorgenkinder.

Die Unfallstatistik zeigt: Ablenkung und Unaufmerksamkeit sind die häufigsten Unfallursachen im Strassenverkehr. Jährlich sind rund 1000 schwere und 50 tödliche Verkehrsunfälle darauf zurückzuführen. Ein zentraler Risikofaktor für schwere Verkehrsunfälle ist zudem die unangepasste Geschwindigkeit. In den vergangenen fünf Jahren wurden bei geschwindigkeitsbedingten Unfällen pro Jahr rund 700 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, 60 verloren ihr Leben.

Viele Verkehrsteilnehmende schützen sich

Viele Sicherheitsmassnahmen sind heute Standard: Von 100 Verkehrsteilnehmenden schnallen sich 96 vorne im Auto an und 92 tragen einen Helm auf dem schnellen E-Bike. Noch höher liegt die Quote bei Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern; nahezu alle tragen einen Helm. Trotzdem besteht Luft nach oben: Im Auto schnallen sich auf dem Rücksitz nicht alle Passagiere konsequent an, und auf dem Velo und dem langsamen E-Bike ist der Helm noch nicht für alle selbstverständlich.

Prävention stärken, Sicherheit erhöhen

Verkehrssicherheit ist kein Selbstläufer. Das zeigen nicht nur die jüngsten Unfallzahlen. Die positive Entwicklung der vergangenen Jahre mit immer weniger Strassenverkehrsoptern darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass grosse Herausforderungen auf die Prävention warten. Für die BFU ist daher klar: Die Schweiz darf in ihren Anstrengungen, den Strassenverkehr sicherer zu machen, nicht nachlassen, und sie muss die bekannten Präventionsstrategien konsequent umsetzen.

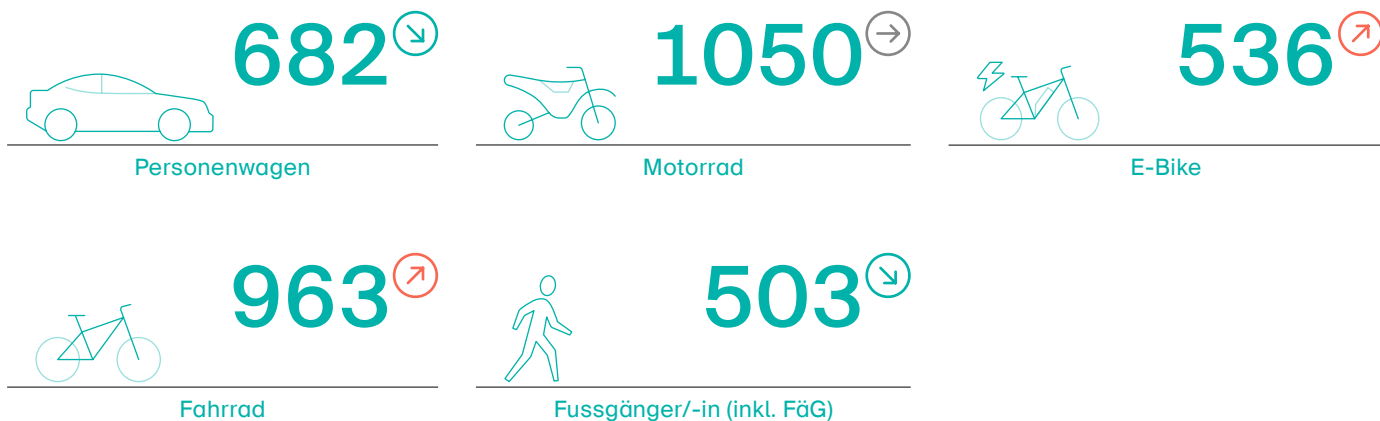
Nachhaltig wirksam sind Verbesserungen am Strassenverkehrssystem. Dieses muss so ausgestaltet sein, dass Verhaltensfehler keine schwerwiegenden Folgen haben. Ein wirksames Instrument ist das Geschwindigkeitsregime. Die BFU setzt sich deshalb für eine konsequente Einführung von Tempo 30 innerorts ein, da sich damit mindestens ein Drittel der schweren Unfälle verhindern lässt. Profitieren würden insbesondere die am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen: Fussgängerinnen, Velofahrer, E-Bikerinnen und Senioren. Grosses Sicherheitspotenzial bieten zudem Fahrerassistenzsysteme, die in Notsituationen eingreifen. Für die BFU ist es unerlässlich, dass auch in der Schweiz künftig nur noch Neuwagen eine Zulassung erhalten, die über sicherheitsfördernde Assistenzsysteme verfügen.

Noch nicht ausgeschöpft ist aus Sicht der BFU die präventive Wirkung beim Vollzug der gesetzlichen Verhaltensvorschriften. Die Kontrollwartung der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker hinsichtlich Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen ist in der Schweiz noch zu tief. Hier ist eine ganzheitliche, auf die Unfallverhütung ausgerichtete Kontrollstrategie erforderlich. Gleichzeitig stellt der technologische Wandel neue Anforderungen an die Fahrausbildung. Hier gilt es, die Weichen für eine Weiterentwicklung zu stellen.

Unfallgeschehen

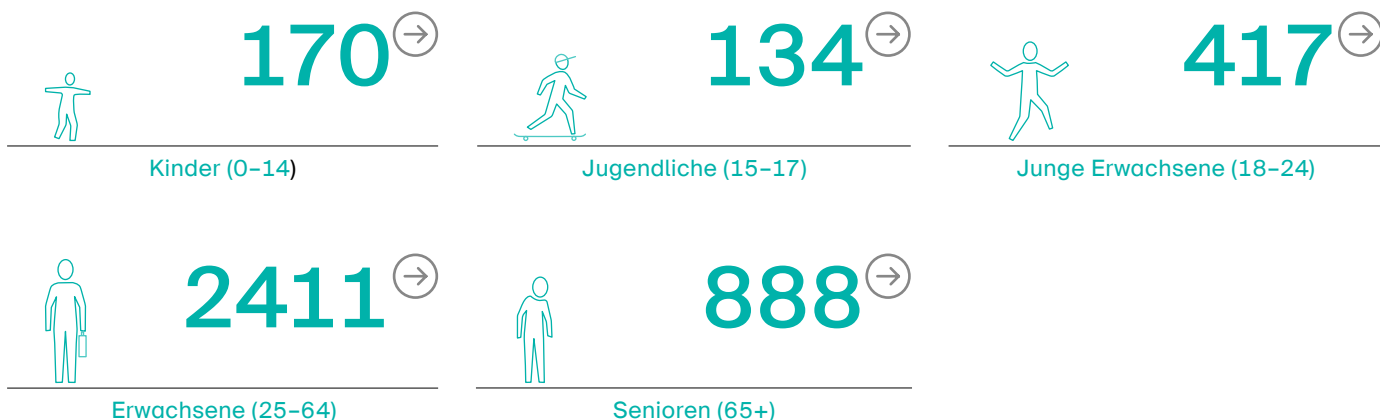
Wie sah das Unfallgeschehen 2020 auf den Schweizer Strassen aus? Die BFU hat die polizeilich registrierten Unfälle ausgewertet und die Entwicklung gegenüber den Vorjahren analysiert. Im Fokus stehen dabei die Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen.

Art der Verkehrsteilnahme



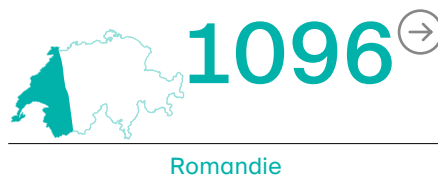
Schwere Motorradunfälle sind im Strassenverkehr nach wie vor am häufigsten. Beim Velo- und E-Bike-Verkehr kam es zu einem Anstieg der schweren Unfälle. Hingegen reduzierte sich die Unfallbelastung bei Autoinsassen und Fussgängern/-innen.

Alter



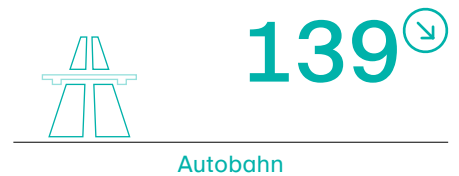
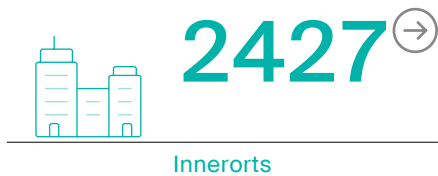
Kurzfristig gab es kaum Veränderungen bei den einzelnen Altersgruppen. Mittelfristig hingegen nahm die Anzahl Unfälle mit schweren Verletzungen oder tödlichem Ausgang bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen ab.

Sprachregion



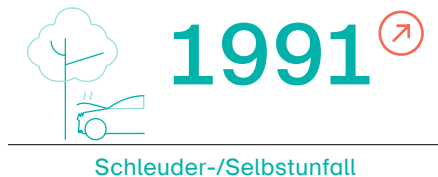
Die Anzahl schwerer Unfälle hat 2020 lediglich im Tessin abgenommen. Bezogen auf die Bevölkerung ist das Unfallgeschehen im Tessin aber nach wie vor grösser als in den anderen Landesteilen.

Ortslage



Unfälle mit Schwerverletzten passieren am häufigsten innerorts, tödliche Unfälle hingegen ausserorts. Das Risiko einer tödlichen Verletzung ist auf Ausserortsstrassen dreimal so hoch wie innerorts und doppelt so hoch wie auf der Autobahn.

Unfalltyp



Schleuder-/Selbstunfälle sind etwa gleich häufig wie Kollisionen. Sie haben aber deutlich gravierendere Konsequenzen: Pro 10 000 Personenschäden sterben bei Selbstunfällen rund doppelt so viele Verkehrsteilnehmende wie bei Kollisionen.

Ursachen



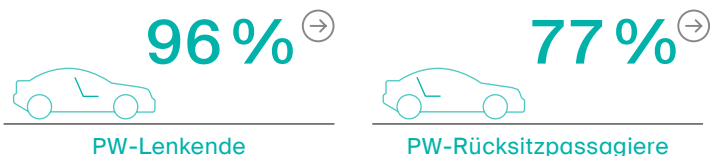
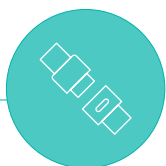
Die häufigsten Ursachen für schwere Unfälle sind nach wie vor: Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit sowie Alkohol. Am meisten Verkehrsteilnehmende sterben aufgrund von unangepasster Geschwindigkeit.

Sicherheitsindikatoren

Wenn es um die Sicherheit geht, sind auch die Verkehrsteilnehmenden gefragt. Ihr Verhalten trägt massgeblich zum allgemeinen Sicherheitsniveau bei. Die BFU erhebt dazu eine Reihe von Indikatoren und führt repräsentative Befragungen durch.

Beobachtetes Verhalten

Gurtenantragquote



Die Anschnallquote auf Vordersitzen ist seit vielen Jahren hoch: 96 von 100 Verkehrsteilnehmenden schnallen sich im Auto auf dem Fahrer- und Beifahrersitz an. Potenzial besteht auf den Rücksitzen: Hier liegt die Gurtenantragquote erst bei 77%.

Helmtragquote



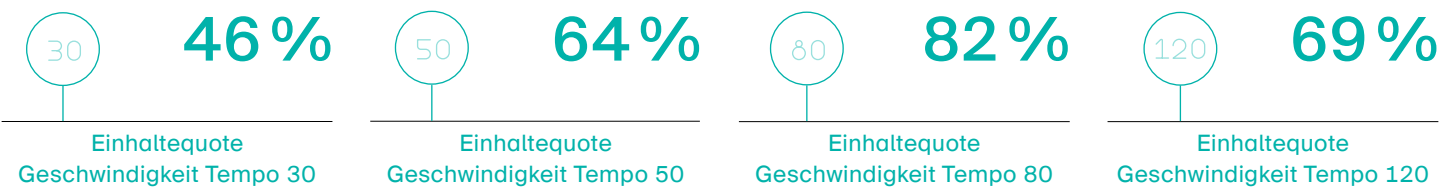
Auf Motorrädern und schnellen E-Bikes sind Schutzhelme in der Schweiz heute Standard. Anders sieht es auf den langsamen E-Bikes und Velos aus. Hier gibt es noch Steigerungsmöglichkeiten.

Ablenkung



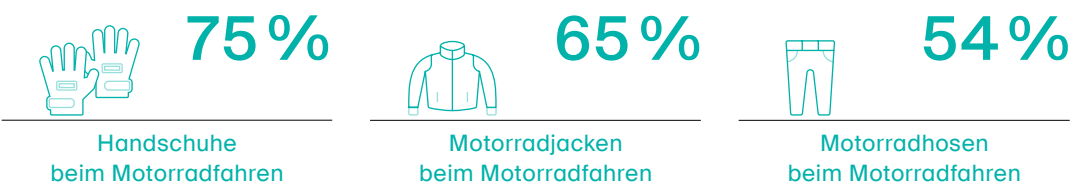
Auf Schweizer Strassen ist im Auto rund jede dritte Person abgelenkt unterwegs, auf dem Velo jede fünfte und zu Fuss beim Überqueren einer Strasse gar jede zweite. Dabei kommen ablenkende Interaktionen mit anderen Personen am häufigsten vor.

Einhaltequote Geschwindigkeit



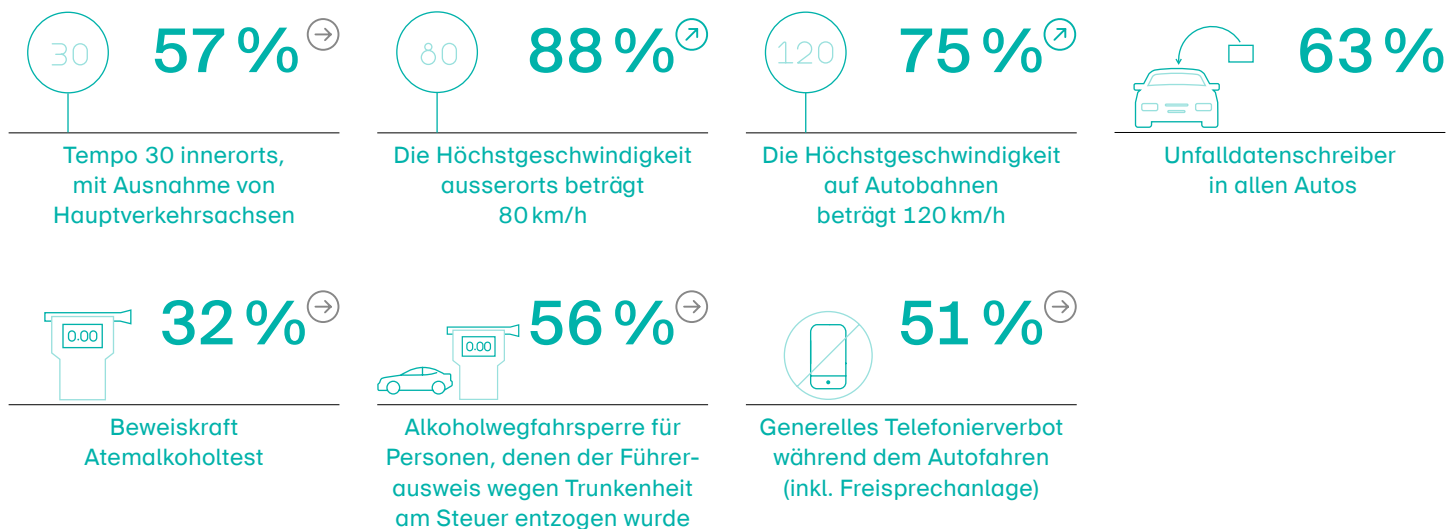
Die Höchstgeschwindigkeit wird auf Tempo-80-Strecken am besten eingehalten: Nur jedes fünfte Motorfahrzeug fährt dort schneller als erlaubt. Auf Tempo-30-Strecken hingegen hält sich nicht mal jeder Zweite an das Limit.

Persönliche Schutzausrüstung beim Motorradfahren



Nebst dem obligatorischen Helm werden beim Motorradfahren am häufigsten Handschuhe getragen. Auf Rollern und Kleinmotorrädern schützt man sich deutlich weniger mit Handschuhen, Motorradjacken und -hosen.

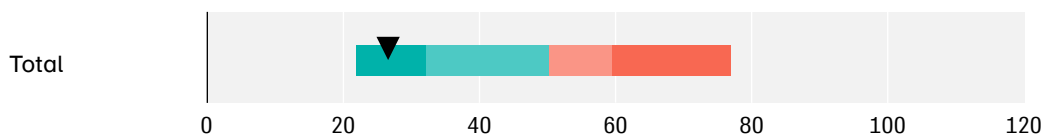
Akzeptanz von Massnahmen



Die geltenden Höchstgeschwindigkeiten von 120 auf Autobahnen und 80 ausserorts sind in der Bevölkerung akzeptiert. Mit Ausnahme der Beweiskraft von Atemalkoholtests werden auch die übrigen dargestellten Massnahmen mehrheitlich befürwortet.

Internationaler Vergleich

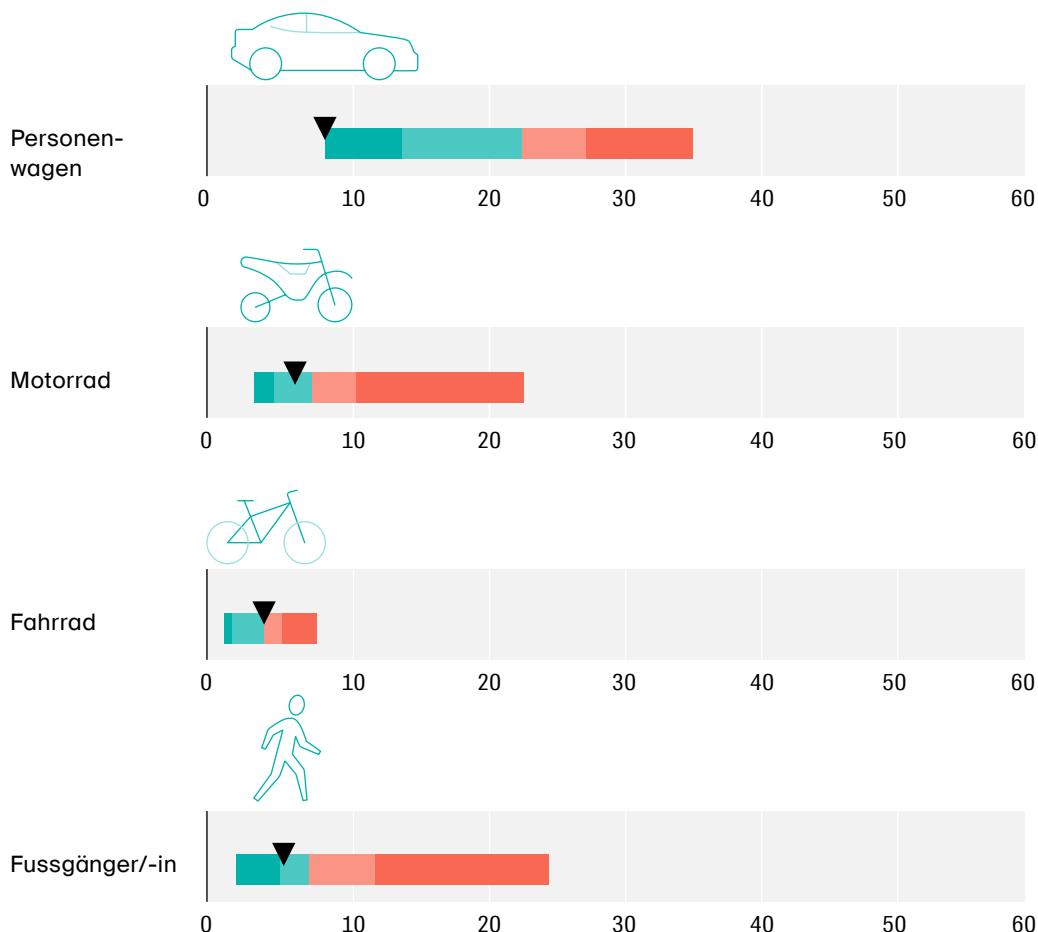
Wo steht die Schweiz in der Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich? Um das zu erfahren, hat die BFU die Unfalldaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD aus den letzten fünf Jahren für 22 europäische Staaten ausgewertet. Verglichen wird jeweils die Zahl der Todesopfer pro Million Einwohner.



27

Der Vergleich mit anderen Ländern zeigt: Die Sterblichkeit auf Schweizer Strassen ist gering. In der europäischen Benchmark befindet sich die Schweiz im sichersten Viertel der gelisteten Länder.

Verkehrsteilnahme



9

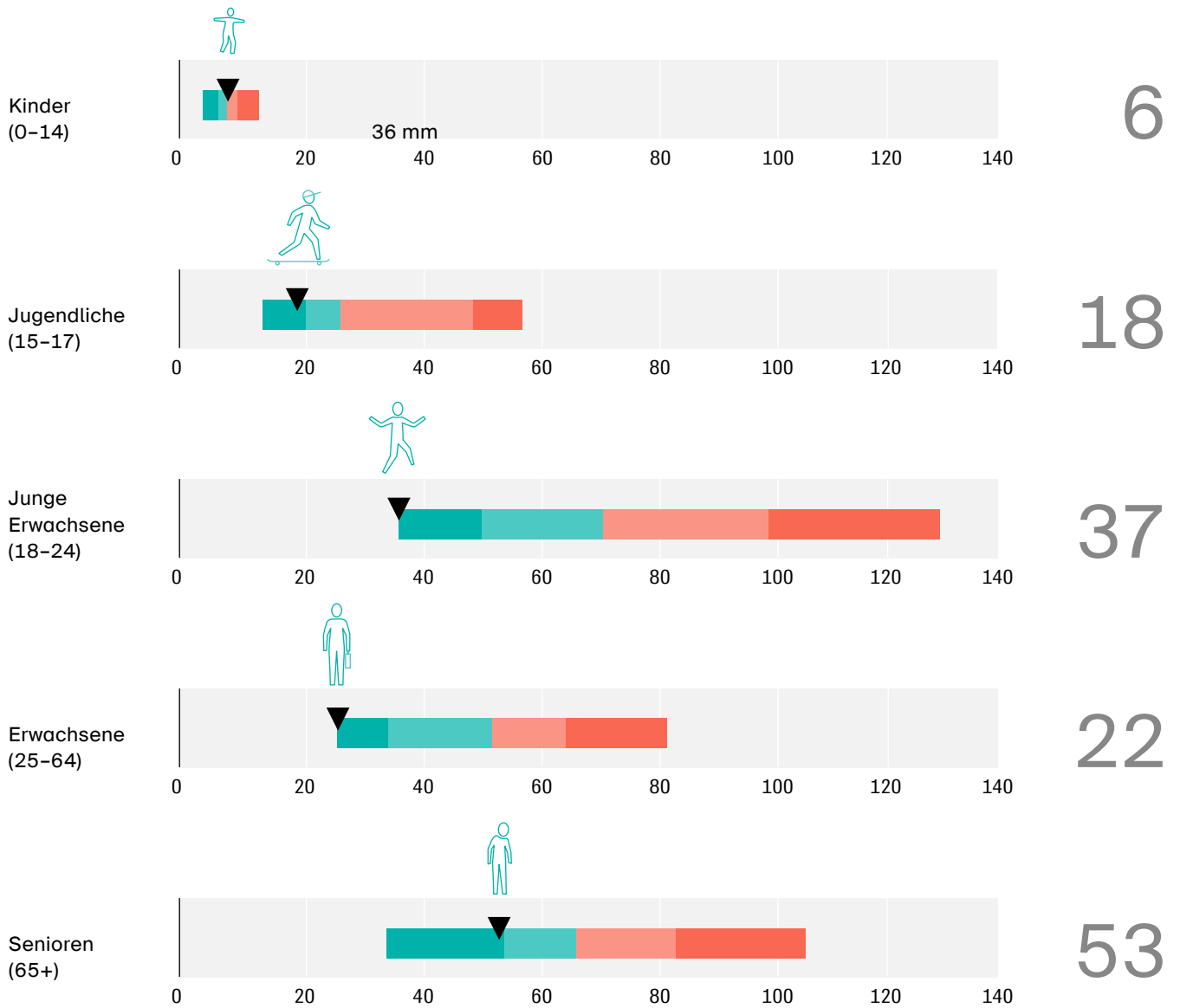
6

4

6

Autolenkende und ihre Passagiere sind in der Schweiz ausgesprochen sicher unterwegs. Für Motorrad- und Radfahrende gibt es hingegen sicherere Länder. Und in der Hälfte der europäischen Länder kommen pro Million Einwohner weniger Radfahrende ums Leben.

Alter



Während die Schweiz bei den Erwachsenen im sichersten Viertel figuriert, befindet sie sich bei den Kindern nur im Mittelfeld der europäischen Staaten. Besonders gefährdet sind Kinder, wenn sie zu Fuss unterwegs sind.

Die BFU macht Menschen sicher.

Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.