

## Themendossier 7: Unterwegs sein, aber sicher!

90% der Schweizer Bevölkerung, also rund 7 Millionen Menschen, sind täglich mobil. Ziel und Absicht ihrer Reise sind verschieden: Sie sind unterwegs zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Sport. Manche von ihnen sind gestresst oder verärgert, andere sind überhaupt nicht in Eile und zufrieden. Im Strassenverkehr werden oft im Beruf oder im Alltag erlittene Frustrationen ausgelebt. Das kann zu Konfliktsituationen, Konzentrationsverlust und Unachtsamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden führen. Unfälle können die Folge sein.

2013 wurden auf den Schweizer Strassen 269 Menschen getötet (Abbildung 1) und 21 379 verletzt, 4 129 davon schwer. Bezogen auf die Zahl der geleisteten Personenkilometer ist der Schienenverkehr erheblich sicherer als der Strassenverkehr. Dank technischer, rechtlicher und sensibilisierender Massnahmen hat die Unfallanzahl bei allen Verkehrsmitteln zwischen 1970 und 2013 um 84% abgenommen. In Zürich registrierte die Kantonspolizei 2014 13066 Verkehrsunfälle.<sup>1</sup> Das entspricht einer leichten Abnahme gegenüber dem Vorjahr. Damit setzt sich ein jahrzehntelanger, positiver Trend fort: Obwohl die Zürcher Bevölkerung wächst, und immer mehr Verkehrsteilnehmende auf den Strassen unterwegs sind, gehen die Unfallzahlen zurück. Damit wir sicherer unterwegs sind, spielen drei Faktoren eine entscheidende Rolle: die stetige Entwicklung der Fahrzeugtechnologie, die verbesserte Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsteilnehmenden selber, die dank fundierter Ausbildung und

umfassender Aufklärungskampagnen, besser geschult und sensibilisiert sind.

### 1. Fahrzeugtechnologie

Die Fahrzeugtechnik spielt insbesondere für die Sicherheit von Autofahrenden und ihren Mitreisenden eine entscheidende Rolle. Mit der Erfindung und standardmässigen Einführung von Sicherheitsgurten, Airbag, Knautschzone etc. konnte die Verkehrssicherheit erhöht werden (Abbildung 2). Allerdings handelt es sich hierbei um passive Sicherheitssysteme, welche wohl Verletzungen oder Schlimmeres abwenden, aber Unfälle nicht wirklich verhindern können. Der nächste technologische Schritt der Fahrzeugindustrie geht deshalb in Richtung aktive Sicherheitssysteme. Damit Unfälle erst gar nicht passieren, sollen in Zukunft im Fahrzeug fix eingebaute elektronische Hilfesysteme Gefahrensituationen früh genug erkennen und den Lenker warnen, bzw. wo nötig sanft in dessen Fahrgeschick eingreifen. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmenden.

1 Verkehrsunfallstatistik Kanton Zürich 2014. Kantonspolizei Zürich, [www.kapo.zh.ch](http://www.kapo.zh.ch)

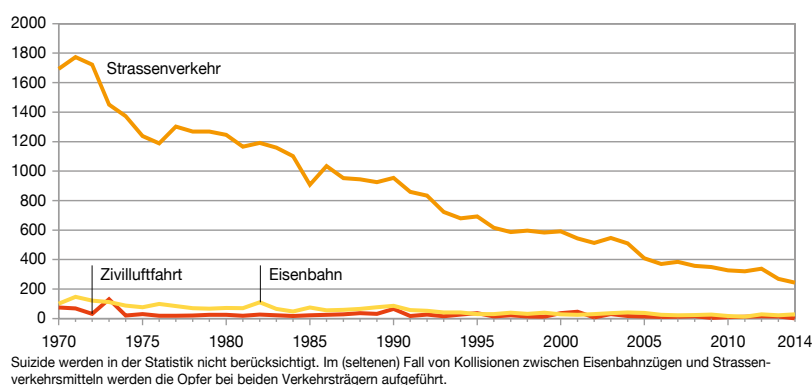


Abbildung 1: Tödlich verunglückte Personen nach Verkehrsträgern, 2014. Bundesamt für Statistik BFS  
Quelle: Mobilität und Verkehr. Verkehrsunfälle. Bundesamt für Statistik BFS, [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)



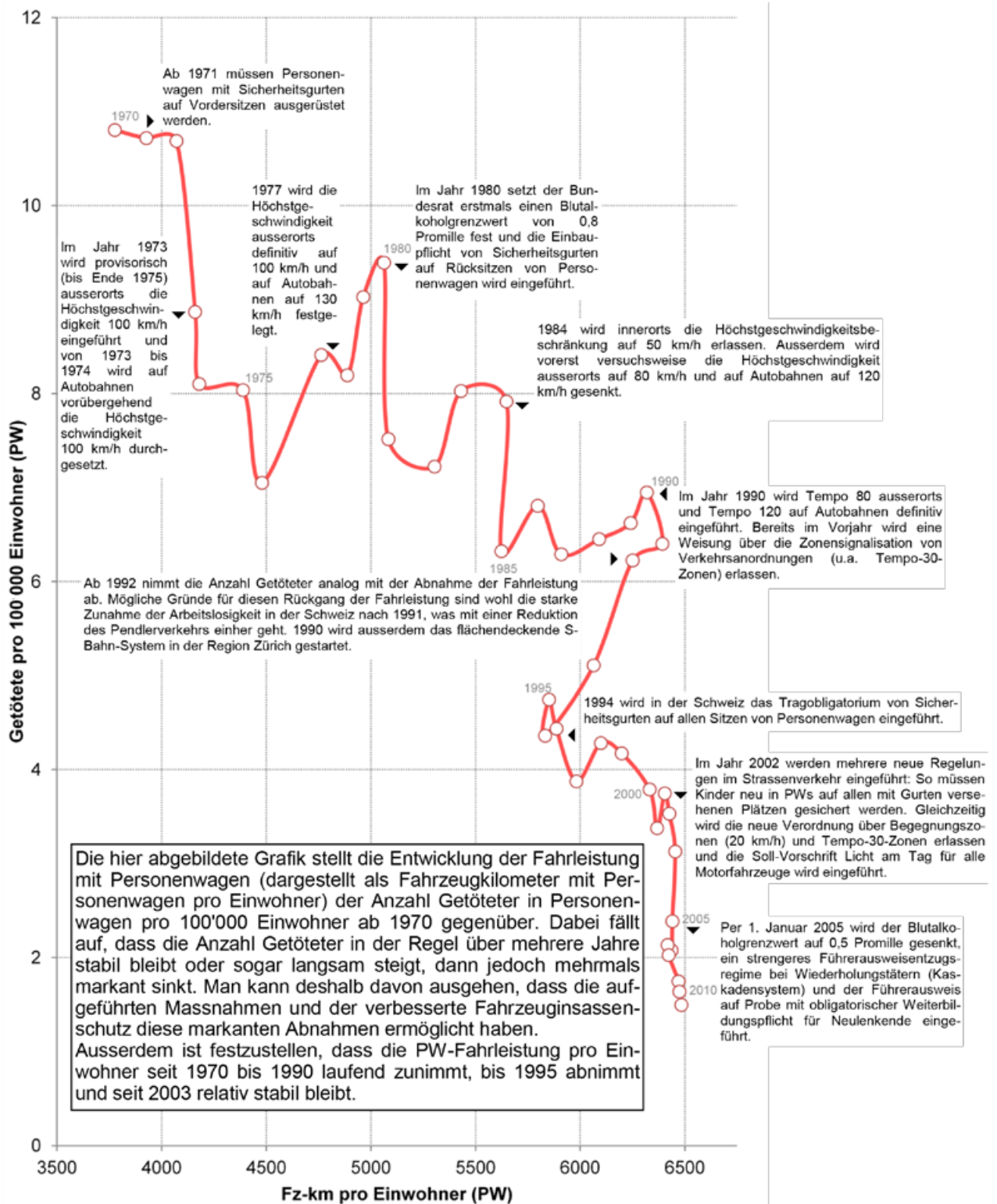


Abbildung 2: Entwicklung der Personenwagen-Verkehrssicherheit: 1970–2011  
Quelle: Faktenblatt Entwicklung der Personenwagen-Verkehrssicherheit, 1970–2011. Unfalldaten. Bundesamt für Strassen ASTRA, www.astra.admin.ch



## 2. Verbesserte Verkehrsinfrastruktur

Zu einer erhöhten Verkehrssicherheit kann auch die Anpassung der Strassenräume verhelfen. Viele Strassen wurden in Jahren gestaltet, als Autoverkehr noch mit Freiheit und Fortschritt verknüpft wurde. Heute ist man sich der grossen Bedeutung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs insbesondere für urbane Gebiete bewusst und bemüht sich, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gleichermassen zu berücksichtigen. Das Ziel ist es u. a. die Strassenflächen so anzuordnen, dass alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennen, welcher Platz für sie bestimmt ist. Damit werden Konflikte und Missverständnisse unter den einzelnen Verkehrsteilnehmenden weitestgehend verhindert. Wirkungsuntersuchungen zeigen, dass in solch umgestalteten Bereichen beispielsweise deutlich mehr Autolenker langsamer fahren<sup>1</sup>.

Inzwischen gibt es vielerorts folgende Verkehrs- und Aufenthaltsräume:

Reine **Fussgängerzonen**, die Anwohner, Lieferanten, Einsatzfahrzeuge und häufig auch Velos nur im Schritttempo mitnutzen dürfen.



**Begegnungszonen**, die Motorfahrzeuge mit max. 20 km/h sowie Fuss- und Veloverkehr gemeinsam nutzen können.



**Siedlungsorientierte Strassen**, die häufig als Tempo-30-Zonen signalisiert sind, in denen meistens Rechtsvorrang an Kreuzungen gilt.



**Verkehrsorientierte Strassen**, auf denen der motorisierte Verkehr gebündelt wird und die vom Fuss- und Veloverkehr sicher genutzt werden können.



**Verkehrsstrassen**, die grosse Mengen an Motorfahrzeugen bei ortsverträglichen Geschwindigkeiten, ggf. auch Velos und Fussgänger in separaten Verkehrsräumen, komfortabel und sicher nutzen können.



<sup>1</sup> Gemeinschaftsstrassen 2011. Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu, www.bfu.ch](http://bfu.www.bfu.ch)



### 3. Verkehrsteilnehmende

Die Ursachenanalyse 2014 zeigt: Die drei häufigsten Unfallursachen im Strassenverkehr sind Unaufmerksamkeit und Ablenkung (Abbildung 3), überhöhte und unangepasste Geschwindigkeit und Vortrittsmissachtung. Der «Faktor Mensch» spielt im Unfallgeschehen eine zentrale Rolle. Etwa 95% aller Unfälle im Strassenverkehr können zumindest zum Teil auf menschliches Fehlverhalten zurückgeführt werden.<sup>1</sup> Je älter die Unfallverursacher sind, desto eher handelt es sich dabei um Unfälle infolge Vortrittsmissachtung. Je jünger ein Lenker hingegen ist, desto grösser ist die Wahrscheinlichkeit, dass er einen Geschwindigkeitsunfall verursacht.<sup>2</sup>

Um den Strassenraum sicherer zu machen, ist das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden, unabhängig von der Fahrzeugwahl, wichtig. Dazu gehören neben einer soliden Fahrausbildung auch Präventionsmassnahmen, wie beispielsweise Informationskampagnen, welche über Gefahren im Strassenverkehr aufklären und zeigen, wie diese vermieden werden können.

1 Grosses Sicherheitspotenzial – langsame Verbreitung. 12. bfu-Forum zum Thema «Fahrer-Assistenz-Systeme». Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, www.bfu.ch

2 SINUS (Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr)-Report 2014. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, www.bfu.ch/

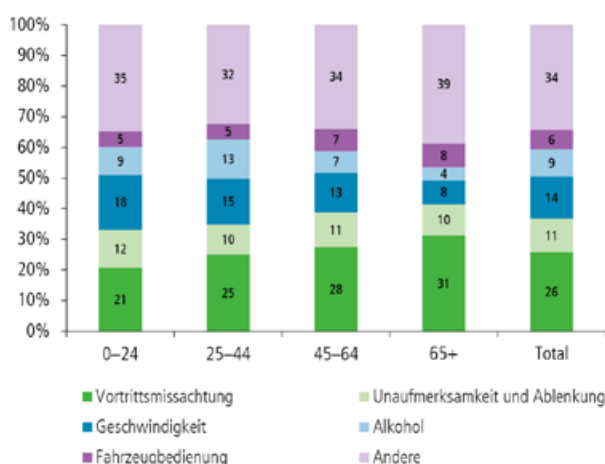


Abbildung 3: Verteilung der Hauptverursacher bei schweren Unfällen nach Alter und Hauptursache  
Quelle: Grosses Sicherheitspotential – langsames Verbreitung. 12. bfu-Forum zum Thema «Fahrer-Assistenz-Systeme». Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, www.bfu.ch

### Keine Ablenkung – weniger Unfälle

Es braucht wenig, um im Strassenverkehr abgelenkt zu werden: Telefonieren, Musik hören, Videos schauen, Internet oder Navigationssysteme nutzen – all dies kann uns im Verkehr so stark ablenken, dass Unfälle passieren können – nicht nur beim Autofahren (Abbildung 4). So zeigt eine Velounfallanalyse für die Stadt Zürich, dass Velofahrende die Hälfte der Unfälle selber verursachen. Dafür am häufigsten verantwortlich: Unaufmerksamkeit und Ablenkung.<sup>3</sup>

3 Verkehrsunfallstatistik 2014 Stadt Zürich Medienkonferenz 17.03.2015 Dienstabteilung Verkehr, www.stadt-zuerich.ch

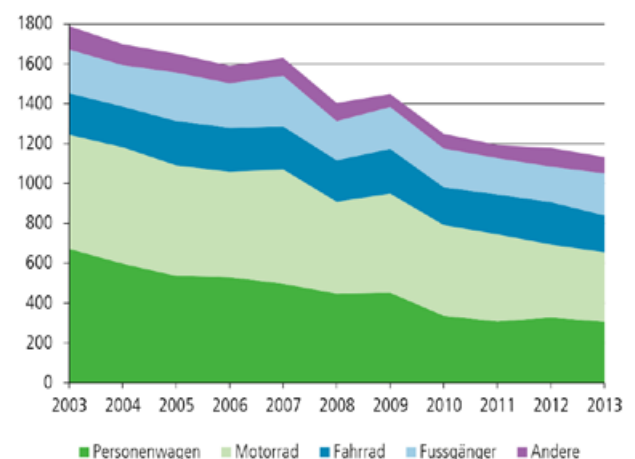
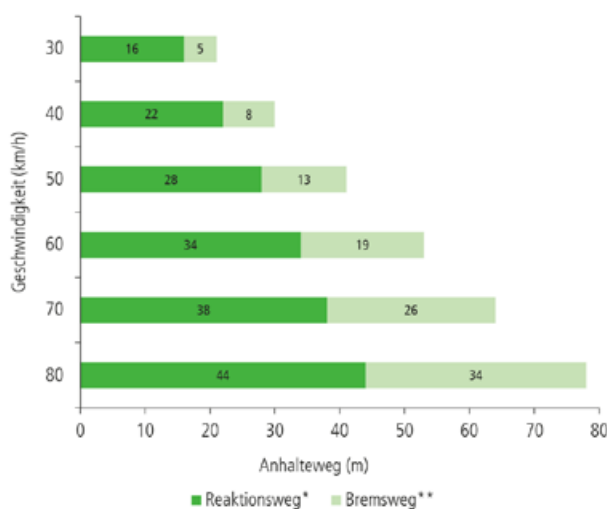


Abbildung 4: Entwicklung von Unaufmerksamkeits- und Ablenkungsunfällen nach Verkehrsteilnahme von 2003 bis 2013  
Quelle: SINUS (Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr)-Report 2014. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, www.bfu.ch

So wenig es braucht um abgelenkt zu sein, so wenig ist nötig um sich vor Ablenkungen zu schützen:

| Vor der Fahrt  | Während der Fahrt  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Handy abschalten</li> <li>Combox einschalten</li> <li>Zielort im Navi einstellen</li> <li>MP3-Player anschliessen und die Wiedergabeliste auswählen</li> <li>Radiosender auswählen, ggf. Kurzwahltasten für verschiedene Sender programmieren</li> <li>Für längere Fahrten sind genügend Verpflegungspausen einzulegen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Telefonieren, Text-Nachrichten lesen/schreiben nur im stehenden Auto, abseits der Fahrbahn</li> <li>Auch mit Freisprechanlage gilt: Komplizierte und heikle Gespräche lenken ab und sind zu unterlassen</li> <li>Musik-Lautstärke darf die Verkehrsgerausche nicht übertönen</li> <li>CD-Wechsel/Radiosender-Wechsel vermeiden oder dem Beifahrer überlassen</li> </ul> |



\* Reaktionszeit: 2s

\*\* Bei Nässe ist der Bremsweg etwa 25 % länger als auf trockener Strasse.

Abbildung 5: Der Bremsweg bei verschiedenen Geschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn

Quelle: Anhalteweg bei verschiedenen Geschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn. Forschung und Statistik 2014. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, www.bfu.ch

## Angepasste Geschwindigkeit

Verkehrsteilnehmende, welche mit unangepasster Geschwindigkeit unterwegs sind, erhöhen für sich und für andere die Unfallgefahr. Denn Fahren über dem Tempolimit ist eine Hauptursache für schwere Verkehrsunfälle. Dabei gibt es einige gute Gründe, es langsamer anzugehen (Abbildung 5):

- Wer sich Zeit nimmt und das signalisierte Tempolimit einhält, hat weniger Stress und provoziert weniger Unfälle.
- Auf nasser, verschneiter oder eisiger Fahrbahn verlieren die Reifen an Bodenhaftung. Der Bremsweg wird länger, Kurven bergen plötzliche Gefahren. Das Tempo den Umständen anzupassen hilft, die Kontrolle zu behalten.
- Wer sich Zeit nimmt, der bremst schneller. Je höher das Tempo, desto länger ist der Bremsweg. Zum Anhalten aus 50 km/h braucht man fast eine doppelt so lange Strecke wie aus 30 km/h.

## Vorsicht beim Vortritt

Unfälle, welche auf Vortrittsmissachtung zurückzuführen sind, ereignen sich am häufigsten bei dichtem Verkehr. Das heisst an Werktagen morgens zwischen 6 und 9 Uhr und am frühen Abend zwischen 16 und 19 Uhr. Also dann, wenn die Hektik besonders gross ist, zur Arbeit zu gelangen oder nach Hause zu kommen.

Der Begriff Vortrittsmissachtung umfasst das Nichtbeachten verschiedener Vortrittsregelungen wie die Pflicht, vor einem Fussgängerstreifen anzuhalten, das Missachten von festen Signalisationen wie ein Stoppschild oder der Vortrittsverweigerung beim Linksabbiegen gegenüber dem Gegenverkehr. Um diese, oft schwerwiegenden, Unfälle zu vermeiden ist auf Folgendes zu achten:

- Beim Rotlicht und beim Stoppsignal immer anhalten
- Das Tempo in Vortrittssituationen – kein Vortritt, Rechtsvortritt, im Kreisel – verlangsamen, so dass man rechtzeitig anhalten kann
- Beim Linksabbiegen dem Gegenverkehr den Vortritt gewähren
- Bei einem Stoppschild immer nach links, nach vorne und nach rechts schauen, beim Abbiegen einen Blick über die Schulter werfen
- Mit einer guten und funktionierenden Velobeleuchtung, hellen oder reflektierenden Kleidern sich für andere Verkehrsteilnehmende sichtbar machen
- Auf dem Velo beim Abbiegen und Spurenwechsel klare Handzeichen geben



## Rücksichtnahme

Die steigende Anzahl an Verkehrsteilnehmenden samt ihren unterschiedlichen Verkehrsmitteln, der nur begrenzt zur Verfügung stehende Platz im Strassenraum sowie steigender Zeitdruck und Hektik im Alltag führen zu mehr Spannungen und Konflikten. Damit der Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer wird, müssen auch alle mithelfen. Gegenseitige Rücksichtnahme kann dabei viel bewirken:<sup>1</sup>

- **Vorsicht**  
Unerwartete Situationen können im Strassenverkehr immer auftreten. Ein gesundes Mass an Vorsicht und Aufmerksamkeit helfen, solch kritische Situationen zu meistern.
- **Ruhe bewahren**  
Viele Konflikte liessen sich vermeiden, wenn die Verkehrsteilnehmenden mehr Zeit für ihre Wege einrechnen würden. Mit genügend Zeit reist es sich ruhiger und stressfreier. Insbesondere stark frequentierte Wege erfordern Geduld.
- **Verständnis aufbringen**  
Je nachdem, mit welchem Verkehrsmittel wir unterwegs sind, ändert sich unsere Sichtweise und Akzeptanz. Sind wir mit dem Auto unterwegs, ärgern wir uns über die Velofahrenden. Mit dem Velo fahren wir wiederum durch die Fussgängerzone oder vergessen, dass uns Autofahrende im toten Winkel nicht sehen. Erinnern wir uns bewusst an unser eigenes Verhalten mit einem anderen Verkehrsmittel, hilft das, Verständnis für die Reaktionsweisen der anderen Verkehrsteilnehmenden aufzubringen. Potenzielle Konfliktsituationen entstehen so erst gar nicht.
- **Kontakt und Kommunikation**  
Blickkontakte und deutliche Handzeichen, beispielsweise als «Danke» oder «Entschuldigung», helfen den Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen und gegenseitig Respekt zu schaffen.
- **Respekt**  
Respekt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden ist eine Grundvoraussetzung für ein sicheres und rücksichtsvolles Miteinander. Nicht vergessen: Situationen, die man selber wahrnimmt, stellen sich für andere womöglich ganz anders dar.

<sup>1</sup> Rücksichtnahme im Strassenverkehr. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2011, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

## Weiterführende Links

### Bremsweg-Rechner

Mit einer animierten Grafik können die Auswirkungen von Geschwindigkeiten und Strassenverhältnissen auf den Bremsweg selber getestet werden.

[http://www.bfu.ch/de/PublishingImages/05-die-bfu/09-Kampagnen/Geschwindigkeit/bremsweg\\_single\\_de.swf](http://www.bfu.ch/de/PublishingImages/05-die-bfu/09-Kampagnen/Geschwindigkeit/bremsweg_single_de.swf)

### Kantonspolizei Zürich, Verkehrsunfallstatistik 2014

[http://www.kapo.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/kapo/de/ueber\\_uns/zahlen\\_fakten/statistiken1/\\_jcr\\_content/contentPar/downloadlist/downloaditems/verkehrsunfallstatistik.spooler.download.1426602244288.pdf/VUSTA2014.pdf](http://www.kapo.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/kapo/de/ueber_uns/zahlen_fakten/statistiken1/_jcr_content/contentPar/downloadlist/downloaditems/verkehrsunfallstatistik.spooler.download.1426602244288.pdf/VUSTA2014.pdf)

### Lenken statt Ablenken

Die Verkehrssicherheitskampagne ist ein Gemeinschaftsprojekt mehrerer Polizeikommandos. Die Kampagne wird u.a. im Kanton Zürich durchgeführt.

<http://www.lenken-statt-ablenken.ch>

### SINUS-Report 2014

Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2013. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu [http://www.bfu.ch/de/Documents/05\\_Die\\_bfu/07\\_Medien/SINUS\\_2014\\_DE\\_Internet.pdf](http://www.bfu.ch/de/Documents/05_Die_bfu/07_Medien/SINUS_2014_DE_Internet.pdf)

Ergebnisse der eidgenössischen Unfallstatistik 2013

### Slow Down. Take ist easy

Verkehrssicherheitskampagne des Schweizerischen Versicherungsverband SWV und der Beratungsstelle für Unfallverhütung.

<http://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/kampagnen/geschwindigkeit>

### Strassenraumgestaltung

Gestaltung von Ortsdurchfahrten für eine höhere Verkehrssicherheit. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu

[http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_2.048.01\\_bfu-Fachdokumentation%202.048%20%E2%80%93%20Strassenraumgestaltung.pdf](http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.048.01_bfu-Fachdokumentation%202.048%20%E2%80%93%20Strassenraumgestaltung.pdf)

### Vorsicht beim Vortritt

Präventionskampagne zum Thema Vortritt von Pro Velo, VCS, bfu, Suva, TCS und den Polizeien.

<http://vorsicht-vortritt.ch/de/kampagne/>

