



Sicherheitsbarometer 2023

Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen

Viel Potenzial für weniger Unfälle innerorts



Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Wirksame Prävention muss an der richtigen Stelle ansetzen. Dazu ist es wichtig, das Problem so genau wie möglich zu kennen. Das Sicherheitsbarometer Strassenverkehr der BFU liefert diese Grundlagen für den Schweizer Strassenverkehr und zeigt auf, an welcher Stelle die Präventionsmassnahmen am meisten nützen.

Der Blick auf die Verkehrsunfallstatistik des letzten Jahres macht der BFU Sorgen. Nachdem die Unfallstatistik nach unten zeigte, geht die Tendenz aktuell in die andere Richtung. Die Unfallzahlen waren seit sieben Jahren nicht mehr so hoch wie 2022. Auf den Schweizer Strassen kamen 241 Menschen ums Leben, 20 % mehr als im Jahr davor. Auch die Zahl der Schwerverletzten stieg um 2 % auf 4002 Personen.

Eine zentrale Herausforderung für die Verkehrssicherheit bleiben die sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmenden innerorts, also jene, die zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike unterwegs sind. Sie gilt es besonders zu schützen. Dazu braucht es neben passenden Infrastrukturmassnahmen und gezielter Sensibilisierung auch den politischen Willen, der Verkehrssicherheit wieder mehr Gewicht zu geben.

Eine der wirksamsten Präventionsmassnahmen ist Tempo 30 innerorts. Mindestens ein Drittel der schweren Innerortsunfälle auf Tempo-50-Strecken liesse sich durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 verhindern. Die BFU setzt sich deshalb für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung ein. Der Fokus darf nicht nur auf Quartierstrassen liegen. Vielmehr müssen – vor allem in städtischen Gebieten und überall dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert – auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden, die vortrittsberechtigt bleiben. Ebenso muss die Strasseninfrastruktur selbsterklärend und fehlerverzeihend gebaut werden, und die konsequente Nutzung von sicherheitsorientierten Fahrerassistenzsystemen ist zu fördern.

Stefan Siegrist
Direktor BFU

Verkehrssicherheit im Fokus

Besorgniserregende Entwicklung: 2022 sind auf Schweizer Strassen 241 Menschen ums Leben gekommen, 20 % mehr als im Vorjahr und so viele wie seit sieben Jahren nicht mehr. Die Zahl der Schwerverletzten stieg um 2 % auf gut 4000 Personen. Jeden Tag verletzen sich somit im Schnitt 11 Personen schwer oder werden getötet.

Mehr Todesopfer auf Schweizer Strassen

Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden hat in der Schweiz im vergangenen Jahr deutlich zugenommen, insbesondere in Autos und auf E-Bikes. 87 Todesopfer in Personenwagen und 23 auf E-Bikes bedeuten ein Plus von je einem Drittel.

Tödliche Verletzungen gibt es nach wie vor am häufigsten bei Auto- und Motorradunfällen. Aber auch Fussgängerinnen und Fussgänger sind oft betroffen. Ein positiver Aspekt: Bei diesen drei Gruppen hat in den letzten zehn Jahren die Anzahl Getöteter um jährlich rund drei bis fünf Prozent abgenommen – dies trotz des deutlichen Anstiegs der getöteten Autoinsassinnen und Autoinsassen im Jahr 2022. Problematisch bleibt aber die Entwicklung bei Velo- und E-Bike-Fahrenden: Die Zahl der schweren Unfälle mit dem Velo stagniert, und bei schweren E-Bike-Unfällen gibt es einen rasanten Anstieg. Fest steht: Der Velo-, E-Bike- und der Fussverkehr bleiben eine zentrale Herausforderung für die Verkehrssicherheit in der Schweiz.

Der deutlichste Anstieg von Schwerverletzten im letzten Jahr ist bei den Seniorinnen und Senioren sowie den 15- bis 17-Jährigen festzustellen. Bei den älteren Personen dürfte die demografische Entwicklung ein ausschlaggebender Faktor sein, bei den Jugendlichen ein politischer Entscheid: Seit 2021 dürfen 15-Jährige bereits Motorräder und Roller bis 45 km/h fahren, und 16-Jährige haben sogar Zugang zu 125-ccm-Maschinen. Beim Töfffahren haben sich 2022 mehr als 120 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren schwer verletzt, drei wurden getötet. Damit verharren die Zahlen auch im zweiten Jahr nach der Gesetzesanpassung auf sehr hohem Niveau.

Die meisten Verkehrsteilnehmenden schützen sich

Viele Sicherheitsmassnahmen sind heute Standard: Von 100 Verkehrsteilnehmenden gurten sich 95 vorne im Auto an, und 91 tragen einen Helm auf dem schnellen E-Bike. Trotzdem besteht Luft nach oben: Im Auto gurten sich auf dem Rücksitz nur 88 % der Passagierinnen und Passagiere konsequent an. Der Helm ist auf dem Velo und dem langsamen E-Bike noch nicht für alle selbstverständlich. Grosses Potenzial besteht zudem im Nutzen von Materialien, um sich auf dem Velo und E-Bike sichtbar zu machen: Lediglich 3 % der Velo- und E-Bike-Fahrenden tragen heute bei Tageslicht eine Leuchtweste.

Schwache Verkehrsteilnehmende schützen

Die Verkehrssicherheit konnte in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert werden – die Schweizer Strassen gehören heute zu den sichersten weltweit. Die negative Entwicklung im letzten Jahr lässt aber aufhorchen – und macht deutlich, dass die Schweiz handeln muss.

Handlungsbedarf besteht bei schwachen Verkehrsteilnehmenden innerorts. Denn am häufigsten betroffen von tödlichen Verkehrsunfällen sind Menschen, die zu Fuss und mit dem Velo innerorts unterwegs sind. Für sie ist das Risiko, an den Unfallfolgen zu sterben, deutlich erhöht. Das hängt stark mit den Kollisionsgeschwindigkeiten zusammen.

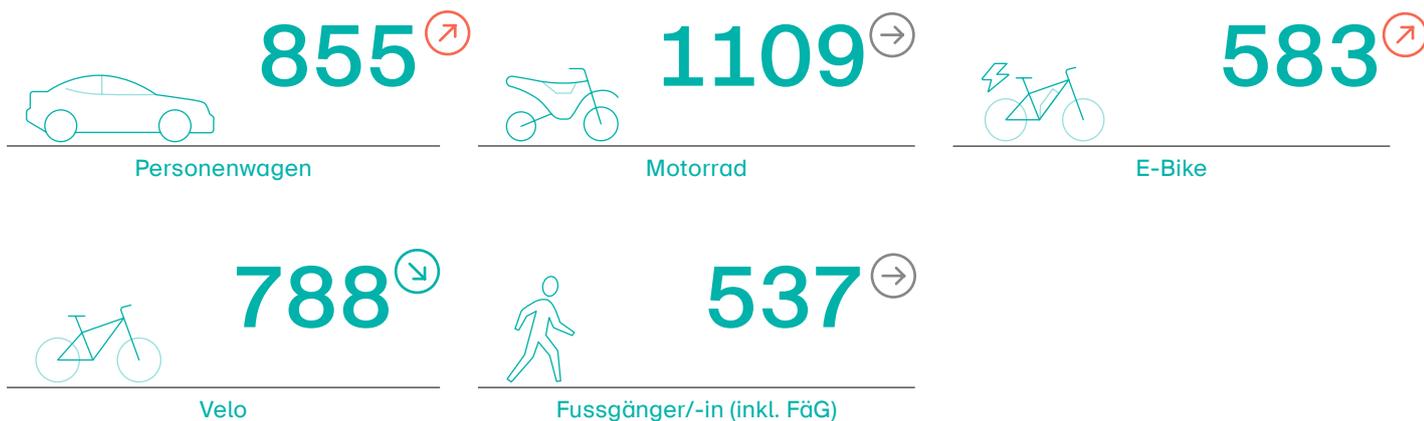
Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verletzungsrisiko ist wissenschaftlich belegt. Je höher die Durchschnittsgeschwindigkeit von Motorfahrzeugen, desto höher das Risiko für einen Unfall. Ausserdem sind die Unfallfolgen bei höherem Tempo in der Regel gravierender.

Mit vermehrten Tempo-30-Regimes auch auf Hauptverkehrsachsen liesse sich die Zahl der Unfallopfer signifikant reduzieren. Allein auf Tempo-50-Strecken werden jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Mindestens ein Drittel der schweren Unfälle auf diesen Strecken liesse sich durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 verhindern – ohne dass der Sicherheitsgewinn zulasten des Verkehrsflusses geht. Dieses grosse Rettungspotenzial muss die Schweiz ausschöpfen.

Unfallgeschehen

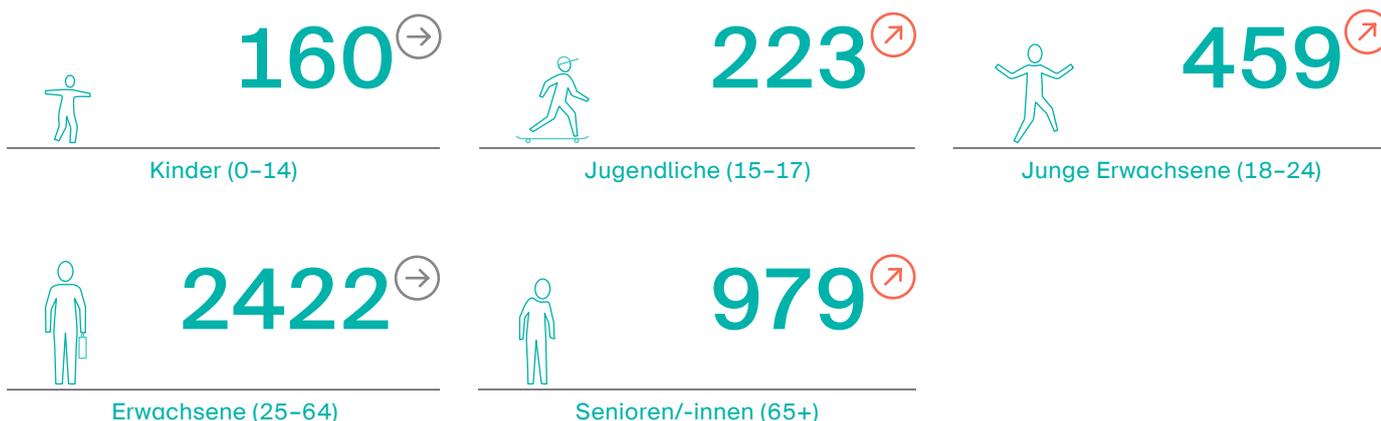
Wie hat sich das Unfallgeschehen auf den Schweizer Strassen 2022 entwickelt? Die BFU hat die polizeilich registrierten Unfälle ausgewertet und die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr analysiert. Im Fokus stehen dabei die Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen.

Art der Verkehrsteilnahme



Schwere Motorradunfälle sind im Strassenverkehr nach wie vor am häufigsten. Beim Personenwagen- und E-Bike-Verkehr nahmen 2022 die schweren Unfälle zu. Die Unfallbelastung der Velofahrenden reduzierte sich gegenüber den Vorjahren.

Alter



Wie schon im Vorjahr nahm das Unfallgeschehen bei den Jugendlichen deutlich zu. Auch bei den jungen Erwachsenen sowie den Seniorinnen und Senioren stieg die Anzahl schwerer Unfälle an. Schwere und tödliche Verletzungen von Kindern werden hingegen immer weniger.

Sprachregion



Die Anzahl schwerer Unfälle hat 2022 in der Romandie erneut klar zugenommen, in der übrigen Schweiz blieb sie nahezu gleich. Bezogen auf die Bevölkerung ist das Unfallgeschehen im Tessin nach wie vor grösser als in den anderen Landesteilen.

Ortslage



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

Unfalltyp



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

Ursachen



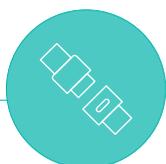
Die häufigsten Ursachen für schwere Unfälle sind nach wie vor Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit sowie Alkohol. Am meisten Verkehrsteilnehmende sterben aufgrund von unangepasster Geschwindigkeit.

Sicherheitsindikatoren

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

Beobachtetes Verhalten

Gurtentragquote



Die Anschnallquote auf Vordersitzen ist seit vielen Jahren hoch: 95 von 100 Verkehrsteilnehmenden schnallen sich im Auto auf dem Fahrer- und Beifahrersitz an. Potenzial besteht auf den Rücksitzen: Hier liegt die Tragquote bei 88 %.

Helmtragquote



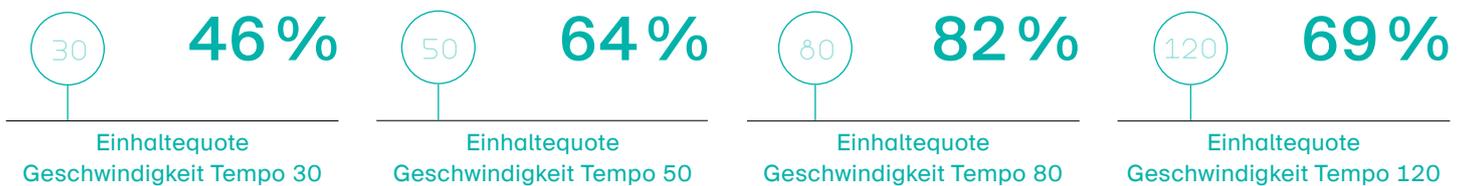
Auf Motorrädern und schnellen E-Bikes sind Schutzhelme in der Schweiz heute Standard. Anders sieht es auf den langsamen E-Bikes und Velos aus, wo keine Helmpflicht besteht. Beim freiwilligen Helmtragen besteht Steigerungspotenzial.

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 jede zweite. Der häufigste Grund für die Ablenkung sind Interaktionen mit anderen Personen, zum Beispiel Gespräche.

Einhaltequote Geschwindigkeit



Die Höchstgeschwindigkeit wird auf Tempo-80-Strecken am besten eingehalten: Nur jedes fünfte Motorfahrzeug fährt schneller als erlaubt. Auf Tempo-30-Strecken hingegen hält sich nicht einmal jede zweite Person an das Limit.

Persönliche Schutzausrüstung beim Motorradfahren



Nebst dem obligatorischen Helm werden beim Töfffahren am häufigsten Handschuhe getragen. Auf Rollern und Kleinmotorrädern schützt man sich deutlich seltener mit Handschuhen sowie Motorradjacken und Motorradhosen.

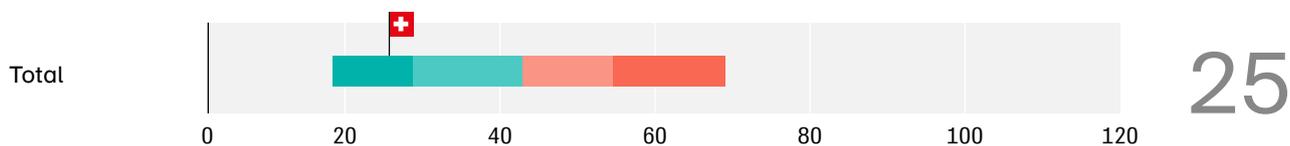
Akzeptanz von Massnahmen



Die geltenden Höchstgeschwindigkeiten von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h ausserorts sind in der Bevölkerung akzeptiert. Ebenfalls deutlich befürwortet würde ein Helmtragobligatorium für Kinder auf dem Velo, für Lenkende aller E-Bikes sowie für Benutzerinnen und Benutzer von Elektro-Trotтинetten.

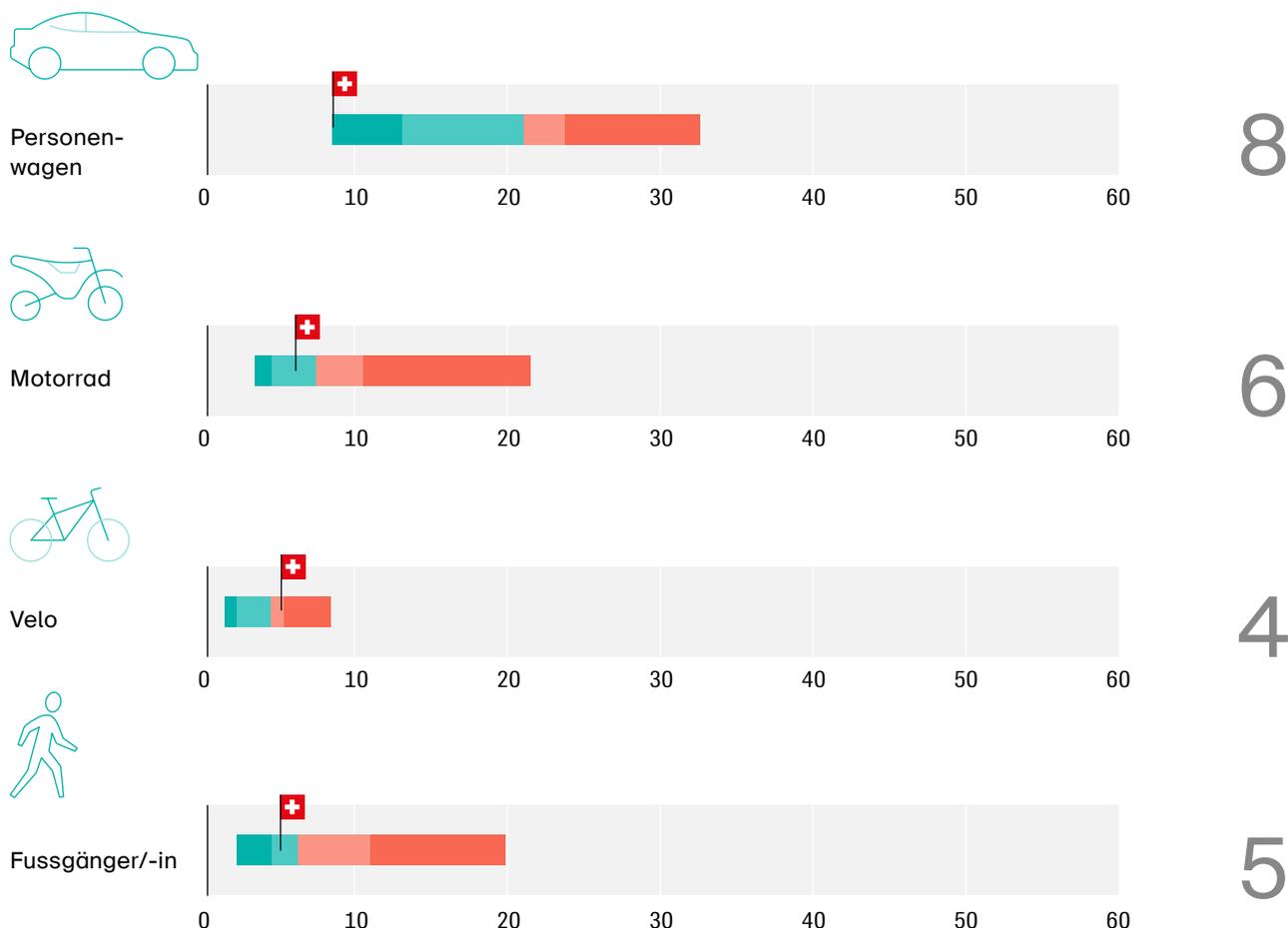
Internationaler Vergleich

Die BFU hat die Unfalldaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD aus den letzten fünf Jahren für 22 europäische Staaten ausgewertet, um herauszufinden, wo die Schweiz punkto Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich steht. Verglichen wird jeweils die Zahl der Todesopfer pro Million Einwohnerinnen und Einwohner.



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

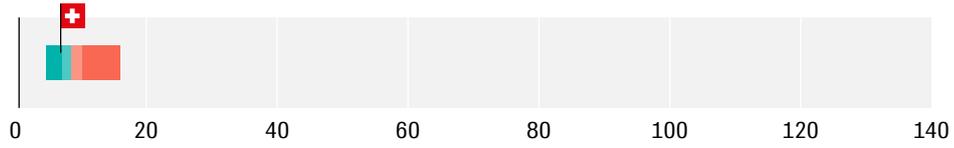


Autolenkende und ihre Passagierinnen und Passagiere sind in der Schweiz ausgesprochen sicher unterwegs. Für Motorradfahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es hingegen sicherere Länder mit einer tieferen Unfallbelastung. Und in der Hälfte der europäischen Länder kommen pro Million Einwohnerinnen und Einwohner weniger Velofahrende ums Leben als in der Schweiz.

Alter



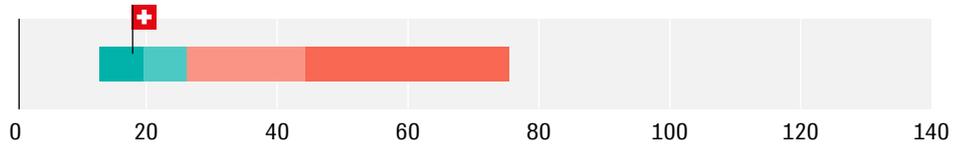
Kinder
(0-14)



4



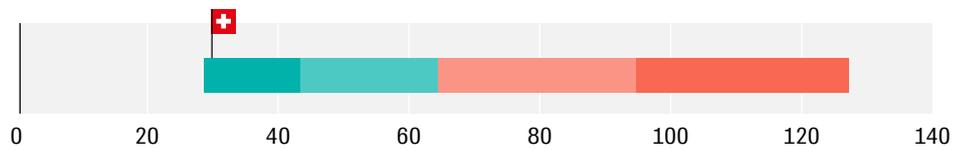
Jugendliche
(15-17)



18



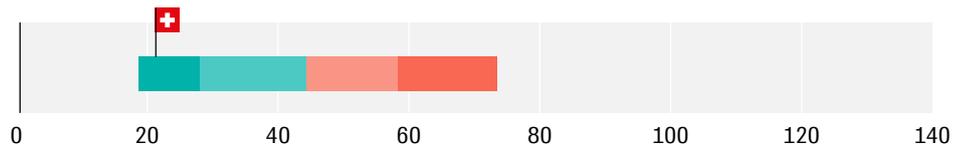
Junge
Erwachsene
(18-24)



32



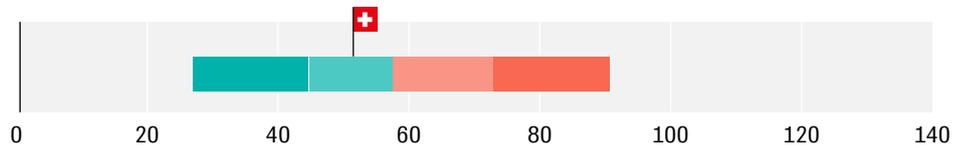
Erwachsene
(25-64)



21



Senioren/
-innen
(65+)



53

Während die Schweiz bei den Erwachsenen im sichersten Viertel figuriert, befindet sie sich bei den Kindern sowie den Seniorinnen und Senioren nur im Mittelfeld der europäischen Staaten. Besonders viele Unfälle betreffen ältere Menschen, welche zu Fuss unterwegs sind.

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach, 3001 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch
bfu.ch / bestellen.bfu.ch, Art.-Nr. 2.502

Autorin und Autoren

- Yvonne Achermann Stürmer, wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, BFU
- Roland Allenbach, Verantwortlicher Wissensmanagement, BFU
- Steffen Niemann, wissenschaftlicher Mitarbeiter Forschung, BFU

Redaktion

- Mario Cavegn, Leiter Strassenverkehr, Mitglied der Geschäftsleitung, BFU

Projektteam

- Jürg Beutler, Leiter Kommunikation, Mitglied der Geschäftsleitung, BFU
- Andrea Herrmann, Projektassistentin Forschung, BFU
- Mara Zenhäusern, Mediensprecherin, BFU

© BFU 2023

Alle Rechte vorbehalten. Verwendung unter Quellenangabe (siehe Zitationsvorschlag) erlaubt. Kommerzielle Nutzung ausgeschlossen.

Zitationsvorschlag

Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Niemann S.
Sicherheitsbarometer 2023: Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2023.
DOI:10.13100/BFU.2.502.01.2023

Abbildungsverzeichnis

- Titelbild: Getty Images
- Seite 2: Simon Iannelli

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.