

Geschwindigkeit

Überhöhte oder den Verkehrsbedingungen nicht angepasste Geschwindigkeit forderte im Jahr 2009 insgesamt 1139 Schwerverletzte und 118 Getötete und damit $\frac{1}{4}$ aller schweren Personenschäden im Strassenverkehr. Insbesondere auf Ausserortsstrassen hat eine falsche Geschwindigkeitswahl fatale Folgen. Bei Motorradfahrern wird insgesamt Geschwindigkeit häufiger als Unfallursache registriert als bei PW-Lenkern. Wenn aber die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten wird, liegt der Anteil der PW-Lenker höher.

Von 1999 bis 2009 nahmen die schweren Personenschäden durch Geschwindigkeitsunfälle um 36 % ab **1**. Obwohl nach wie vor die meisten Schwerverletzten und Getöteten PW-Insassen waren, ist die Entwicklung bei diesen positiv verlaufen: Die Anzahl der Opfer konnte in den letzten 10 Jahren halbiert werden (–49 %). Auch bei den Fussgängern (–48 %) und Mofafahrern (–54 %) zeigen sich **deutliche Verbesserungen**. Eine ungünstigere Bilanz weisen dagegen die Radfahrer auf (–11 %) und bei den Motorradfahrern wurde sogar eine Zunahme der schweren Personenschäden registriert (+8 %). Auffallend ist die **erhöhte Letalität** bei Geschwindigkeitsunfällen: Während im Gesamtunfallgeschehen 164 Getötete pro 10 000 Personenschäden gezählt werden, sind es bei Geschwindigkeitsunfällen 292 **2**. Die annähernd doppelt so hohe Letalität lässt sich in gleichem Mass bei allen Verkehrsteilnehmergruppen beobachten. Insgesamt führten Geschwindigkeitsunfälle im Jahr 2009 zu **24 % aller Schwerverletzten und 34 % aller Getöteten** im Strassenverkehr.

Zu den Geschwindigkeitsunfällen zählen nicht nur Unfälle, bei denen die gesetzliche oder signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten wird, sondern auch solche, bei denen Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit nicht an die situativen Bedingungen anpassen: So forderte das «Nichtanpassen an die Linienführung» mit 513 Schwerverletzten und 54 Getöteten die meisten Opfer bei Geschwindigkeitsunfällen **3**. Diese Ursache wurde bei 55 % der an schweren Geschwindigkeitsunfällen beteiligten Motorradfahrer registriert. Bei den PW-Lenkern waren es geringere 38 %.

Nach «Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse» stand an 3. Stelle der Geschwindigkeitseinflüsse das «Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit» mit insgesamt 197 schweren Personenschäden im Jahr 2009. Bei diesen Unfällen wurden häufiger PW-Lenker als Motorradfahrer bemängelt. Mit 517 Getöteten pro 10 000 Personen-

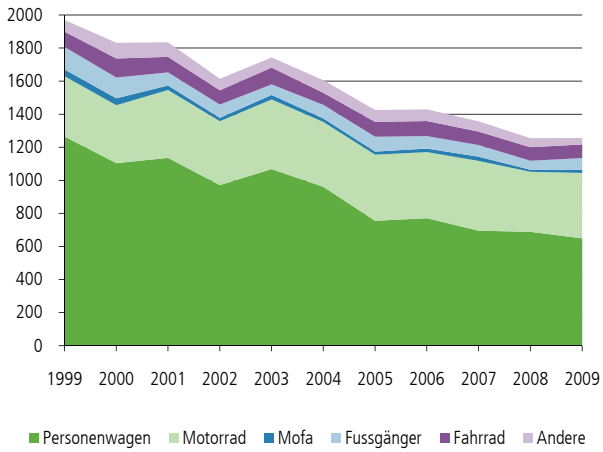
schäden waren diese Unfälle zudem besonders folgenreich. Eine etwa gleich hohe Letalität wird beim «Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse» registriert. Hierzu zählen überproportional viele **Unfälle in der Nacht** oder bei Regen und Nebel.

In mehr als der Hälfte der schweren Personenschäden bei Unfällen in Kurven wurde die Geschwindigkeit bemängelt **5**. Auch nasse, verschneite oder vereiste Fahrbahnen fördern das Risiko einer falschen Geschwindigkeitswahl. Vor allem aber in den **Nachtstunden am Wochenende** wird Geschwindigkeit zu einer zentralen Unfallursache.

Mehr als die Hälfte der schweren Personenschäden durch Geschwindigkeitsunfälle wurde auf **Ausserortsstrassen** gefordert und dort zu 60 % durch Alleinunfälle **4**. Zudem ist die Letalität ausserorts doppelt so hoch wie innerorts und auf Autobahnen.

Insgesamt wurden 16 % aller in schwere Unfälle verwickelten Fahrzeuglenker wegen nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit bemängelt. Bei den Männern waren es 18 %, bei den Frauen 10 %. Deutliche Unterschiede lassen sich bei den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen feststellen: PW-Lenker wurden zu 16 %, Motorradfahrer zu 23 % bemängelt. Bei Mofa- und Radfahrern fällt der Anteil dagegen geringer aus (8 und 6 %). Auch das **Alter der Fahrzeuglenker** spielt eine zentrale Rolle **6**: Die 18- bis 24-Jährigen waren mit 33 % bei den Männern und 17 % bei den Frauen die Altersklasse, bei der am häufigsten eine falsche Geschwindigkeitswahl registriert wurde. Zudem ist dies die einzige Altersklasse, in der der Anteil der bemängelten PW-Lenker (33 %) höher ist als derjenige der Motorradfahrer (27 %).

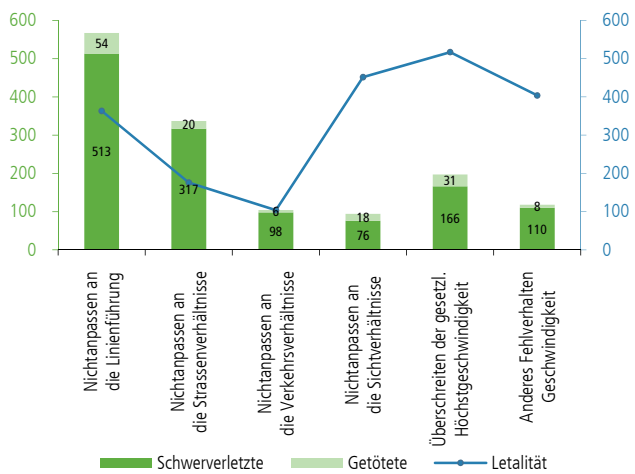
1 Entwicklung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 1999–2009



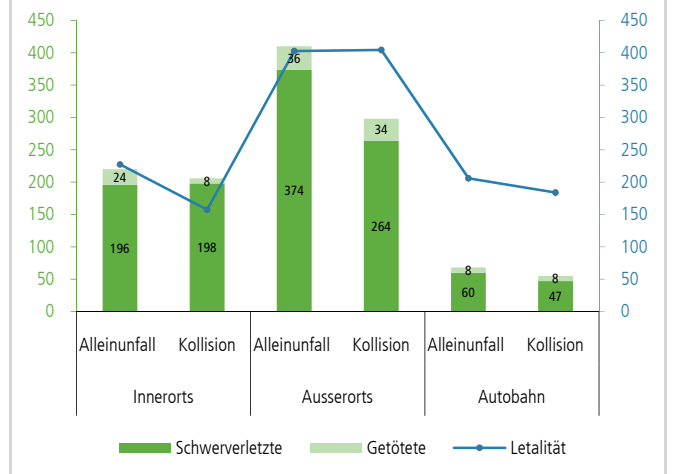
2 Schwere Personenschäden (2009) und Letalität (Ø 1999–2009) bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte	Getötete	Letalität
Personenwagen	583	67	246
Motorrad	366	30	428
Mofa	19	0	263
Fahrrad	74	8	240
Fussgänger	60	11	737
Andere	37	2	314
Total	1 139	118	292

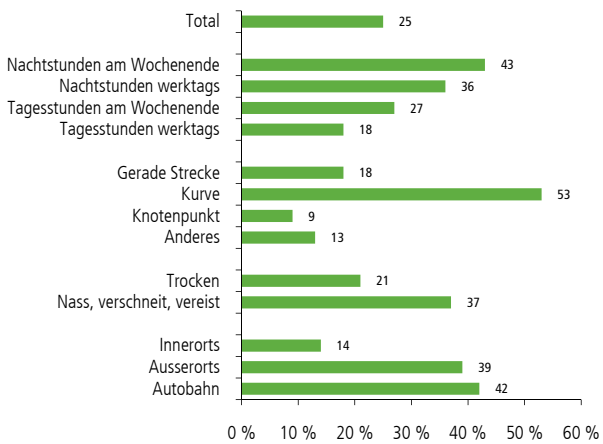
3 Schwere Personenschäden (2009) und Letalität (Ø 1999–2009) nach Geschwindigkeitseinfluss



4 Schwere Personenschäden (2009) und Letalität (Ø 1999–2009) bei Geschwindigkeitsunfällen nach Unfalltyp und Ortslage



5 Anteil der schweren Personenschäden durch Geschwindigkeitsunfälle nach ausgewählten Merkmalen, 2009



6 Anteil Fahrzeuglenker mit Mangel «Geschwindigkeit» bei schweren Unfällen nach Alter und Geschlecht, Ø 1999–2009

