

Hintergrundinformation

Zürich, 3. März 2010

«Slow down. Take it easy» – Präventionskampagne für angepasste Geschwindigkeit im Strassenverkehr

Hintergrund

Unfälle im Strassenverkehr passieren vor allem aus vier Gründen: Ein Verkehrsteilnehmer ist nicht aufmerksam, missachtet den Vortritt, ist angetrunken oder ist zu schnell unterwegs. Zu schnell heisst aber nicht unbedingt, dass immer die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Zu schnell kann auch heissen, dass der Autolenker oder Motorradfahrer die Geschwindigkeit nicht an die Strassen-, Verkehrs- oder Sichtverhältnisse anpasst. Nicht angepasste Geschwindigkeit führt immer wieder zu gravierenden Unfällen und Verkehrsopfern. In den letzten Jahren verunfallten jährlich durchschnittlich 20'000 Personen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit, von denen 5'200 verletzt wurden. 130 Personen pro Jahr verlieren dabei ihr Leben.

Im Berufsverkehr gibt es am meisten Getötete und Schwerverletzte, also zwischen 7 und 9 Uhr morgens und abends zwischen 17 und 19 Uhr.

An Wochenenden erhöht sich die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten nochmals. Besonders Freitag- und Samstagnacht zwischen 19 und 5 Uhr morgens. In dieser Zeit ereignen sich 20% aller tödlichen Geschwindigkeitsunfälle.

Ausserorts ereignen sich die schlimmsten Geschwindigkeitsunfälle. Hier sind die Verletzungen am schwersten.

Nachts gibt es im Verhältnis doppelt so viele Geschwindigkeitsunfälle als am Tag. Bei 30% der nächtlichen Unfälle ist nicht angepasste Geschwindigkeit die Ursache.

Je schneller gefahren wird, desto schwerer sind die Unfallfolgen. Mit höherer Geschwindigkeit steigen die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls und die Schwere der Verletzungen.

Fussgänger und Zweiradfahrer sind besonders gefährdet. Zusammenstösse von Autos mit 50 km/h und Fussgängern enden für letztere sehr oft tödlich. Mit 30 km/h verringert sich das Risiko eines tödlichen Unfalls um 86 Prozent.

Männer verursachen dreieinhalb Mal so viele Geschwindigkeitsunfälle wie Frauen.

Junge Lenker zwischen 18 und 30 Jahren verursachen besonders häufig Geschwindigkeitsunfälle.

Bei den **Motorradfahrenden** haben im Laufe der vergangenen zehn Jahre die Schleuder- und Selbstunfälle deutlich stärker zugenommen als die Kollisionsunfälle und sind mit einem Anteil von 38% am Gesamtunfallgeschehen von Motorradfahrenden die häufigste Unfallart. Bei den Selbstunfällen ist der primäre Unfallgrund überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit.

Weitere Informationen

SINUS-Report 2009 www.bfu.ch/PDFLib/1317_74.pdf

bfu-Sicherheitsdossier Nr. 05, Motorrad, 2009 www.bfu.ch/PDFLib/1212_22473.pdf

Kontakt für Medienschaffende

SVV: Frank Keidel, Medienstelle des Schweizerischen Versicherungsverbandes SVV,
Tel. 044 208 28 72, frank.keidel@svv.ch; Zentrale: Tel. 044 208 28 28

bfu: Daniel Menna, Medienstelle der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung,
Tel. 031 390 21 16, d.menna@bfu.ch; Zentrale: Tel. 031 390 22 22

Geschwindigkeit

Obwohl die Anzahl der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen in den letzten 10 Jahren überproportional abgenommen hat, forderten im Jahr 2008 nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeiten 23 % aller Schwerverletzten und 41 % aller Getöteten im Strassenverkehr. Während bei Geschwindigkeitsunfällen von Motorradfahrern fast ausschliesslich diese selbst zu den Opfern zählen, sind bei den PW-Lenkern auch Mitfahrer und Kollisionsgegner in hoher Zahl betroffen.

Unfälle wegen nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit verursachten im Jahr 2008 insgesamt 1256 schwere Personenschäden **2**. Obwohl die Zahl der Opfer bei Geschwindigkeitsunfällen im Vergleich zum Gesamtunfallgeschehen in den letzten 10 Jahren überproportional abgenommen hat (Geschwindigkeitsunfälle –31 %, Gesamtunfallgeschehen –25 %), ist Geschwindigkeit heute noch für 23 % aller Schwerverletzten und **41 % aller Getöteten** verantwortlich. Bei den PW-Insassen und Motorradfahrern gibt die Polizei sogar bei jedem 2. Todesopfer Geschwindigkeit als Ursache an.

Bis auf die Motorradfahrer (+6 %) kann ein Rückgang der Opferzahlen bei allen Verkehrsteilnehmern beobachtet werden **1**. Insbesondere diejenigen bei den Fussgängern sind um mehr als die Hälfte zurückgegangen (–56 % bei Geschwindigkeitsunfällen, –38 % im Gesamtunfallgeschehen). Geschwindigkeitsunfälle sind mit einer **erhöhten Letalität** verbunden: Während im Gesamtunfallgeschehen auf 10 000 Personenschäden 170 Verkehrsteilnehmer ums Leben kommen, sind es bei Geschwindigkeitsunfällen 299. Bei den Fussgängern und Radfahrern verdoppelt der Geschwindigkeitseinfluss die Letalität. Bei den Motorradfahrern ist diese sogar um den Faktor 2,4 erhöht.

Geschwindigkeitsunfälle variieren je nach Jahreszeit. Bei den PW-Lenkern ist nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit insbesondere in den Wintermonaten ein Problem. Rund die Hälfte aller schweren Personenschäden von Dezember bis Februar wird auf Geschwindigkeit zurückgeführt. Bei den Motorradfahrern steigt der Anteil in den Sommermonaten an **3**.

Geschwindigkeit als Unfallursache wird häufiger an den **Wochenenden** bemängelt. Beginnend am Freitag steigt der Anteil der durch Geschwindigkeit geforderten Opfer an Samstagen und Sonntagen auf über 30 % an, während er an Werktagen bei 23 % liegt. Auch im Tagesverlauf zeigen sich deutliche Unterschiede. In den **Abend- und Nacht-**

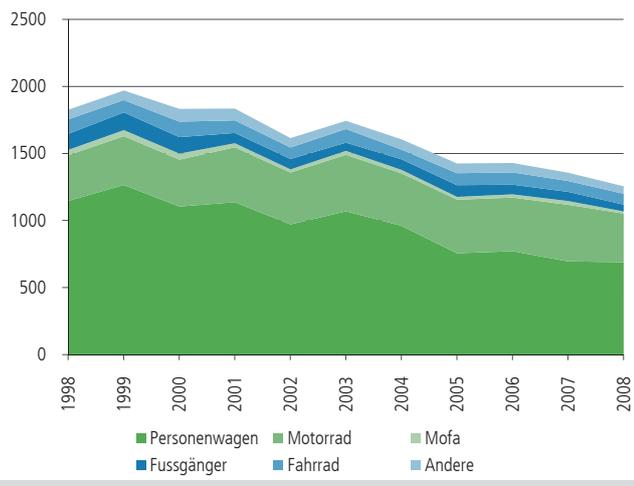
stunden beträgt der Anteil der Geschwindigkeitsopfer an allen Schwerverletzten und Getöteten durchschnittlich 42 %. Von 6 bis 19 Uhr liegt er bei 22 %. Nach Verkehrsteilnahme differenziert zeigt sich dieser Verlauf besonders deutlich bei den PW-Insassen **4**.

Gemäss den im Unfallprotokoll detailliert festgehaltenen Geschwindigkeitseinflüssen führen das Nichtanpassen an die Linienführung und die Strassenverhältnisse sowie das Überschreiten der gesetzlichen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit zu den meisten schweren Personenschäden. Da das Überschreiten der Geschwindigkeitslimiten für die Polizei am Unfallort aber nicht immer eindeutig feststellbar ist, dürfte dieses Problem eher unterschätzt werden.

Unfälle mit nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit fordern nicht nur Opfer unter den bemängelten Fahrzeuglenkern selbst. Insgesamt wurden im Jahr 2008 184 PW-Lenker wegen Nichtanpassens an die Linienführung schwer verletzt oder getötet. Gleichzeitig forderten diese Unfälle 67 schwere Personenschäden unter den **Mitfahrern**. Weiter wurden **60 beteiligte Verkehrsteilnehmer** schwer verletzt oder getötet **5**.

Schleuder-/Selbstunfälle fordern am meisten Opfer. Kollisionen führen zu mehr Opfern unter den Kollisionsgegnern als unter den PW-Lenkern selbst. Oftmals sind hier schwächere Verkehrsteilnehmer wie Motorrad- und Radfahrer sowie Fussgänger betroffen. Bei den Motorradfahrern sieht die Bilanz dementsprechend anders aus: Selbst bei Kollisionen sind die Opfer überwiegend die Lenker selbst **6**.

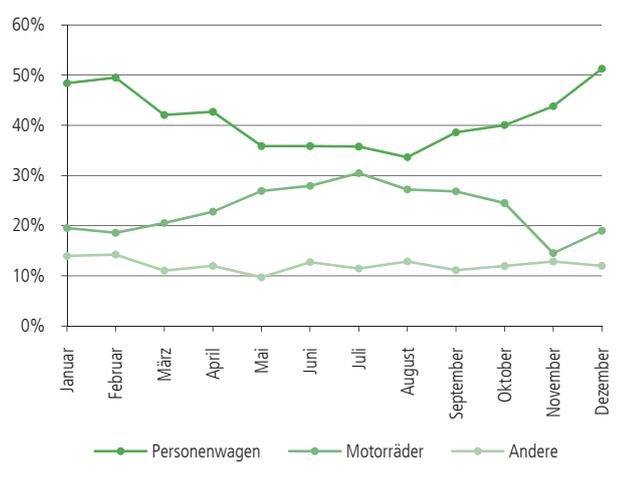
1 Entwicklung der schweren Personenschäden bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme, 1998–2008



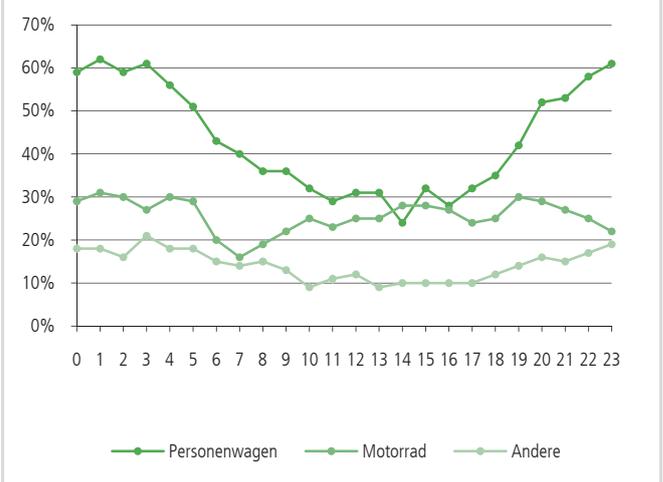
2 Schwere Personenschäden (2008) und Letalität (Ø 1998–2008) bei Geschwindigkeitsunfällen nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte	Getötete	Letalität
Personenwagen	608	81	255
Motorrad	322	41	431
Mofa	9	4	281
Fahrrad	76	5	230
Fussgänger	47	7	760
Andere	47	9	321
Total	1 109	147	299

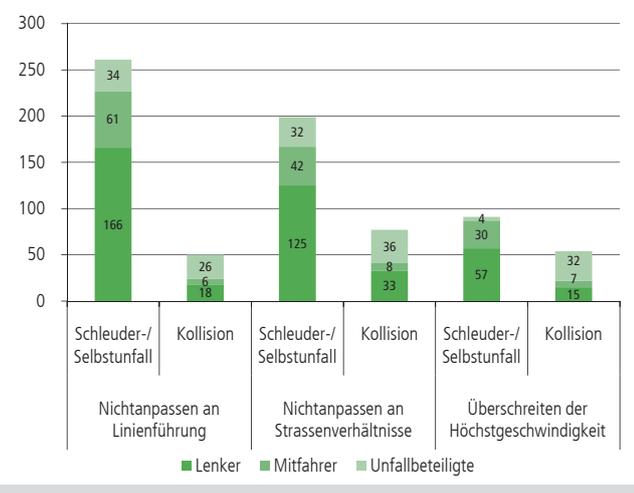
3 Anteil der schweren Personenschäden durch Geschwindigkeitseinfluss nach Verkehrsteilnahme und Unfallmonat, Ø 1998–2008



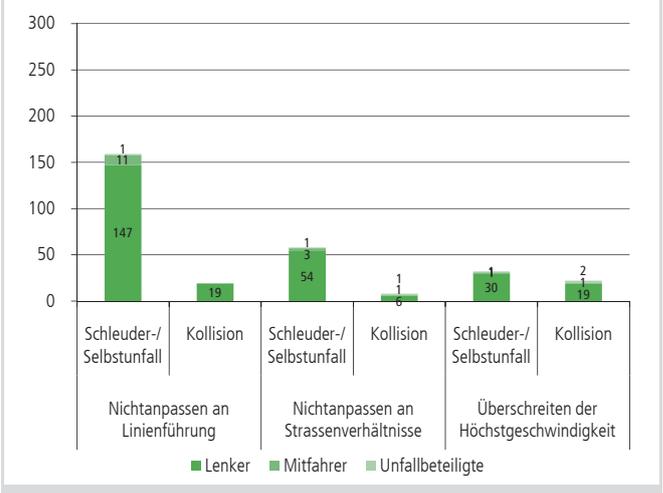
4 Anteil der schweren Personenschäden durch Geschwindigkeitseinfluss nach Verkehrsteilnahme und Unfallstunde, Ø 1998–2008



5 Schwere Personenschäden bei Unfällen von PW-Lenkern nach Geschwindigkeitseinfluss und Unfalltyp, 2008



6 Schwere Personenschäden bei Unfällen von Motorradlenkern nach Geschwindigkeitseinfluss und Unfalltyp, 2008



Junge Erwachsene

Im Jahr 2008 wurden 4 von 5 jungen Erwachsenen als PW-Insassen oder Motorradfahrer schwer verletzt oder getötet. Junge PW-Lenker tragen trotz deutlichem Rückgang in den letzten 10 Jahren ein hohes bevölkerungsbezogenes Risiko, schwer zu verunfallen. Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit bleibt die Hauptursache der Selbstunfälle.

Die schweren Personenschäden bei den jungen Erwachsenen haben in den letzten 10 Jahren um 30 % abgenommen **1**. Überdurchschnittlich reduziert hat sich die Anzahl der Schwerverletzten und Getöteten bei den Mofafahrern, den Radfahrern und den PW-Insassen. Dagegen zeigt sich bei den **Motorradfahrern** nur ein unterdurchschnittlicher Rückgang der Opferzahlen (-13 %). Als Fussgänger werden heute etwa gleich viele junge Erwachsene verletzt oder getötet wie vor 10 Jahren. Total sind 2/3 aller Opfer Männer. Anders ist das Geschlechterverhältnis bei Motorradfahrern, wo der Männeranteil an den Opfern durchschnittlich 85 % beträgt. Bei Fussgängern verunfallen gleich viele Männer wie Frauen.

Von den verunfallten 18- bis 24-Jährigen waren 2008 50 % PW-Insassen und 30 % Motorradfahrer **2**. Auffallend bei beiden Kategorien ist die hohe **Letalität**, die mit 155 bzw. 170 Getöteten pro 10 000 Personenschäden höher liegt als bei den Fussgängern.

Das höchste **bevölkerungsbezogene Risiko** der jungen Erwachsenen für schwere Unfälle haben die 19- und 20-jährigen PW-Lenker **4**. Pro 100 000 Einwohner sind rund 200 von ihnen an Unfällen beteiligt, bei den 18-Jährigen sind es halb so viele. Es ist zu vermuten, dass der Anteil der **Führerausweisbesitzer** bei den 18-Jährigen und damit auch deren Fahrleistung im Strassenverkehr geringer ist. In dieser Altersgruppe haben Motorradfahrer geringere Risiken als PW-Lenker. Auffallend oft verunfallen die 18-Jährigen, vor allem mit Kleinmotorrädern.

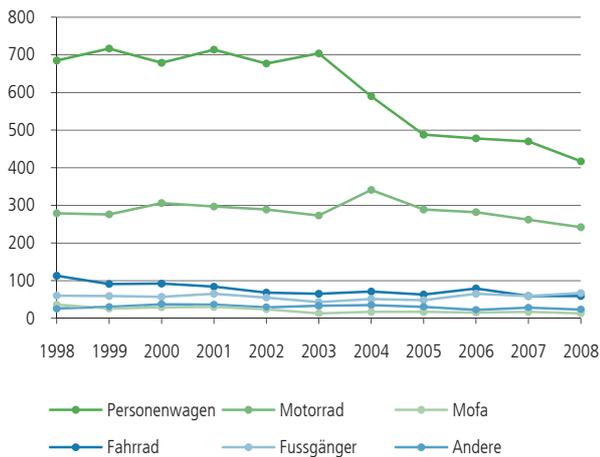
In den letzten 10 Jahren hat das bevölkerungsbezogene Unfallrisiko der jungen Erwachsenen generell abgenommen **3**. Besonders markant mit 40 % ist der Rückgang bei den PW-Lenkern. Bei den motorisierten Zweirädern beträgt er dagegen lediglich 20 %. Bei den Fussgängern ist das Risiko ebenfalls erheblich gesunken (-60 %). Insgesamt ist in dieser Altersklasse die **Gefährdung** für Fussgänger und Radfahrer deutlich geringer als für motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Die 18- bis 24-Jährigen sind annähernd an 1/3 aller schweren Schleuder-/Selbstunfälle beteiligt. Bei schweren Kollisionen ist es jeder 5. Vergleichbar hohe Anteile erreichen die jungen Motorradlenker **5**.

Die hohe Beteiligung der jungen Erwachsenen an Selbstunfällen und die hohe Letalität der PW-Insassen und Motorradfahrer lassen sich mit der von der Polizei vermuteten Unfallursache begründen: Bei 70 % der PW-Lenker und 55 % der Motorradfahrer vermutet sie den Einfluss von unangepasster oder überhöhter **Geschwindigkeit**. Bei den Kollisionen stehen dagegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung an 1. Stelle, bei den PW-Lenkern das **Missachten des Vortrittsrechts**.

Bei den schweren Unfällen mit Beteiligung von jungen PW-Lenkern wurden im Jahr 2008 insgesamt 278 der Lenker schwer verletzt und 21 getötet **6**. 128 Mitfahrer wurden dabei schwer verletzt und 7 getötet. Bei den Kollisionsgegnern waren insbesondere weitere PW-Insassen und Motorradfahrer betroffen, so dass insgesamt 800 Schwerverletzte und 47 Getötete allein aus diesen Unfällen resultieren. Bei den Motorradfahrern sieht die Bilanz anders aus: Obwohl junge Motorradfahrer häufig an Kollisionsunfällen beteiligt sind, sind sie meist selbst die Opfer. Unter den Opfern der **Kollisionsgegner** sind hauptsächlich andere Motorradfahrer und Fussgänger.

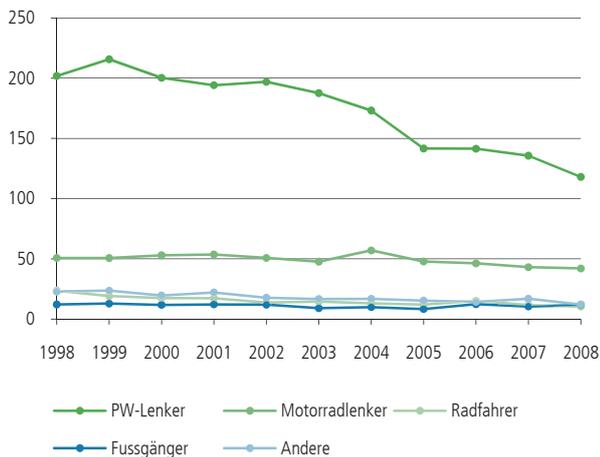
1 Entwicklung der schweren Personenschäden bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 1998–2008



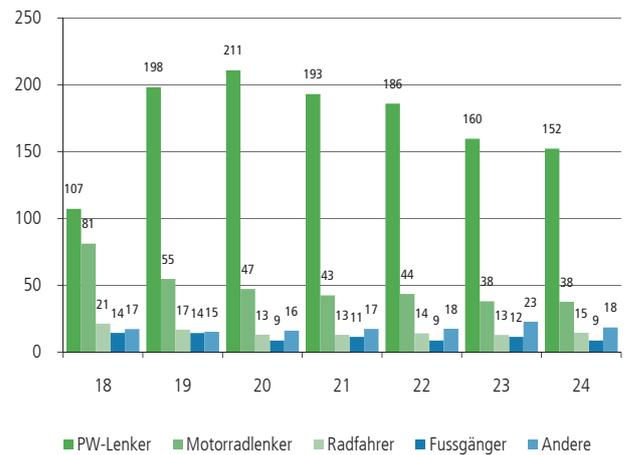
2 Schwere Personenschäden (2008) und Letalität (Ø 1998–2008) bei jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte	Getötete	Letalität
Personenwagen	389	28	155
Motorrad	229	13	170
Mofa	13	0	35
Fahrrad	59	0	66
Fussgänger	67	0	138
Andere	20	3	208
Total	777	44	151

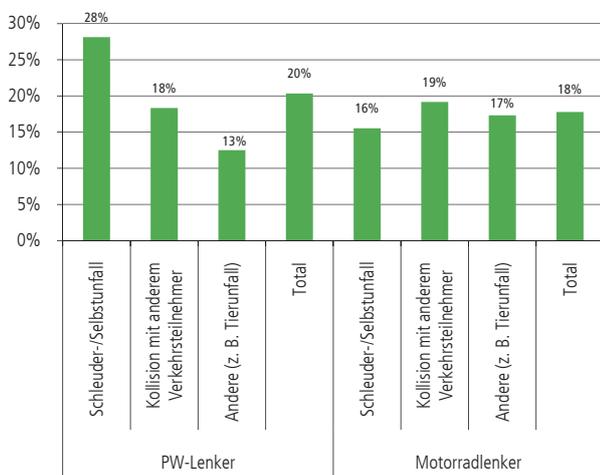
3 Entwicklung der beteiligten jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) pro 100 000 Einwohner bei schweren Unfällen nach Verkehrsteilnahme, 1998–2008



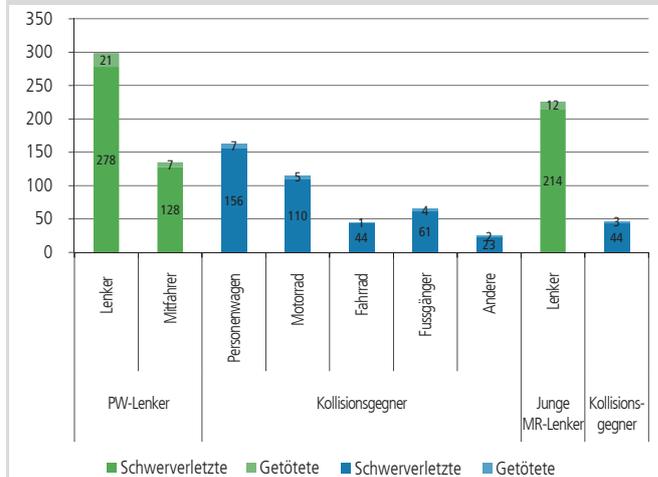
4 Beteiligte junge Erwachsene pro 100 000 Einwohner bei schweren Unfällen nach Alter und Verkehrsteilnahme, Ø 1998–2008



5 Anteil der beteiligten jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) bei schweren Unfällen nach Unfalltyp und Verkehrsteilnahme, 2008



6 Schwere Personenschäden bei Unfällen mit Beteiligung von jungen Erwachsenen (18–24 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 2008



Motorrad

Die Anzahl schwerer Personenschäden bei Motorradfahrern ist im Verlauf des letzten Jahrzehnts um 15 % gestiegen. Beinahe 2/3 der Motorradopfer sind auf Kollisionen zurückzuführen, die sich hauptsächlich an Knoten beim Abbiegen oder Queren ereignen. Hauptkollisionsgrund ist das Missachten des Vortrittsrechts durch die Kollisionsgegner. Mehr als 1/3 der Opfer geht auf das Konto von Schleuder-/Selbstunfällen. Diese sind primär durch unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit verursacht.

Bei den schwer oder tödlich verletzten Motorradopfern konnte zwar von 2007 auf 2008 eine markante Reduktion von 13 % verzeichnet werden, dennoch ergibt sich über das letzte Jahrzehnt insgesamt eine Zunahme von 15 %. Die **10-Jahresentwicklung** der schwer verunfallten Motorradfahrer verlief damit gegenläufig zu allen anderen Verkehrsteilnehmergruppen, bei denen Reduktionen der schweren Personenschäden von mindestens 15 % zu beobachten sind. Der Anteil der Motorrad-Unfallopfer steigt zunehmend an: Während 1998 noch rund 18 % aller Strassenverkehrsoffer Motorradfahrer waren, sind es heute bereits 28 %.

Die Zunahme der schweren Personenschäden ist primär durch die negative Entwicklung bei den 45- bis 64-Jährigen (+63 %) sowie den Jugendlichen (+155 %) bedingt **1**. Bezogen auf die **Motorradkategorien** kann festgestellt werden, dass sich die Opferzahlen in den beiden kleineren Kategorien (Kleinmotorräder und Motorräder bis 125 ccm) auf dem gleichen Niveau bewegen wie vor 10 Jahren. Bei der oberen Kategorie (Motorräder über 125 ccm) ist demgegenüber ein Anstieg um 1/3 zu verzeichnen **5**. Mit gegenwärtig knapp 800 schweren Personenschäden ist dies die Motorradkategorie mit den meisten Opfern.

2008 mussten über 1400 schwer oder tödlich verletzte Motorradfahrer beklagt werden **2**. Die beiden **Unfalltypen**, die mit Abstand die meisten dieser Opfer bedingen, sind einerseits Schleuder-/Selbstunfälle und andererseits Kollisionsunfälle beim Abbiegen oder Queren **4**. Erstere kommen nicht nur häufig vor, sondern sind gleichzeitig auch noch überdurchschnittlich schwerwiegend: Auf 10 000 Personenschäden kommen über 300 Getötete (Letalität: 306). Einzig bei den Begegnungsunfällen ist die Sterbewahrscheinlichkeit noch höher (Letalität: 483).

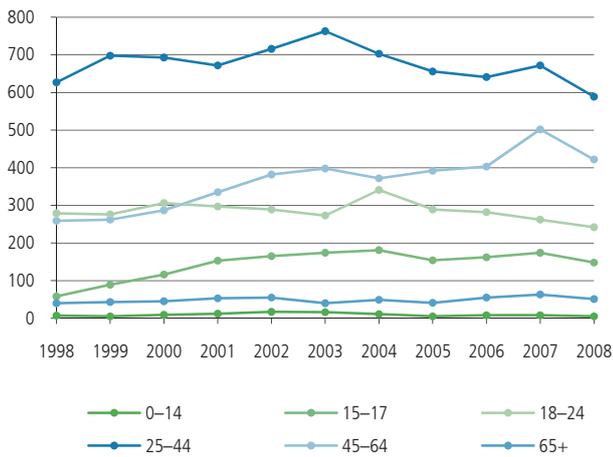
Durch **Schleuder-/Selbstunfälle** wird mehr als 1/3 der schweren Personenschäden verursacht. Der primäre Grund für diese Unfälle liegt in der unangepassten oder überhö-

ten Geschwindigkeit – beinahe die Hälfte ist darauf zurückzuführen **3**. An 2. Stelle der Unfallursachen steht die Mängelkategorie «Unaufmerksamkeit und Ablenkung». Diese wird von der rapportierenden Polizei bei 1/3 der Selbstunfälle registriert. Erwähnenswert ist, dass ein beachtlicher Teil der Selbstunfälle auf mangelhafte Fahrzeugbedienung zurückzuführen ist – ein Indiz dafür, dass Lenker die anspruchsvolle Motorradbedienung nicht immer beherrschen.

Beinahe 2/3 der schweren Personenschäden entstehen bei einer **Kollision** mit einem anderen Verkehrsteilnehmer (zumeist ein PW-Lenker). Mehr als die Hälfte dieser Kollisionen wird ausschliesslich durch Fehler der Kollisionsgegner verursacht (54 %). Die Motorradfahrer sind in 30 % der Kollisionen die Alleinschuldigen, bei den restlichen 16 % verteilt sich die Schuldlast auf beide Parteien. Die Analyse der Unfallursachen ergibt seitens der Motorradfahrer keine Auffälligkeiten, ganz im Gegensatz zu den Kollisionsgegnern, bei denen sich ein sehr prägnantes Bild zeigt **3**: In beinahe der Hälfte aller Kollisionen missachten die Kollisionsgegner das Vortrittsrecht der Motorradfahrer.

Das Unfallgeschehen der Motorradfahrer ist stark durch **saisonale Schwankungen** geprägt **6**. In der Sommerzeit sind deutlich mehr Verkehrsoffer zu verzeichnen als in den Wintermonaten – primär infolge der erhöhten Exposition. Aber nicht nur die Anzahl Unfallopfer, sondern auch die Unfallschwere variiert im Jahresverlauf. Das Risiko eines tödlichen Unfallausgangs ist in den Monaten Mai bis Juli mehr als doppelt so gross wie im Winter.

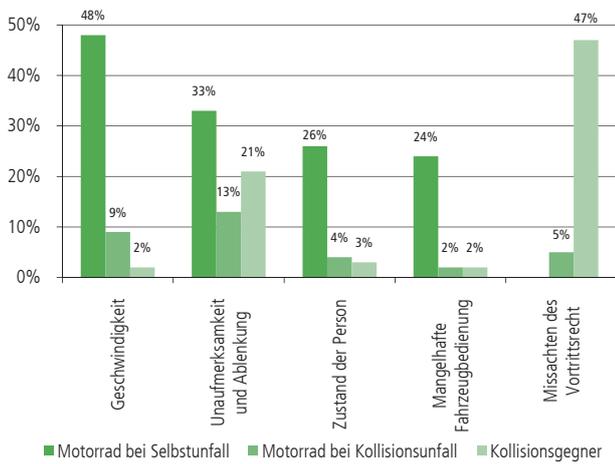
1 Entwicklung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrern nach Alter, 1998–2008



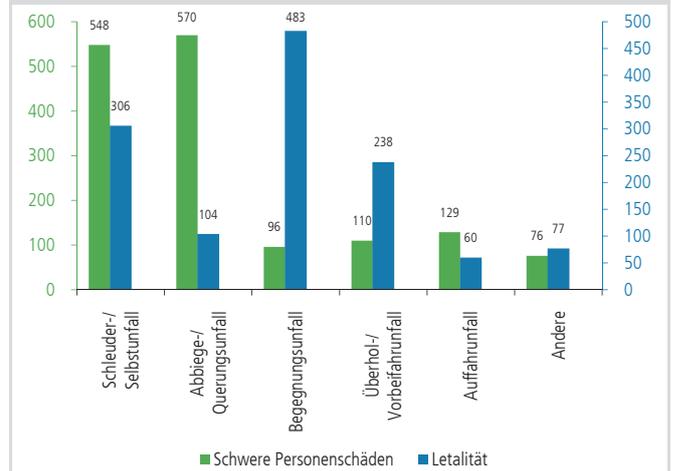
2 Schwere Personenschäden (2008) und Letalität (Ø 1998–2008) bei Motorradfahrern nach Alter

Alter	Schwerverletzte	Getötete	Letalität
0–14	4	1	168
15–17	144	4	67
18–24	229	13	170
25–44	558	31	200
45–64	394	28	192
65+	45	6	388
Total	1 374	83	179

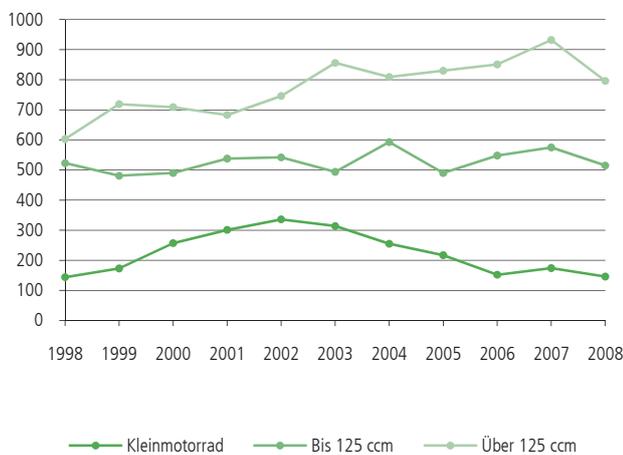
3 Anteil der beanstandeten Personen bei schweren Motorradunfällen nach Mangel, Ø 1998–2008



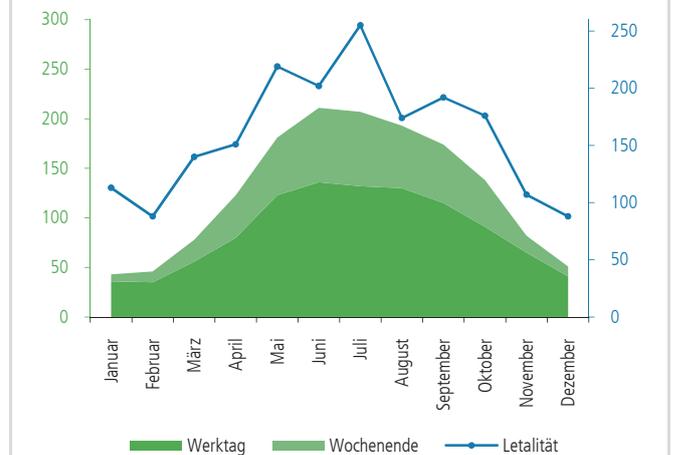
4 Letalität und schwere Personenschäden bei Motorradfahrern nach Unfalltyp, Ø 1998–2008



5 Entwicklung der schweren Personenschäden nach Motorradkategorie, 1998–2008



6 Letalität und schwere Personenschäden bei Motorradfahrern nach Monat und Wochenabschnitt, Ø 1998–2008



Kinder

Das Unfallgeschehen der Kinder bis 14 Jahre entwickelte sich sehr erfreulich. In den letzten 10 Jahren halbierte sich die Anzahl der schweren Personenschäden. Dennoch wurden im Jahr 2008 immer noch 274 Kinder schwer verletzt und 10 getötet. Besonders gefährdet sind sie als Fussgänger und Radfahrer. Fehlerhaftes Verhalten beim Queren von Strassen und Missachten des Vortritts auf dem Mofa oder dem Fahrrad sind verantwortlich für einen hohen Anteil der Opfer in dieser Altersklasse.

Kinder zählen neben den Senioren zu den **vulnerablen Verkehrsteilnehmern**. Sie sind oft zu Fuss oder auf dem Fahrrad unterwegs und gelten darum als schwache Verkehrsteilnehmer. Umso erfreulicher ist die Abnahme der schweren Personenschäden bei Kindern in den letzten 10 Jahren. Verglichen mit 1998 hat sich die Anzahl der Opfer halbiert **1**.

Aber nicht alle Verkehrsteilnehmergruppen profitierten gleichermassen von der Abnahme. Eine überdurchschnittliche Reduktion zeigt sich bei den PW-Insassen. Sie ist zurückzuführen auf das gestiegene Sicherheitsniveau der Fahrzeuge und die vermehrte Nutzung von **Kinderrückhaltesystemen**. Ebenfalls erfreulich ist die Entwicklung bei den Radfahrern: Zwar nahmen die Opferzahlen gegenüber dem Vorjahr zu, doch zeigt sich seit 1998 auch hier eine Abnahme um weit über die Hälfte.

Im Jahr 2008 wurden insgesamt 274 Kinder im Alter bis zu 14 Jahren bei Strassenverkehrsunfällen schwer verletzt, 10 wurden getötet **2**. 70 % der Schwerverletzten und die Hälfte der Getöteten waren zu Fuss oder auf dem Fahrrad unterwegs. Speziell ist die Situation der **14-Jährigen**. Sie können bereits motorisiert aktiv am Strassenverkehr teilnehmen. Deshalb zeigen die einzelnen Jahrgänge in der untersuchten Altersklasse deutliche Unterschiede im Unfallgeschehen **5**. Bemerkenswert ist auch, dass die Unfallbeteiligung der Mädchen mit steigendem Alter zuerst abnimmt und danach wieder ansteigt. Mit zunehmendem Alter verschiebt sich der Geschlechteranteil bei Fussgängern und Radfahrern zum Nachteil der Mädchen. Der Anteil der Jungen am Unfallgeschehen liegt aber bei allen Jahrgängen höher als bei den Mädchen: Bei den Mofafahrern im Alter von 14 Jahren sind es 80 %. Unterschiede nach Lebensalter zeigen sich auch beim **Sterberisiko** der Kinder **6**. Dieses sinkt deutlich mit steigendem Alter. Eine Ausnahme bilden die 14-Jährigen, bei denen die Letalität wieder zunimmt.

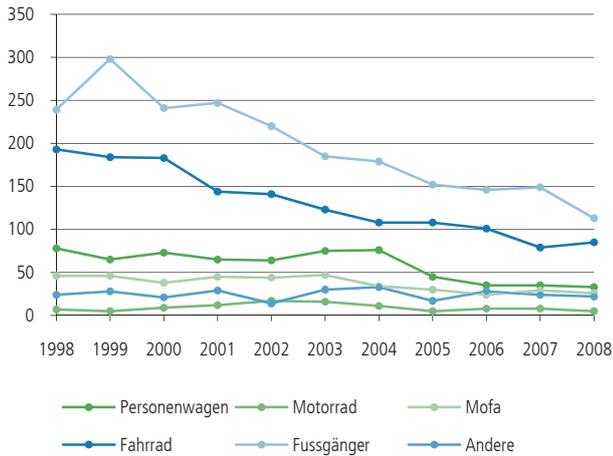
Als **aktive Verkehrsteilnehmer** sind Kinder insbesondere als Fussgänger und als Radfahrer bei Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern gefährdet. Aber auch die Personenschäden bei Mofafahrern dürfen nicht vernachlässigt werden. Hier muss berücksichtigt werden, dass lediglich ein Jahrgang der Altersklasse der 0- bis 14-Jährigen diesen Fahrzeugtyp nutzen darf.

Im Jahr 2008 war der grösste Teil der schweren Personenschäden bei Kindern auf **Kollisionen** mit anderen Verkehrsteilnehmern zurückzuführen (82 %) **3**. Bei **Schleuder-/Selbstunfällen** mit dem Fahrrad oder dem Mofa muss aber von einer Dunkelziffer ausgegangen werden. Die Bedeutung dieses Unfalltyps wird dadurch in der offiziellen Statistik unterschätzt.

Bei den Kindern als Fussgänger fällt hauptsächlich ein **fehlerhaftes Verhalten** beim Queren von Fahrbahnen auf **4**. Ursache dafür könnten ein unzureichendes Gefahrenbewusstsein und ungenügende Kenntnisse der Gefahren im Strassenverkehr sein. Hier sollte erfolgreiche Prävention ansetzen. Das gilt aber auch für die motorisierten Kollisionsgegner, die in 59 % aller Unfälle zumindest eine Teilschuld tragen. Das Missachten der **Anhaltepflicht** vor dem Fussgängerstreifen sowie Unaufmerksamkeit und Ablenkung sind bei ihnen die häufigsten Ursachen.

Den Fahrzeuglenkern im Alter bis 14 Jahre wird in 80 % aller Fälle eine Mitschuld zugeschrieben, den Kollisionsgegnern in 39 %. Hauptursache bei beiden ist die Vortrittsmissachtung.

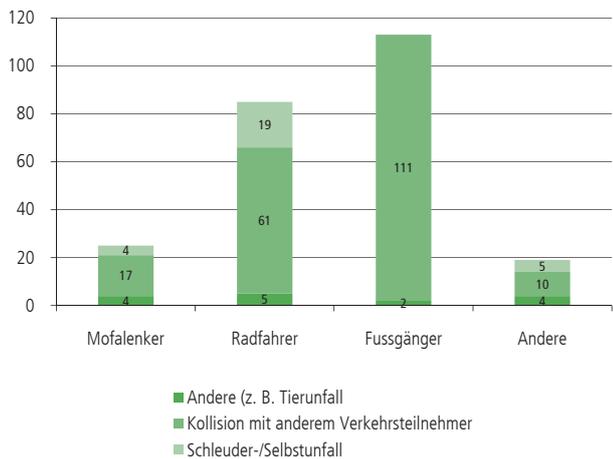
1 Entwicklung der schweren Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme, 1998–2008



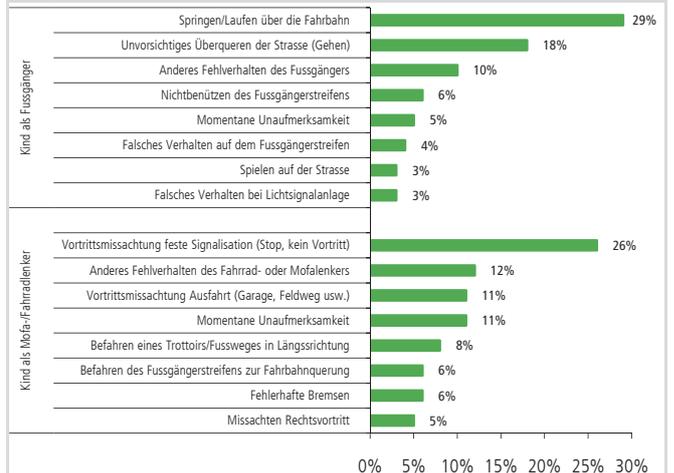
2 Schwere Personenschäden (2008) und Letalität (Ø 1998–2008) bei Kindern (0–14 Jahre) nach Verkehrsteilnahme

Verkehrsteilnahme	Schwerverletzte	Getötete	Letalität
Personenkraftwagen	32	1	92
Motorrad	4	1	168
Mofa	24	2	75
Fahrrad	83	2	64
Fussgänger	110	3	134
Andere	21	1	261
Total	274	10	105

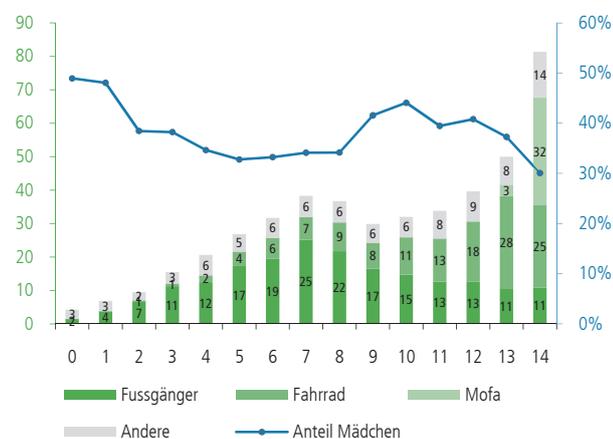
3 Schwere Personenschäden bei Kindern (0–14 Jahre) als aktive Verkehrsteilnehmer nach Unfalltyp, 2008



4 Verteilung der Unfallursachen bei schweren Kollisionsunfällen von Kindern (0–14 Jahre), 2008 (in Prozent aller Unfälle)



5 Schwere Personenschäden nach Verkehrsteilnahme und Anteil der Mädchen nach Alter, Ø 1998–2008



6 Schwere Personenschäden (2008) und Letalität (Ø 1998–2008) nach Alter

