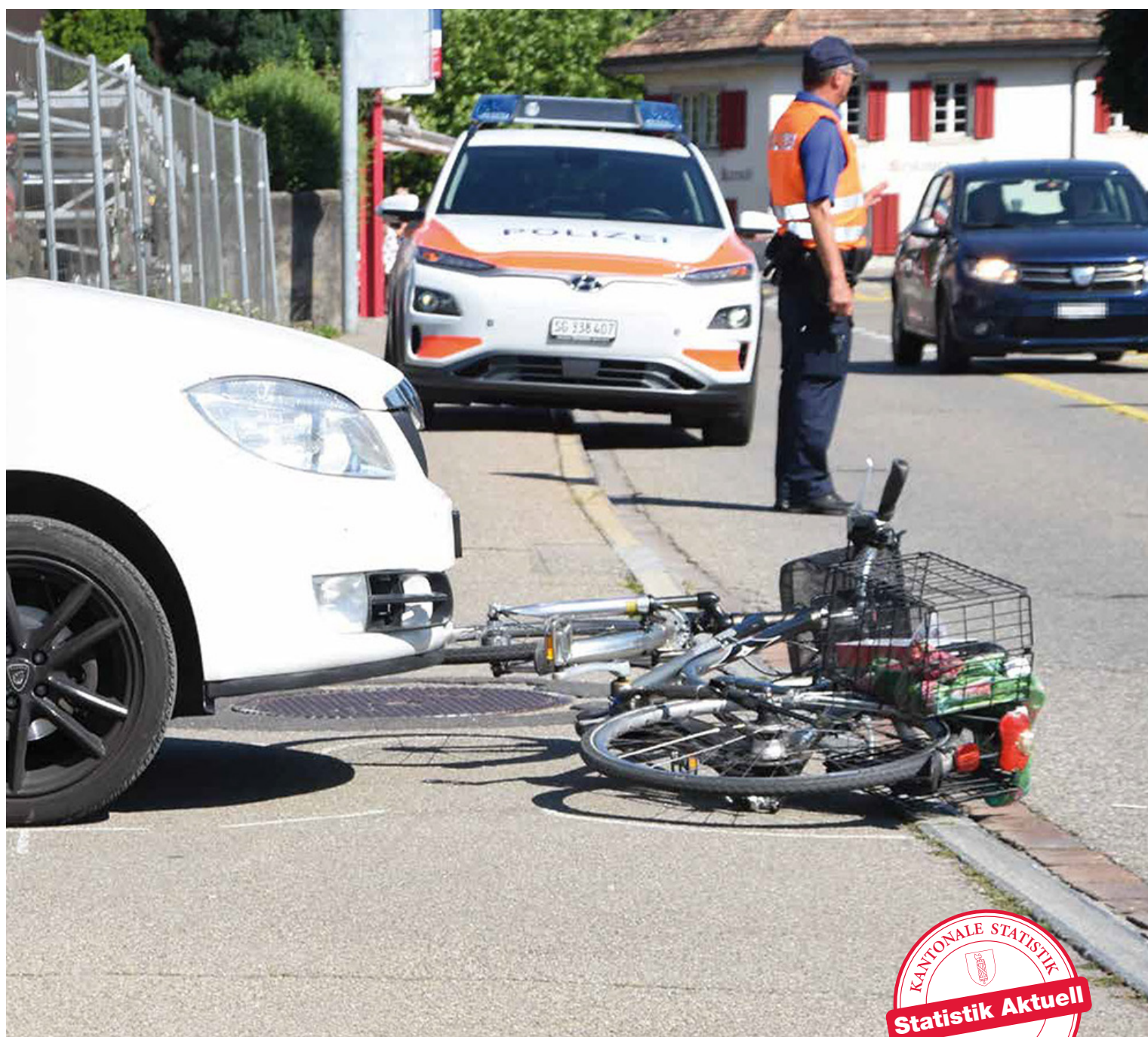


Jahresbericht 2020

Verkehrsunfallstatistik





Reihe «Statistik aktuell»

In der von der Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen herausgegebenen Reihe werden Berichte mit statistischen Ergebnissen publiziert, die von Statistikakteuren der kantonalen Verwaltung produziert werden. Die Produktion der Ergebnisse untersteht dem kantonalen Statistikgesetz und seinen Qualitätskriterien. Falls die Berichte auch politische Schlussfolgerungen enthalten, werden diese transparent als solche gekennzeichnet.

Aktuelle Ausgabe

Kantonspolizei Kanton St.Gallen (2021): Verkehrsunfallstatistik.
Jahresbericht 2020. Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 91

Verantwortlich für den Inhalt

Kantonspolizei Kanton St.Gallen

Autoren

Kantonspolizei St.Gallen, Verkehrspolizei

Auskunft

Philipp Sennhauser, Leiter Verkehrspolizei, +41 58 229 42 65,
philipp.sennhauser@kapo.sg.ch

Bezug

Der Bericht ist elektronisch erhältlich unter www.statistik.sg.ch
(Berichte und Gedrucktes).

Titelbild

© Kantonspolizei St.Gallen

Gestaltung

Umschlag: Print Media Design GmbH
Inhalt: Verkehrspolizei, Print Media Design GmbH (Grafiken)

Copyright

Abdruck mit Quellenangabe, Belegexemplar an Kantonspolizei St.Gallen

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Das Wichtigste in Kürze	7
Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen im Verkehr	8
Das Unfallgeschehen 2020	10
Verkehrsoffer	10
Strassenart und Ortslage	11
Unfalltypengruppen	12
Tierunfälle	13
Zeitliche Verteilung der Unfälle	15
Höchstgeschwindigkeit	16
Verkehrsteilnahme	17
Alter und Geschlecht	18
Hauptursachen	19
Unfälle nach Verkehrsteilnahme	20
Fussgänger	20
Fahrrad	22
zum heraustrennen	
Unfallstatistik 2020 COVID-19	
E-Bike	30
Motorrad	32
Unfälle nach Infrastruktur	34
Innerorts	34
Ausserorts	35
Autobahn, Autostrasse	36
Stadtautobahn St.Gallen	37
Schulweg	38
Fussgängerstreifen	39
Unfälle nach Hauptunfallursache	40
Alkohol	40
Betäubungsmittel	42
Geschwindigkeit	44
Ablenkung	46
Unfälle nach Gemeinden	48



Einleitung

Das Jahr 2020 entwickelte sich in vielerlei Hinsicht ganz anders als erwartet. Die Covid-19-Pandemie prägte unser aller Alltag und wirkte sich auch auf die Arbeit der Kantonspolizei St.Gallen aus, insbesondere auf die verkehrspolizeilichen Bereiche. Ein Rückgang der allgemeinen Verkehrszahlen war vor allem zu den «Lockdown-Zeiten» für jedermann spürbar, was sich auch in der Verkehrsunfallstatistik niederschlägt. Hingegen stellten viele eine Zunahme des Fahrrad- und E-Bike-Verkehrs fest, was sich in der Folge leider negativ auf die Unfallzahlen auswirkte.

Insgesamt reduzierte sich die Gesamtunfallzahl, wobei die Anzahl an getöteten Personen stabil auf tiefem Niveau blieb. Fünfzehn Menschen verloren letztes Jahr ihr Leben, wovon lediglich eine Person in einem Personenwagen verstarb. Es zeigte sich, dass insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmer ohne schützende Karosserie gefährdet sind und der Trend, sich vermehrt auf einem Velo oder E-Bike zu bewegen, auch seine Schattenseiten birgt. Aber auch als Fussgänger ist insbesondere beim Queren der Fahrbahn stets höchste Aufmerksamkeit gefordert, auch wenn man auf dem Fussgängerstreifen grundsätzlich den Vortritt genießt.

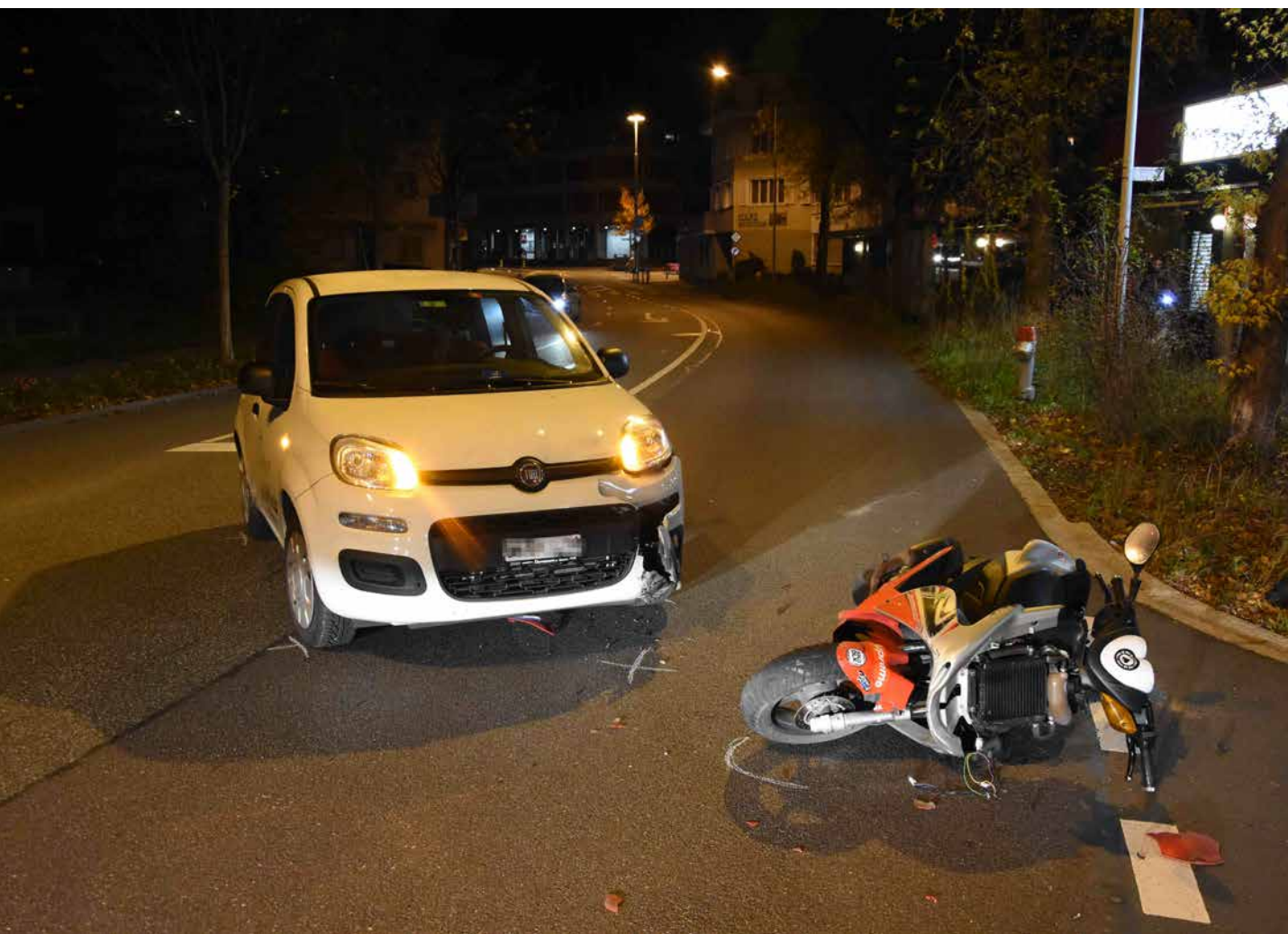
Alle Details und weiteren Informationen entnehmen Sie bitte den folgenden Seiten. Wir wünschen Ihnen insbesondere in diesen ungewohnten Zeiten nur das Beste und hoffen, Sie kommen unfallfrei durch den Alltag – ob zu Fuss, auf dem Bike oder motorisiert auf zwei oder vier Rädern.

Kantonspolizei St.Gallen



Major Philipp Sennhauser
Leiter Verkehrspolizei





Das Wichtigste in Kürze

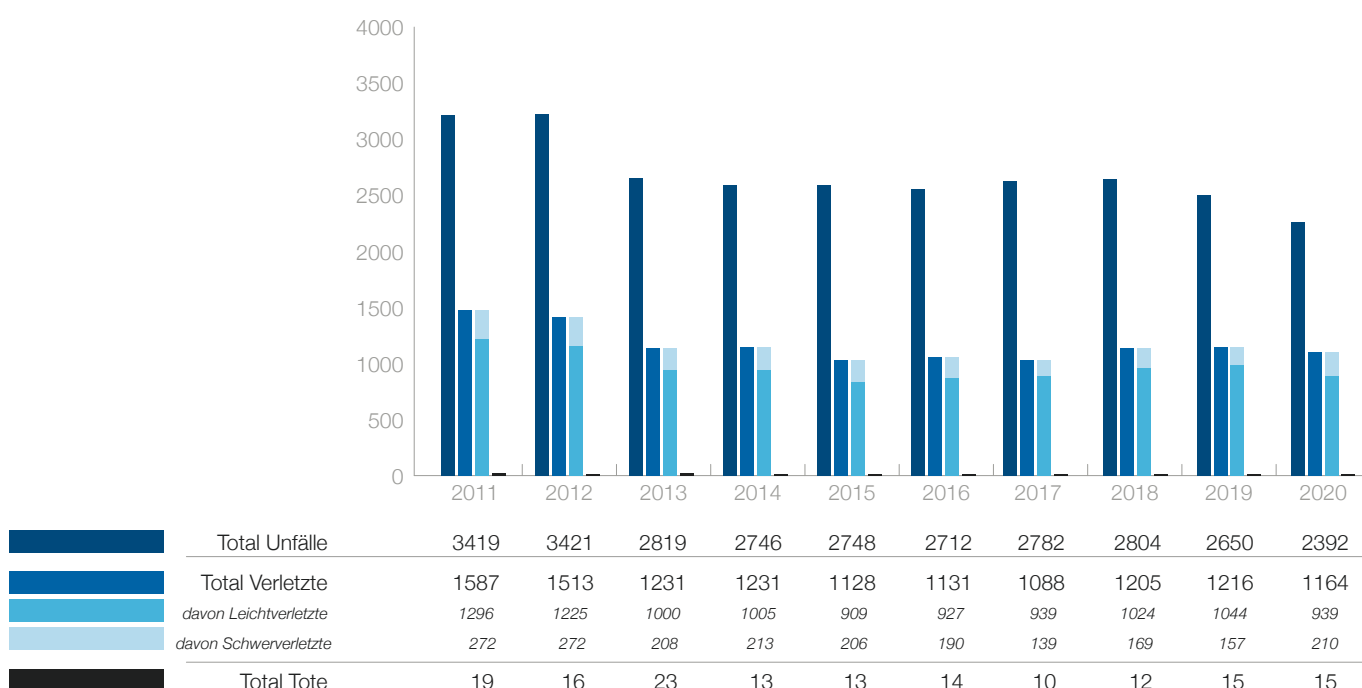
Die zentralen Aussagen der Verkehrsunfallstatistik 2020 sind:

- Das Jahr 2020 zählt wie im Vorjahr 15 Verkehrstote.
- Die Unfallzahlen insgesamt sind erneut rückläufig.
- Die Zahl der Verletzten ist ebenfalls zurückgegangen.
- Die Covid-19-Pandemie liess den Verkehr und die Unfallzahlen zeitweise zurückgehen – dafür mehrten sich E-Bike- und Fahrradunfälle.

Weitere auffällige Phänomene des Jahres 2020 sind:

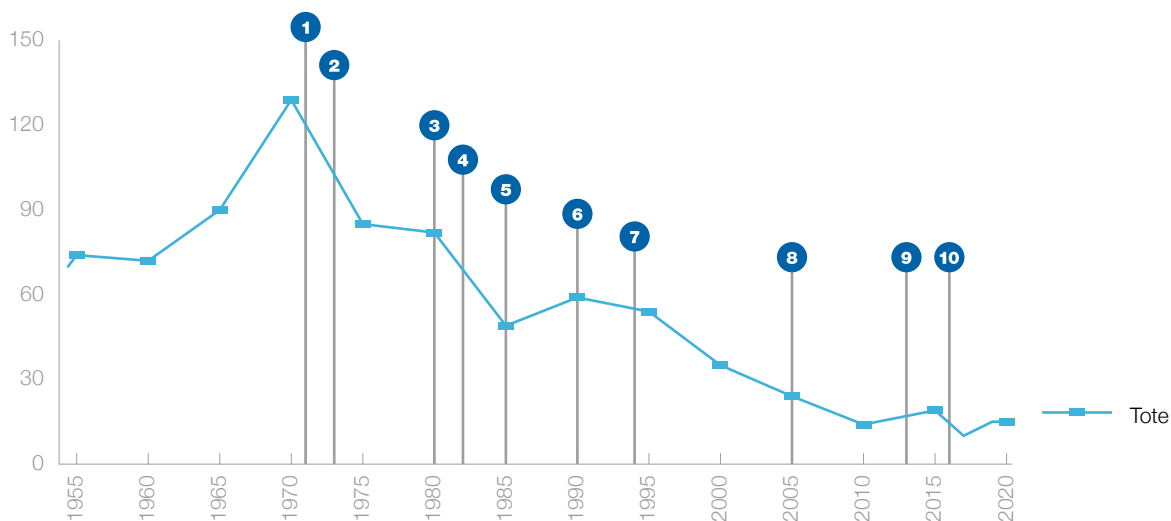
- Nur eine der 15 getöteten Personen befand sich in einem Auto.
- Insgesamt sind die Fussgängerunfälle stark zurückgegangen, dennoch starben sieben Personen. Kollisionen auf Fussgängerstreifen haben etwas zugenommen.
- Besonders ältere E-Bike-Fahrer sind in Unfälle verwickelt.
- Unfälle auf Hochleistungsstrassen sind stark zurückgegangen.
- Die Schulwegunfälle befinden sich auf dem tiefsten Stand seit Jahren.

Das Unfallgeschehen im Kanton St.Gallen 2011 bis 2020



Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen im Verkehr

Verkehrstote im Kanton St.Gallen 1955 bis 2020



Im Kanton St.Gallen war die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren sehr tief. Dies trotz Strassen, auf welchen sich Jahr für Jahr mehr Fahrzeuge bewegen (www.verkehrszahlen.sg.ch). Leider sind wir bei so tiefen Zahlen dem Zufall erheblich ausgeliefert.

Ausgangspunkt aller Verkehrssicherheitsbestrebungen im Kanton St.Gallen war der Höchststand an Verkehrstoten im Jahr 1970. Man wollte die Anzahl von Verkehrstoten drastisch senken und so begann man, verschiedene Massnahmen zu ergreifen.

Im Kanton St.Gallen wurden damals verschiedene Personen mit Verkehrs-Expertenwissen zusammengerufen, um gemeinsam mit der Polizei Kampagnen zu erarbeiten (Polizei, Psychologen, Fahrlehrer, Verkehrsverbände usw.). Damals gab es noch keine Agenturen, welche im Bereich der Verkehrsprävention auf eine langjährige Erfahrung zurückgreifen konnten. Somit war Kreativität und Innovation gefragt. Heute kann man im Rückblick sagen, dass sich alle ergriffenen Massnahmen auf Kantons- und auf Bundesebene positiv auf die Verkehrsunfallstatistik ausgewirkt haben. Auch die technologische Entwicklung hat hierbei ihre positiven und gut sichtbaren Spuren hinterlassen.

2010 wurde der erste markante Tiefstand an Verkehrstoten seit 1947 im Kanton St.Gallen erreicht. Seitdem blieben die Zahlen ungewöhnlich tief.

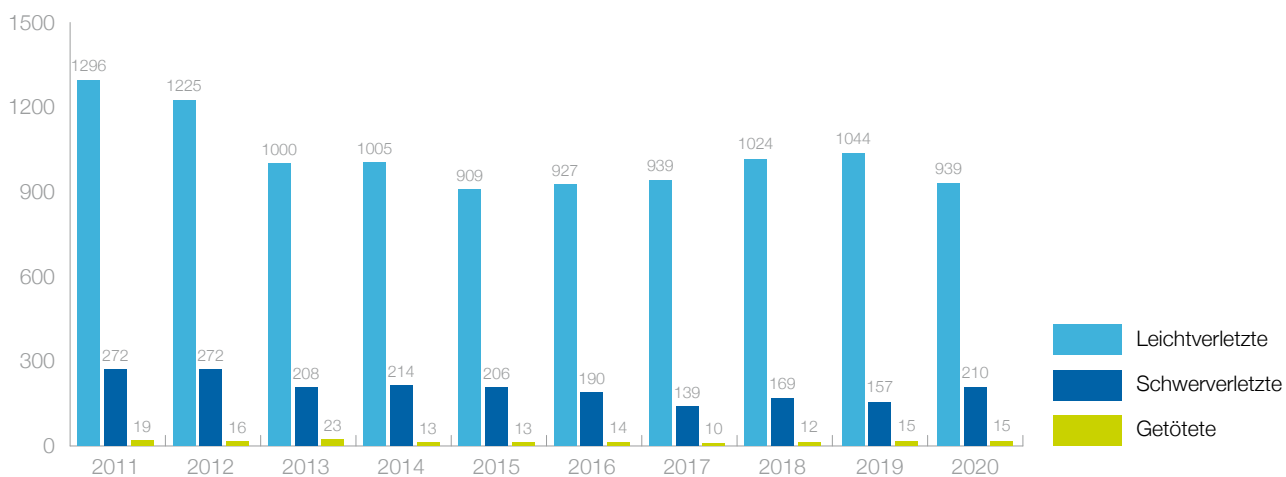
Interessant ist es, die vorangehende Grafik mit der geschichtlichen Entwicklung im Strassenverkehr zu vergleichen. Daraus ist ersichtlich, welche Massnahmen im Verkehr nachhaltig positive Wirkung zeigten.

- 1 1971 Pflicht zur Ausrüstung von Personenwagen mit Gurten (vorne)
- 2 1973 Einführung einer Geschwindigkeitslimite von 100 km/h ausserorts (aus Sicherheitsgründen) und auf Autobahnen (aufgrund der Ölkrise), später auf Autobahnen 130 km/h
- 3 1980 Einführung 0.8 Promille Grenzwert (Alkohol), Airbags werden seriell in Fahrzeuge eingebaut
- 4 1981 Einführung Gurtenobligatorium, Helmtragpflicht für Motorradfahrer
- 5 1985 Einführung Tempo 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h ausserorts
- 6 1990 Einführung Helmobligatorium für Motorfahrradlenker, Tempi 80/120 km/h werden definitiv
- 7 1994 Einführung Gurtenobligatorium für Rücksitzpassagiere, Einführung Vortritt für Fussgänger
- 8 2005 Einführung 0.5 Promille Grenzwert (Alkohol)
- 9 2013 Einführung Rasertatbestand (Via sicura)
- 10 2016 Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe mit Wechsel der Masseinheit von Promille zu mg/l (Via sicura).

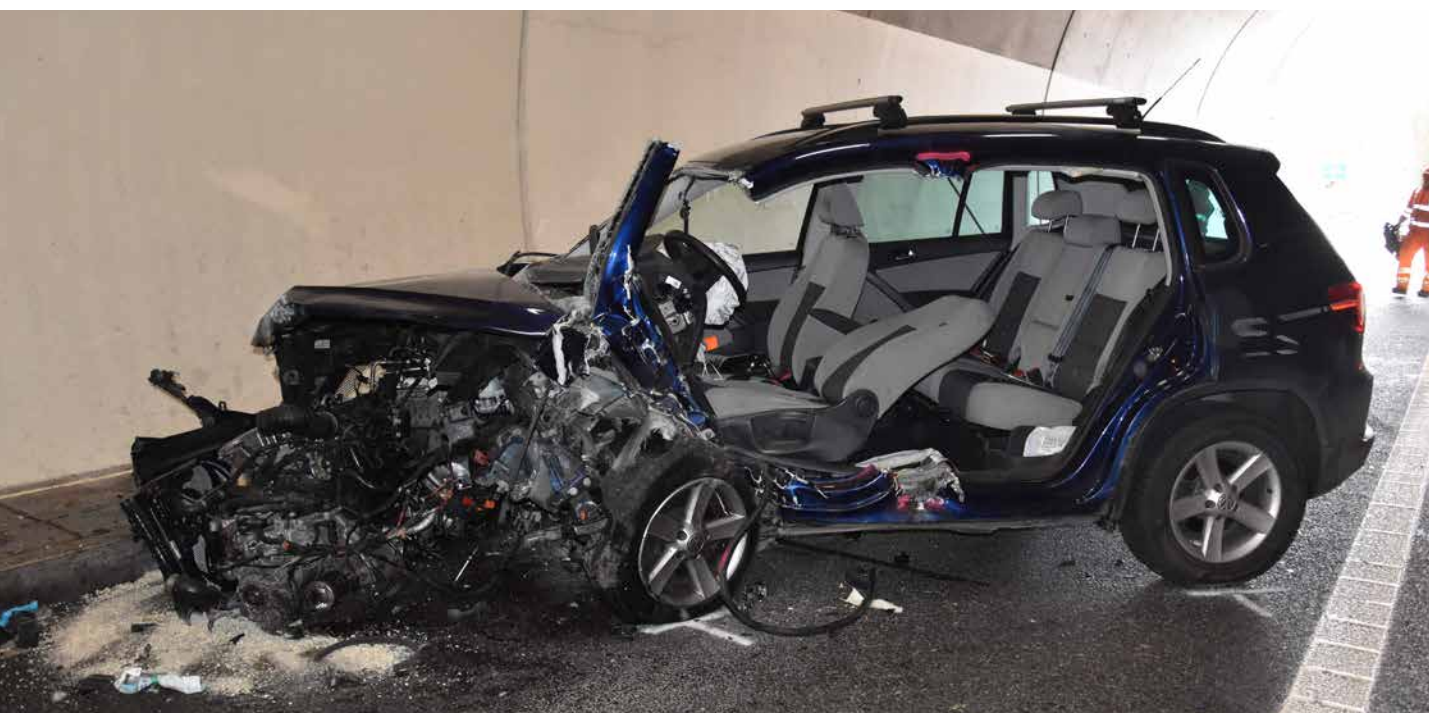
Das Unfallgeschehen 2020

Verkehrsoffer

Verunfallte nach Unfallfolgen (2020, Kanton St.Gallen)

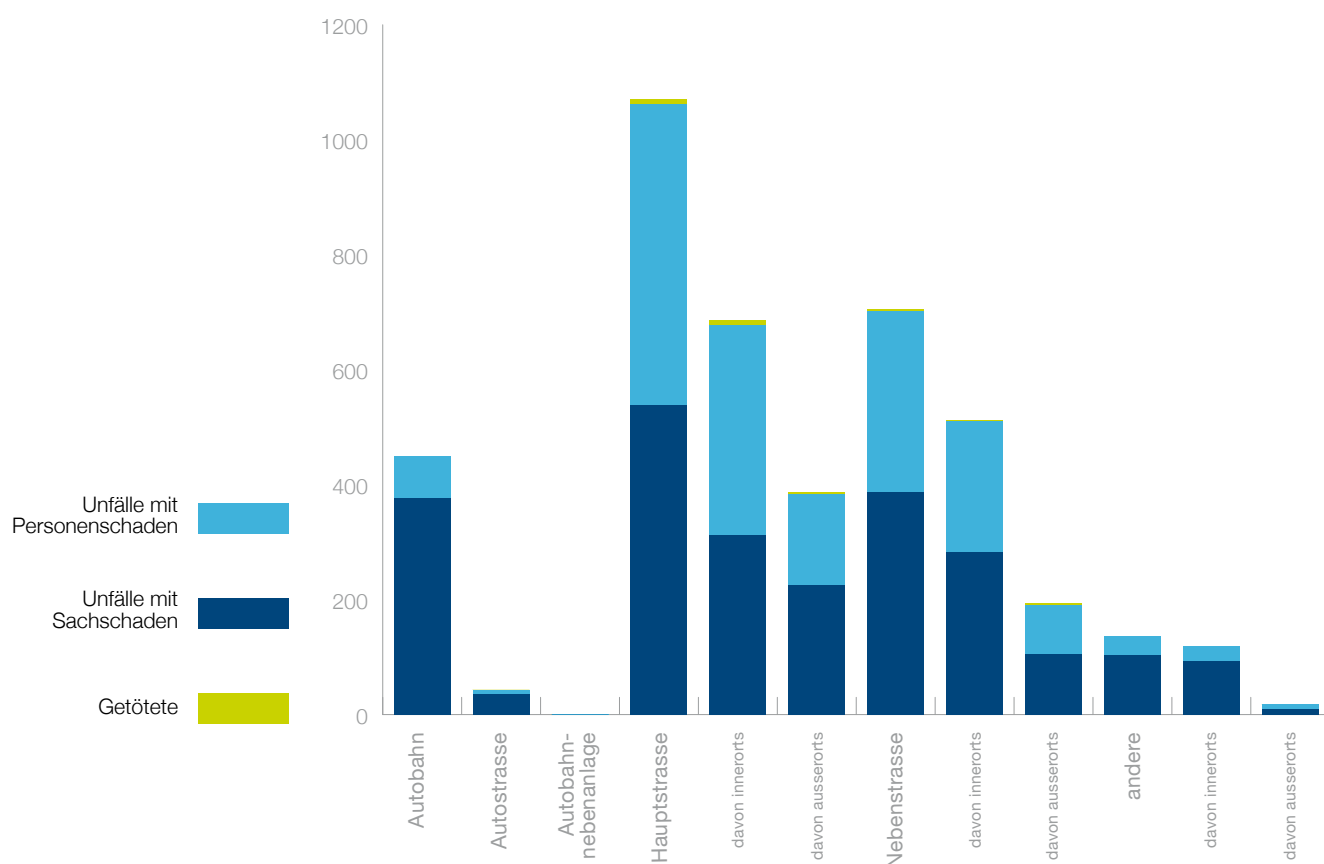


Die Zahl der Verkehrstoten ist stabil geblieben. Erneut war der Langsamverkehr bei den getöteten Personen stark betroffen. Bei den verletzten Personen ist insbesondere der Anstieg bei den E-Bike-, Fahrrad- und Motorradunfällen augenfällig.



Strassenart und Ortslage

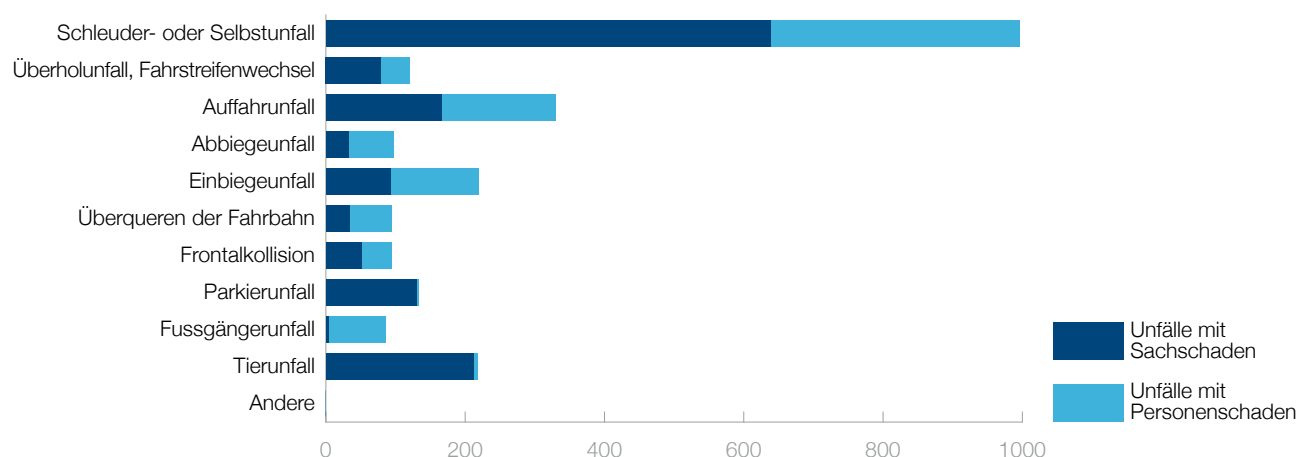
Unfälle nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage (2020, Kanton St.Gallen)



Die meisten und folgenschwersten Unfälle im Kanton St.Gallen geschehen auf Haupt- und Nebenstrassen innerorts. Aus diesem Grund konzentriert sich die Kantonspolizei St.Gallen bei Geschwindigkeitsmessungen auf den Innerortsbereich. Die relativ tiefe Unfallzahl auf der Autobahn ist unter anderem der Richtungstrennung und anderen Einflussfaktoren wie z.B. der angepassten Infrastruktur zu verdanken. Im vergangenen Jahr dürfte die Pandemie den weiteren Rückgang der Autobahnunfallzahlen positiv beeinflusst haben.

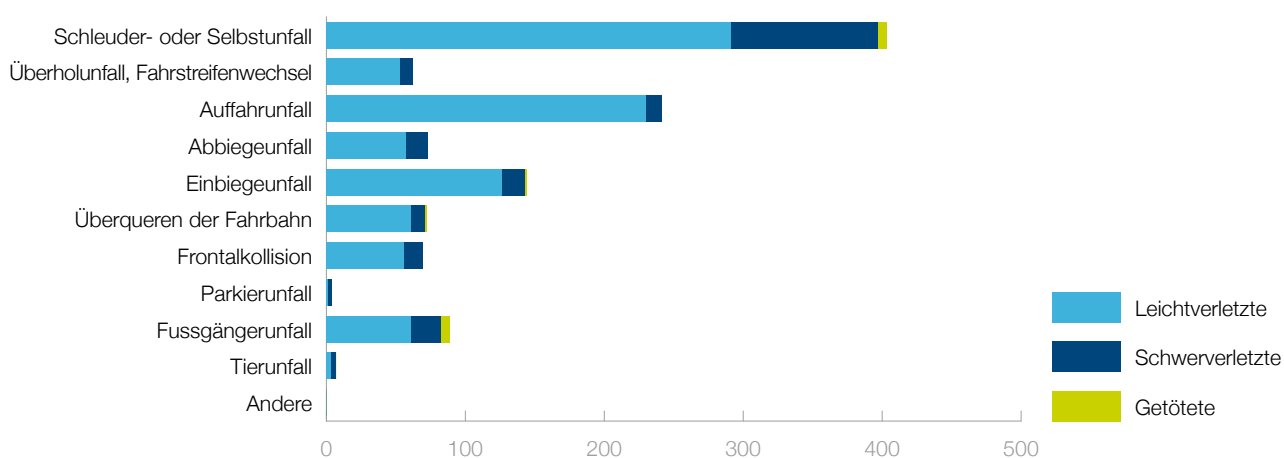
Unfalltypengruppen

Unfälle nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen (2020, Kanton St.Gallen)



Betrachtet man die einzelnen Unfälle genauer fällt auf, dass die meisten und folgenswersten Schleuder- bzw. Selbstunfälle sind. Hier ist die Ursache meist überhöhte Geschwindigkeit. Auch Auffahr- und Einbiegeunfälle bergen einiges an Gefahrenpotential. Parkier- und Tierunfälle sind dabei weitaus weniger folgenswer für die Insassen eines Fahrzeuges. Die Grafik zeigt weiter, wie folgenswer Fussgängerunfälle sind, da diese ausschliesslich mit Personenschaden enden.

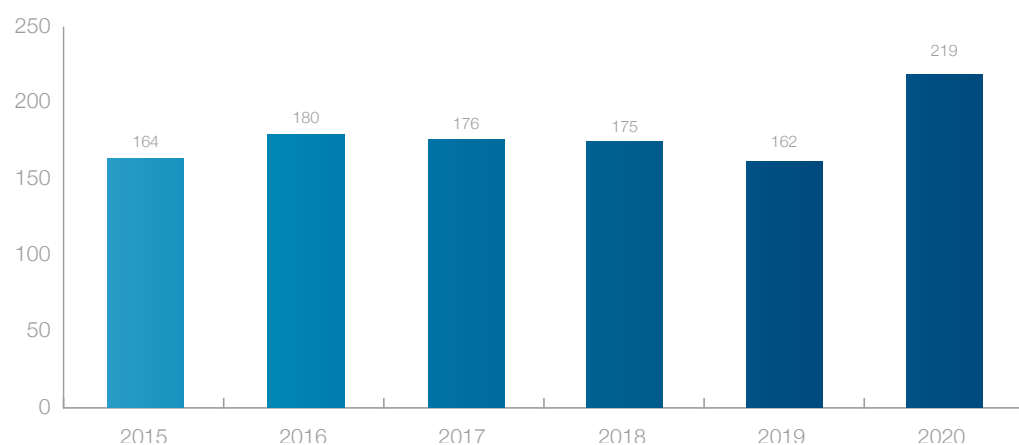
Verunfallte nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen (2020, Kanton St.Gallen)



Die meisten Schwerverletzten ergeben sich aus den Schleuder-/Selbstunfällen, bei den Ein- und Abbiegeunfällen und bei den Fussgängerunfällen. Die Verkehrstoten sind im vergangenen Jahr insbesondere bei den Schleuder-/Selbstunfällen und den Fussgängerunfällen zu finden.

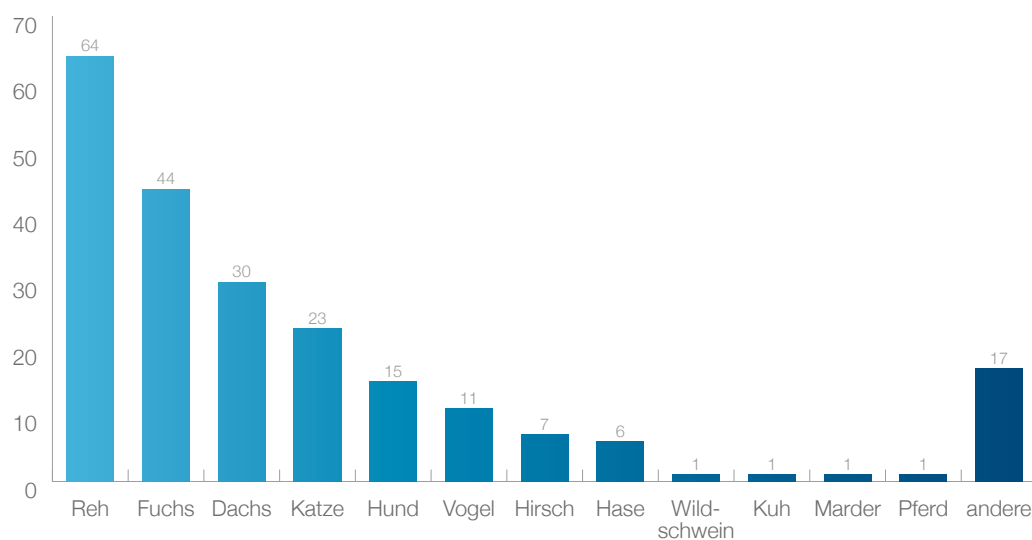
Tierunfälle

Tierunfälle nach Jahr (2020, Kanton St.Gallen)



Die Anzahl der polizeilich registrierten Tierunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr stark gestiegen. Dies ist vor allem der Fall, weil mit einem optimierten Datenaustausch zwischen Kantonspolizei und dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei ANJF die Dunkelziffer bezüglich der Tierunfälle reduziert werden konnte.

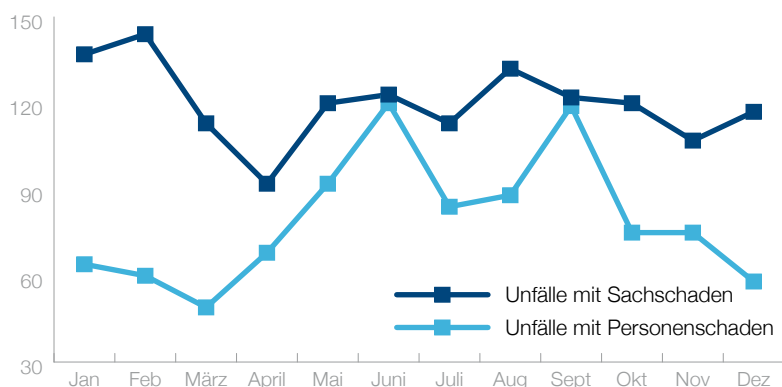
Tierunfälle nach Tierart (2020, Kanton St.Gallen)





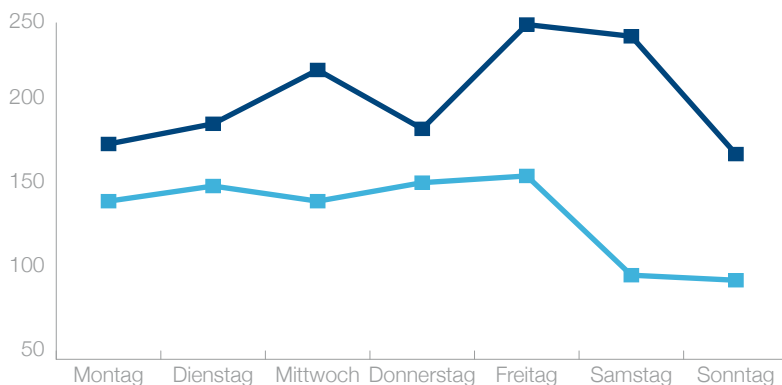
Zeitliche Verteilung der Unfälle

Unfälle und Verunfallte nach Unfallfolgen und Monat (2020, Kanton St.Gallen)



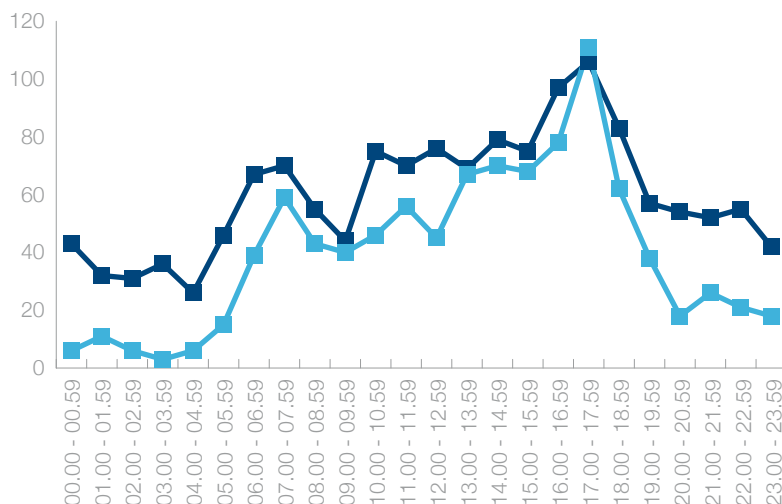
Die Verteilung der Unfälle über das ganze Jahr ist typisch. Vor allem in den Wintermonaten geschehen viele Unfälle, welche aber hauptsächlich nur zu hohen Sachschäden führen. Die Personenschäden steigen vor allem in Monaten, in welchen sich üblicherweise mehr Fussgänger und Fahrzeuge auf den Strassen bewegen. Die meisten Verkehrstoten wurden 2020 im August und September verzeichnet (total 7 Personen).

Unfälle nach Unfallfolgen und Wochentag (2020, Kanton St.Gallen)



Ein Ausgleich hat bei der Verteilung der Unfälle nach Wochentagen stattgefunden. Spitzenreiter bleibt insgesamt jedoch der Freitag, mit den total meisten Unfällen. Etwas weniger unfallträchtig ist nach wie vor das Wochenende.

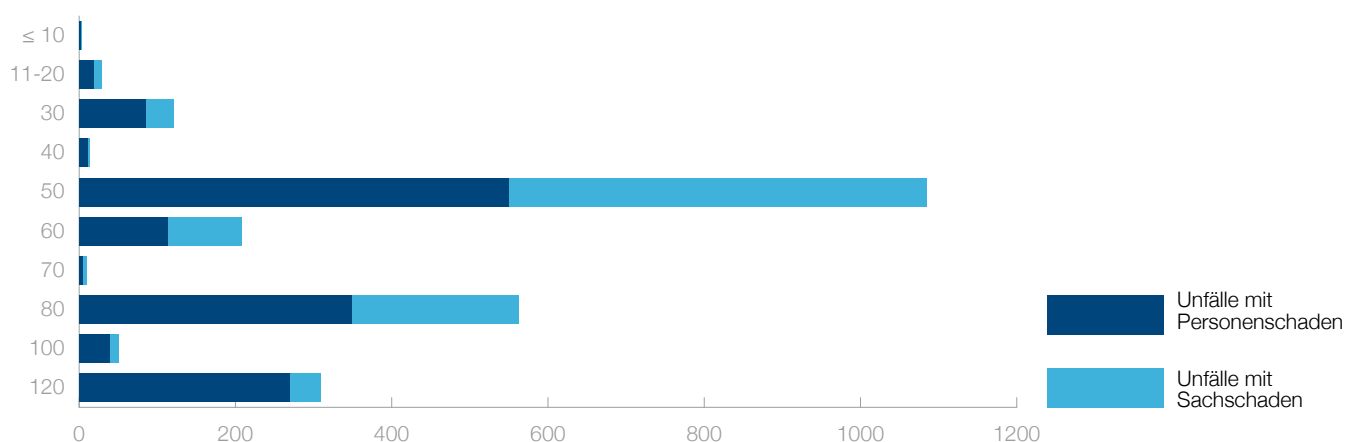
Unfälle nach Unfallfolgen und Uhrzeit (2020, Kanton St.Gallen)



Die Verteilung der Unfälle auf den Tag zeigt seit Jahren drei Tagesspitzen (Morgen-, Mittags- und Abendverkehr). Zu diesen Tagesspitzen sind die meisten Fahrzeuge und Fussgänger auf der Strasse unterwegs. Bezüglich der Mittagsspitze zeigt sich, dass sich diese nicht mehr auf eine kurze Zeitspanne festlegen lässt, sondern zunehmend einen längeren Zeitrahmen umfasst.

Höchstgeschwindigkeit

Unfälle nach Unfallfolgen und Höchstgeschwindigkeit (2020, Kanton St.Gallen)

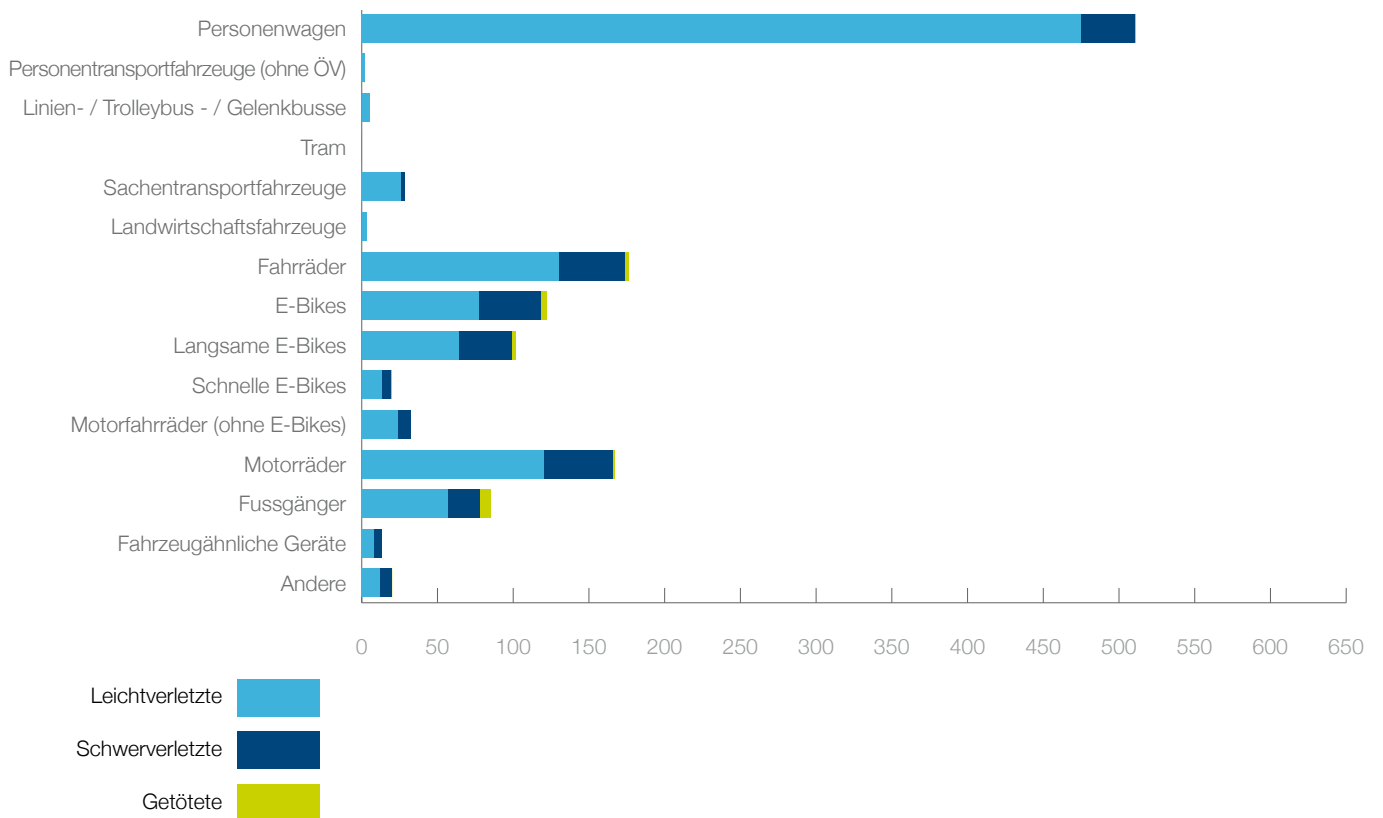


Die meisten Unfälle geschehen innerorts bei der geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h. Hier haben wir auf engstem Raum die grösste Durchmischung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Aus der Grafik auch ersichtlich ist, dass die Autobahnen als sicherste Verkehrsträger angesehen werden können, dies obwohl es sich um Hochleistungsstrassen mit hohen Geschwindigkeiten handelt.

Wir verfügen im Kanton St.Gallen (ohne Stadt St.Gallen) mittlerweile über 100 Tieftempozonen (30er-Zonen und Begegnungszonen 20 km/h). Die Einrichtung dieser Zonen mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen, Rechtsvortritten und der Entfernung von Fussgängerstreifen zeigen ihre Wirkung. Es sind, verglichen mit der Anzahl sich in diesen Zonen bewegendes Fussgänger, viel weniger Personenunfälle als auf anderen Strassen zu verzeichnen. Fussgänger und Fahrzeuglenker sind in diesen Zonen aufmerksamer unterwegs und die tiefe Grundgeschwindigkeit führt zu weniger gravierenden Verletzungen bei den Unfallopfern.

Verkehrsteilnahme

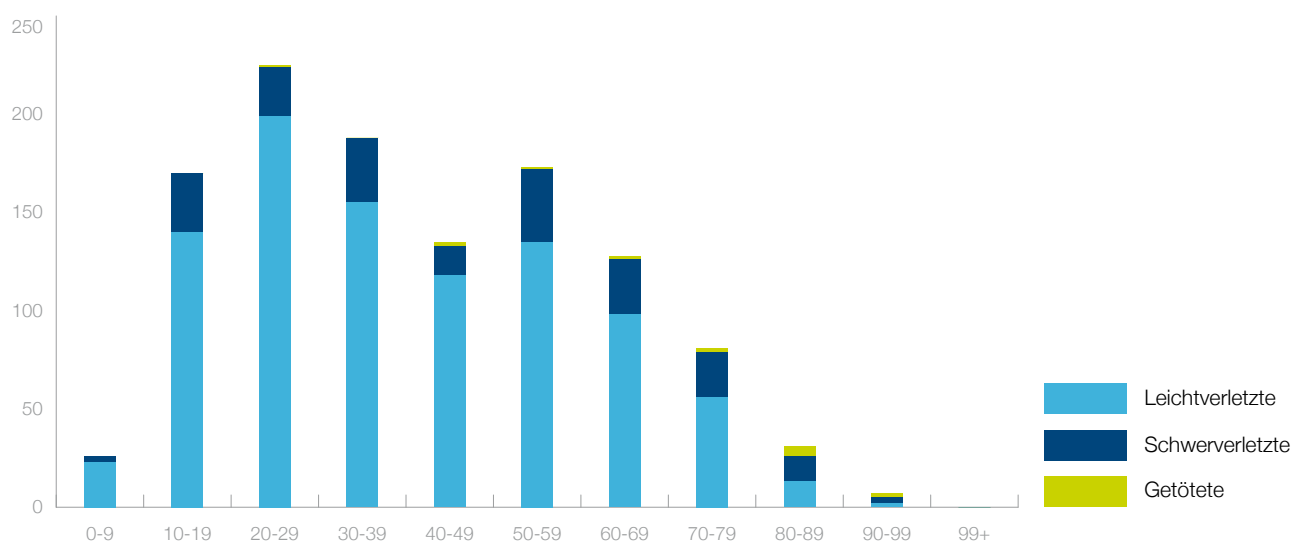
Verunfallte nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme (2020, Kanton St.Gallen)



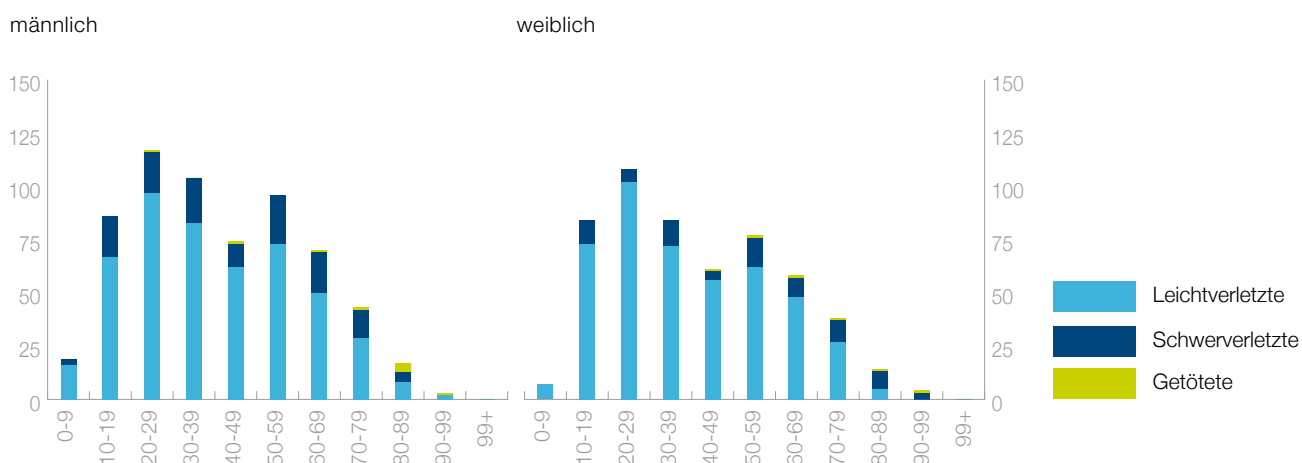
Fussgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer weisen als «schwache» Verkehrsteilnehmer die grösste Verletzungsrate auf. Die hohe Anzahl Verletzter bei den Personenwagen ist auf deren grössere Verkehrsbeteiligung zurückzuführen. Die verunfallten E-Bike-Lenker nehmen seit Jahren stetig zu.

Alter und Geschlecht

Verunfallte nach Unfallfolgen und Alter (2020, Kanton St.Gallen)



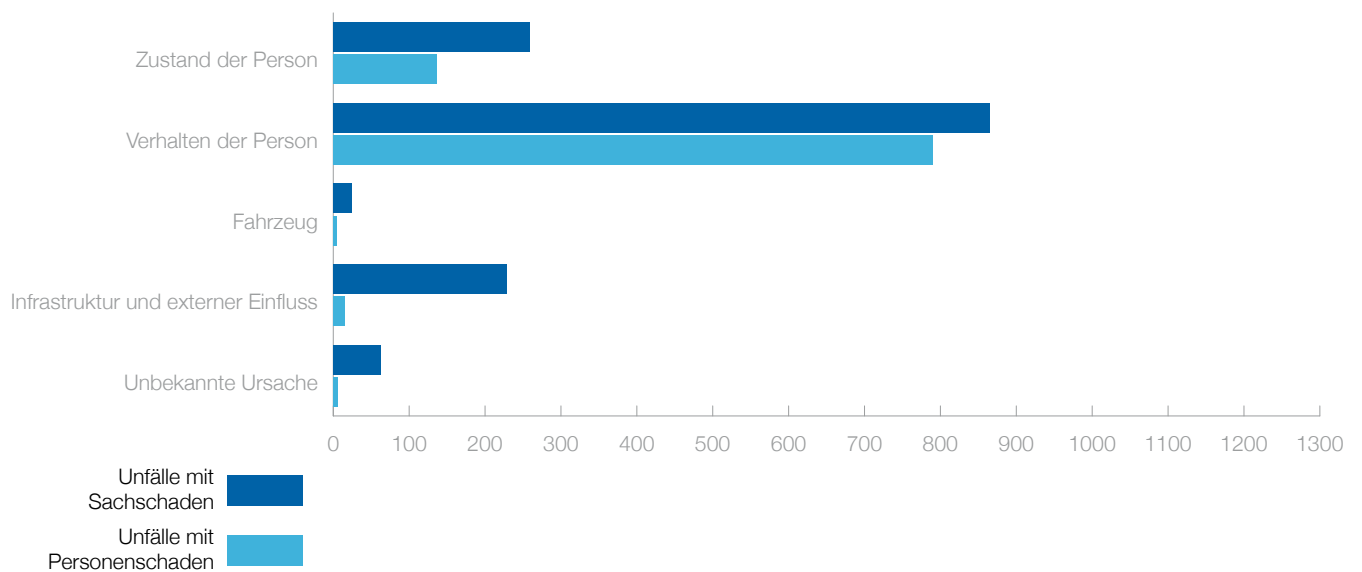
Verunfallte nach Unfallfolgen, Alter und Geschlecht (2020, Kanton St.Gallen)



Personen im Alter von 20-29 Jahren sind am meisten gefährdet im Strassenverkehr zu verunfallen und sich dabei zu verletzen. Die Verteilung der Getöteten erstreckt sich über alle Altersgruppen – lediglich die jüngsten Verkehrsteilnehmer (bis 19 Jahre) blieben im letzten Jahr verschont.

Hauptursachen

Unfälle nach Unfallfolgen und Gruppen der Hauptursachen (2020, Kanton St.Gallen)



Die Hauptursachen der Verkehrsunfälle sind auch im Jahre 2020 im Verhalten und Zustand der Lenker zu finden.

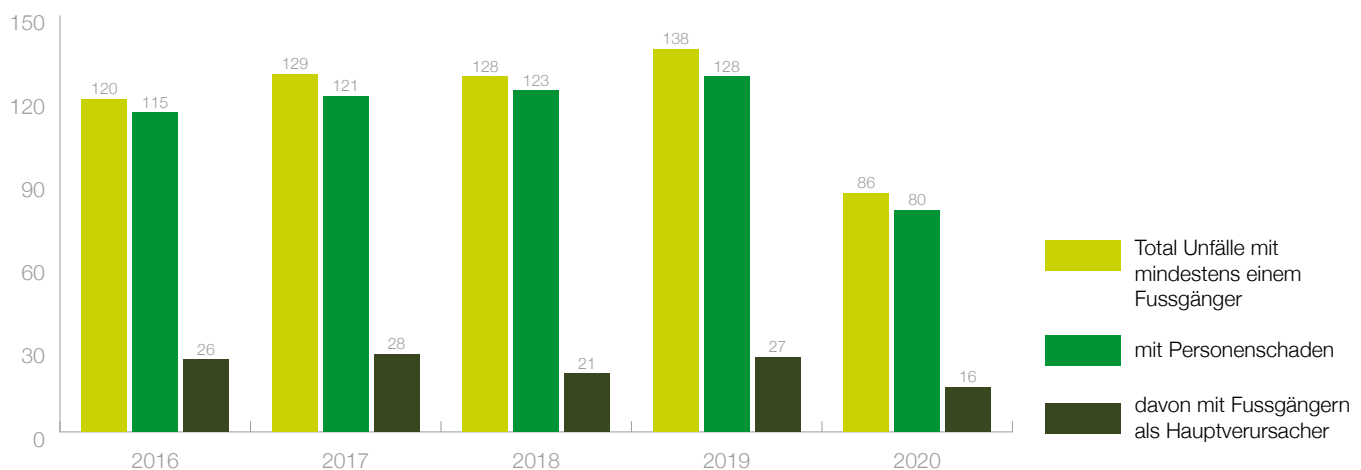
Die Verkehrsinfrastruktur im Kanton St.Gallen wird ständig durch die Abteilung Verkehrstechnik im sogenannten Black-Spot Management überwacht. Tauchen Unfallschwerpunkte auf, werden diese analysiert und wenn möglich Massnahmen zur Behebung gefundener Mängel eingeleitet.

Unfälle nach Verkehrsteilnahme

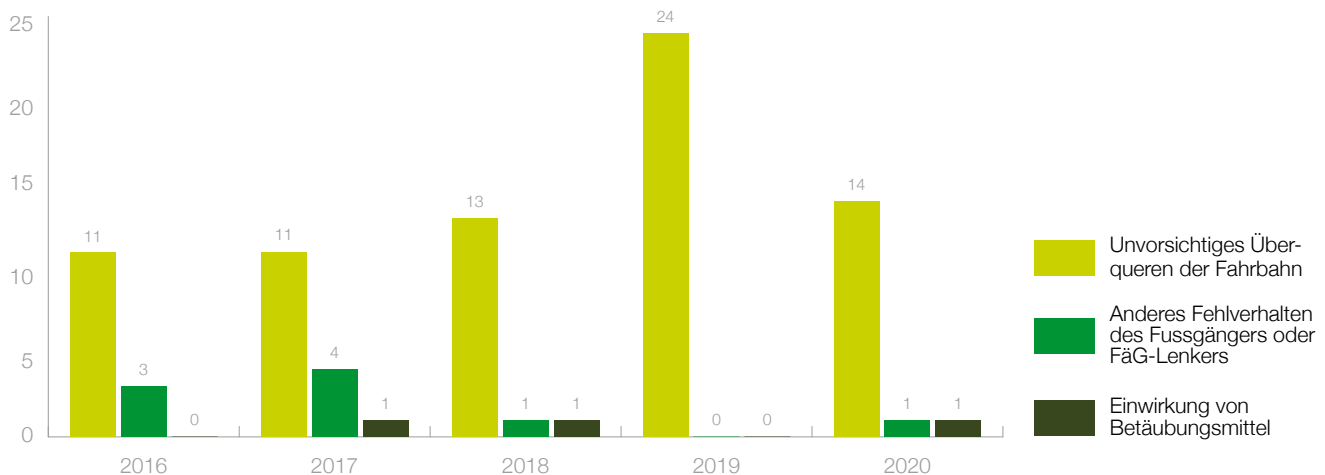
Fussgänger

Die Unfälle mit Fussgängern haben im letzten Jahr stark abgenommen. Schaut man sich die Ursachen der Unfälle mit Personenschaden und dem Fussgänger als Hauptverursacher genauer an, fällt auf, dass 2020 wiederum das unvorsichtige Queren der Fahrbahn die meisten Unfälle provozierte. Besonders gefährdet sind hier Kinder und ältere Personen. Leider verstarben sieben Fussgänger nach Unfällen.

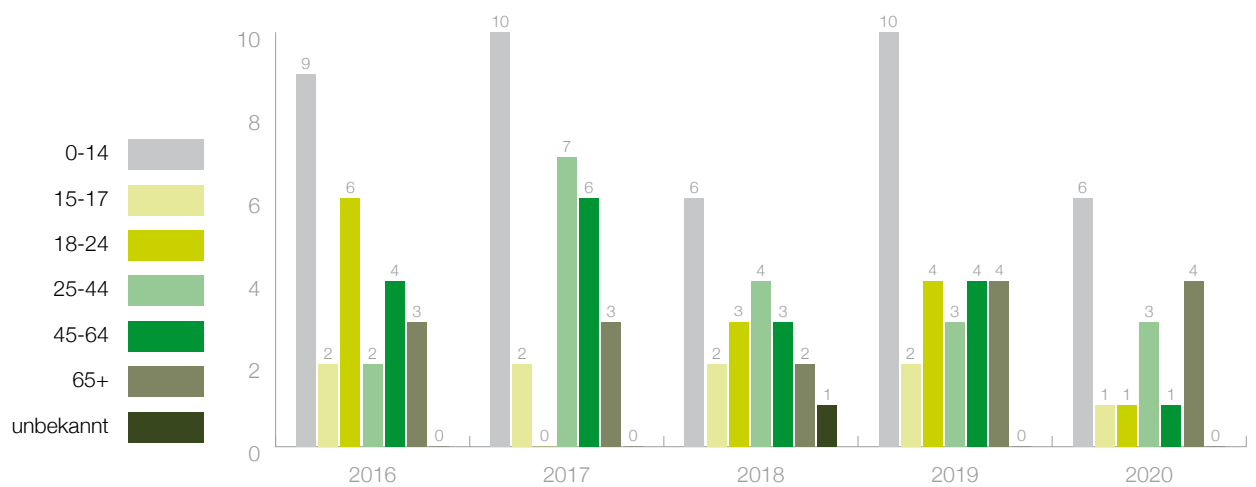
Unfälle mit mindestens einem Fussgänger (2020, Kanton St.Gallen)



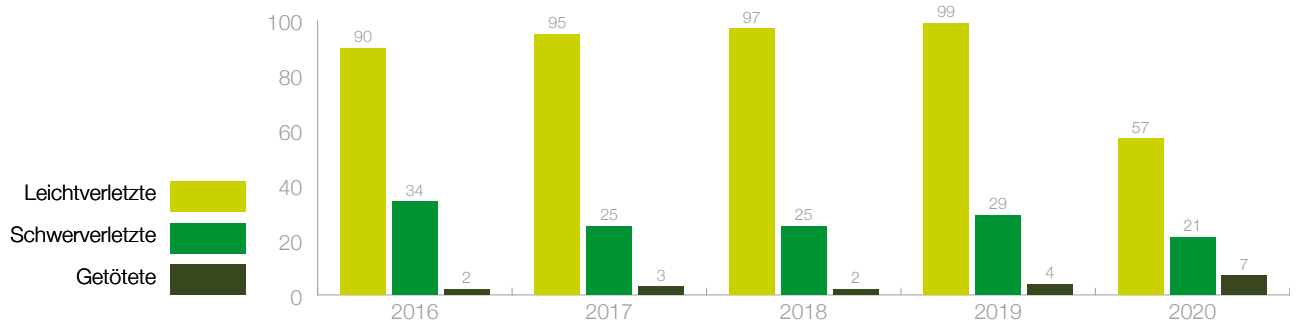
Unfälle mit Personenschaden mit Fussgänger als Hauptverursacher (2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2020, Kanton St.Gallen)



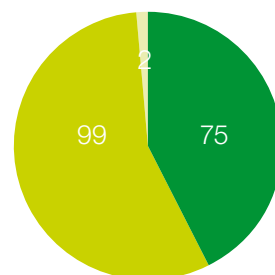
Verunfallte Fussgänger (2020, Kanton St.Gallen)



Fahrrad

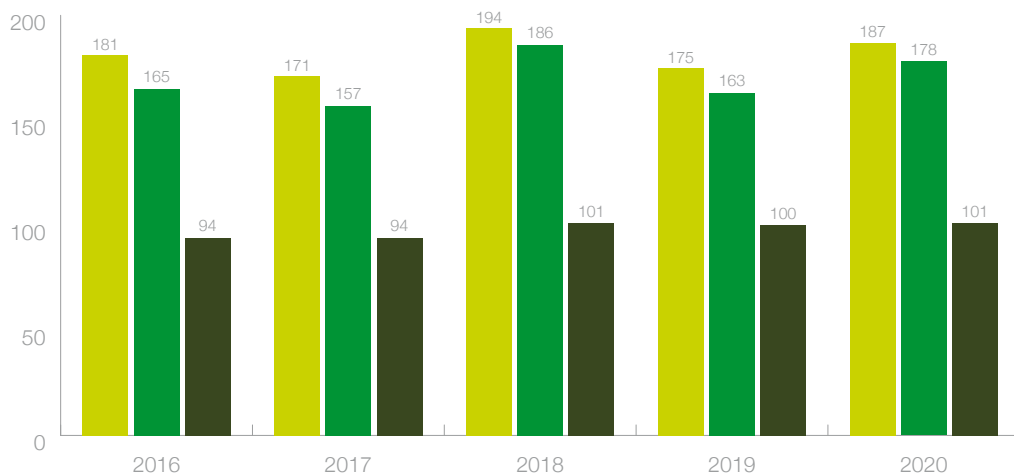
Die Verkehrsunfälle mit Fahrrädern haben 2020 wieder zugenommen. Das häufig gute Wetter und der allgemeine Zweirad-Boom tragen wohl zu dieser Zunahme bei. Insbesondere Kinder und reifere Velofahrer (ab 25 Jahren) sind in solche Kollisionen verwickelt. Die Zunahme steht sicherlich auch im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie. Gemäss Auskunft des Tiefbauamtes sind im vergangenen Jahr insbesondere während den Lock-downs die Zahlen beim rollenden Lamgsamverkehr erheblich gestiegen.

Tragen eines Schutzsystems (2020, Kanton St.Gallen)



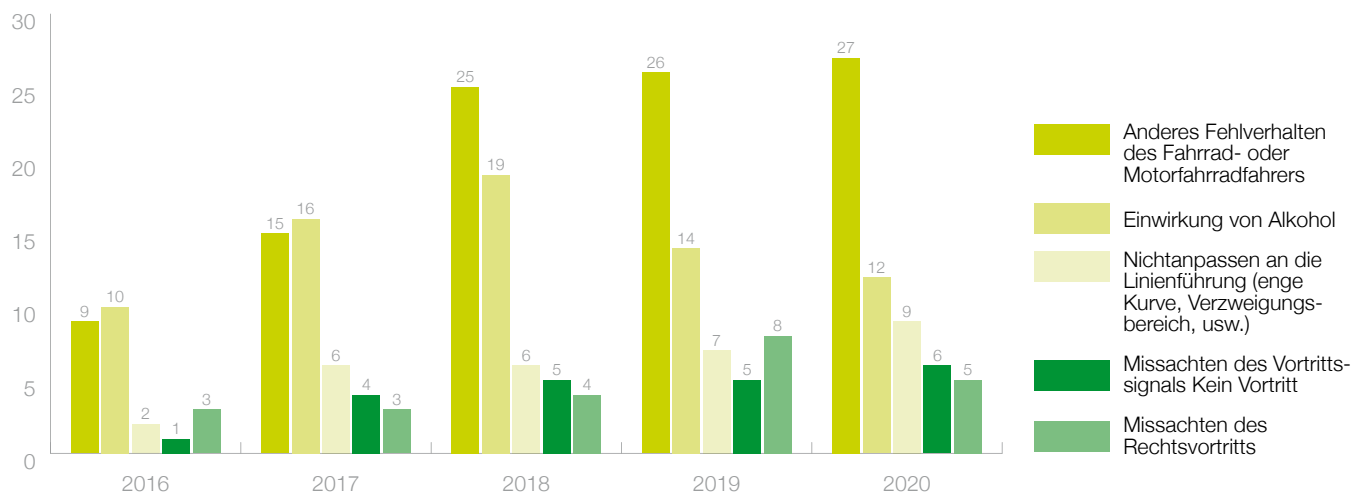
99 Fahrradfahrer trugen einen Helm und 75 keinen, 2 sind unbekannt.

Unfälle mit mindestens einem Fahrrad (2020, Kanton St.Gallen)

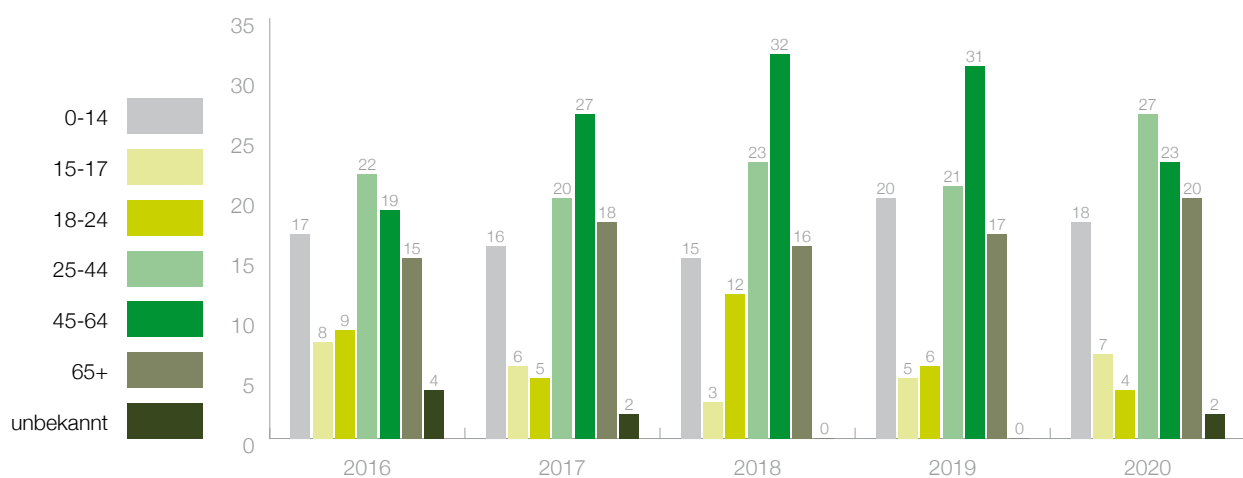


- Total Unfälle mit mindestens einem Fahrrad
- mit Personenschaden
- davon mit Fahrradlenker als Hauptverursacher

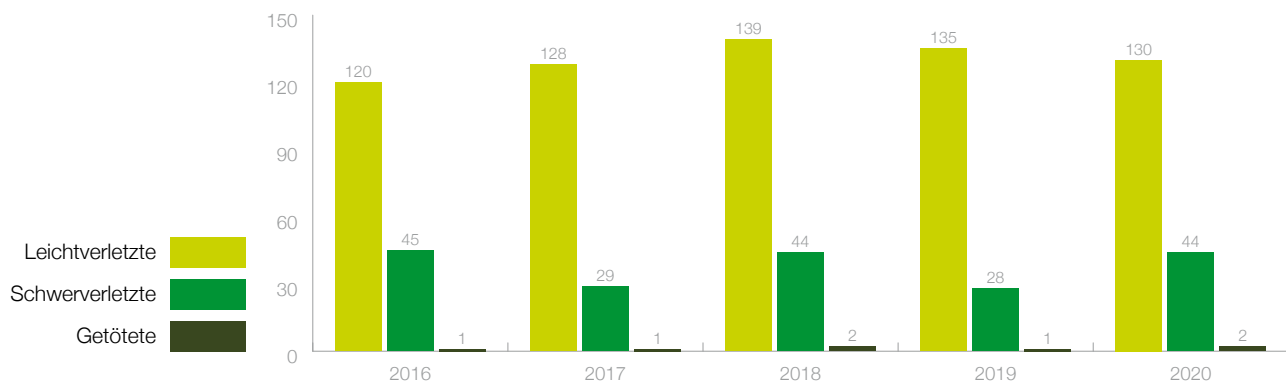
Unfälle mit Personenschaden mit Fahrradlenker als Hauptverursacher (2020, Kanton St.Gallen)

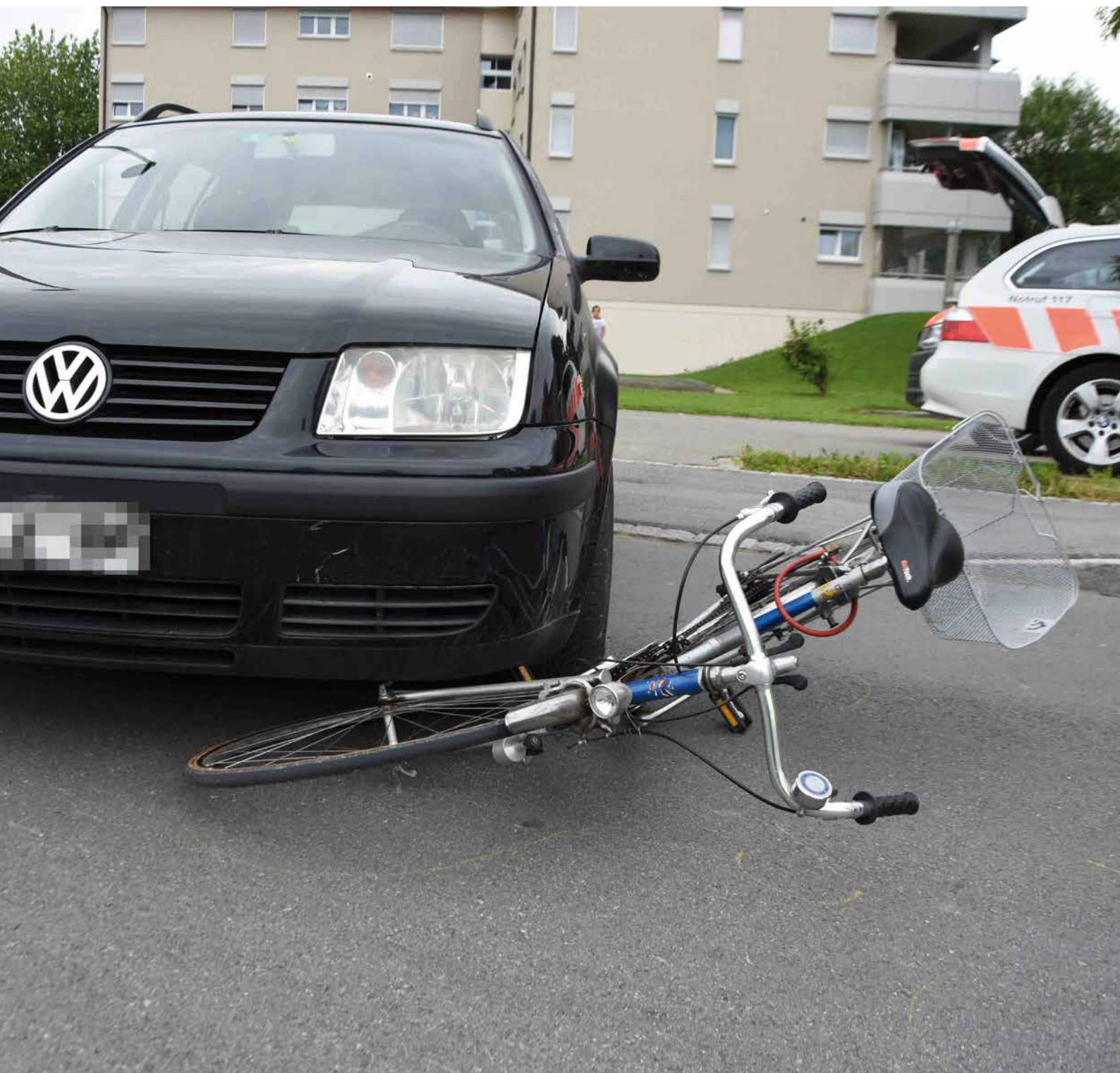


Altersgruppe des Hauptverursachers (2020, Kanton St.Gallen)



Verunfallte Fahrradlenker und Mitfahrer (2020, Kanton St.Gallen)





Unfallstatistik 2020 COVID-19

Das vergangene Jahr 2020 war geprägt durch die Covid-19-Pandemie, ein Begriff, der in aller Munde war und ist. Massnahmen wie Lockdown, HomeOffice, Social Distancing etc. haben unseren Lebensalltag geprägt. An einzelnen Tagen war spürbar, wie der Verkehr auf den St.Galler Strassen abnahm. An anderen Tagen wieder konnte kein Unterschied zu früheren Jahren festgestellt werden. Vielerorts konnten Aussagen aufgefangen werden wie:

«Ich meide die Benutzung der öffentlichen Transportmittel und fahre mit meinem Fahrzeug zur Arbeit. Ich möchte mich schliesslich nicht anstecken.»

«Ich gehe vermehrt zu Fuss oder nehme das Fahrrad.»

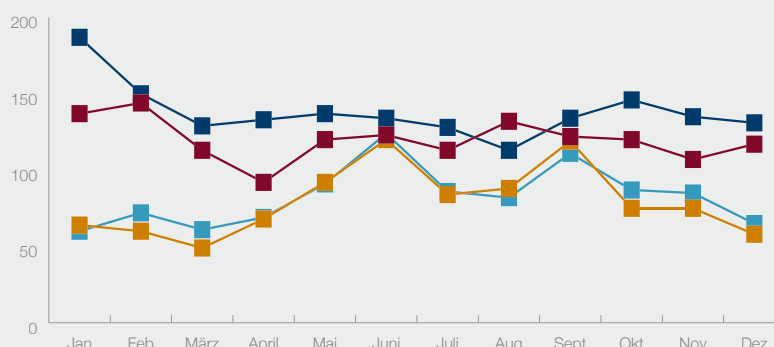
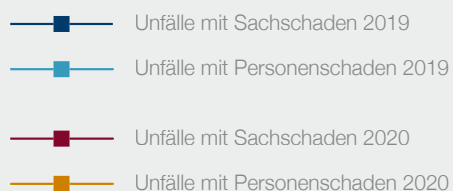
Haben sich diese Haltungen auf die Unfallzahlen ausgewirkt und wenn ja, wie? Hat es eine Verlagerung der Unfälle vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Langsamverkehr (LV) gegeben? Diesen Fragen möchten wir in den nächsten Zeilen nachgehen.

Damit Antworten gegeben werden können, ist eine Übersicht über die einzelnen vom Bundesrat verordneten COVID-Massnahmen nötig, die Auswirkungen auf das allgemeine Verkehrsverhalten hatten. Grundsätzlich können die Massnahmen in die sechs Kategorien Veranstaltungen, Gastronomie/Nachtleben, Schulen, Läden und Geschäfte, Grenzen und Sport/Freizeit eingeteilt werden. Aus verkehrlicher Sicht sind unter anderem folgende Zeitabschnitte ausschlaggebend:

28.02. - 12.03.	Veranstaltungsverbot
13.03. - 10.05.	Einschränkungen in der Gastronomie, bei Schulen und Veranstaltungen
17.03. - 26.04.	Schliessung von allen Geschäften mit Ausnahme Grundbedarf
17.03. - 14.06.	Grenzschliessungen zu Italien, Österreich, Deutschland und Frankreich
17.03. - 05.06.	Sportveranstaltungen sind untersagt
12.12. - 21.12.	für Sport- und Freizeitanlagen gilt eine Sperrstunde ab 19 Uhr; samstags und sonntags geschlossen
22.12. - 28.02.	Sport- und Freizeitanlagen geschlossen

Alle aufgeführten Massnahmen haben Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten. Während die Schliessung der Grenzen unter anderem beispielsweise unser Einkaufsverhalten und damit den Freizeitbereich tangieren, wirkt sich HomeOffice auf den täglichen Arbeitsverkehr aus.

Das Unfallgeschehen der Jahre 2019 und 2020 hat sich wie folgt entwickelt:



Der vorgängigen Tabelle kann entnommen werden, dass Unfälle mit Sachschäden im Februar 2020 ihren Höhepunkt hatten. Nach einem Sinken bis zum April nahmen die Sachschäden im Mai wieder zu und blieben danach auf einem leicht schwankenden Kurs stabil. Gut erkennbar ist, dass sich die Sachschäden mit Ausnahme im August im Jahre 2020 auf einem tieferen Niveau wie im Vorjahr bewegten. Die Unfälle mit Personenschäden hingegen stiegen nach einem verhaltenen Beginn ab März bis Juni stark an und erreichten ihren Höhepunkt im Juni. Nach einem Abfall musste im September eine zweite Spitze verzeichnet werden, welche danach aber kontinuierlich wieder abfiel. Vergleicht man den Verlauf und die Höhe mit der Grafik des Vorjahrs, sind keine wesentlichen Auffälligkeiten zu entdecken.

Selbst in der von COVID-Massnahmen (Grenzschiessung, Gastro-und Schulschiessungen, etc.) am stärksten betroffenen Zeit zwischen 17. März und 14. Juni ist keine wesentliche Änderung beim Unfallgeschehen bezüglich der Unfälle mit Personenschäden zu erkennen. Bei den Sachschäden hingegen ist ein Knick erkennbar.

Es stellt sich die Frage, wie sich die Unfallzahlen zu den Verkehrszahlen verhalten. Wie dem vorgängigen Vergleich entnommen werden kann, sind die dargestellten Werte in ihrer Höhe insbesondere bezüglich der Personenschäden absolut vergleichbar. In punkto Sachschäden aber ist vor allem in der ersten Lockdownzeit eine Veränderung erkennbar.

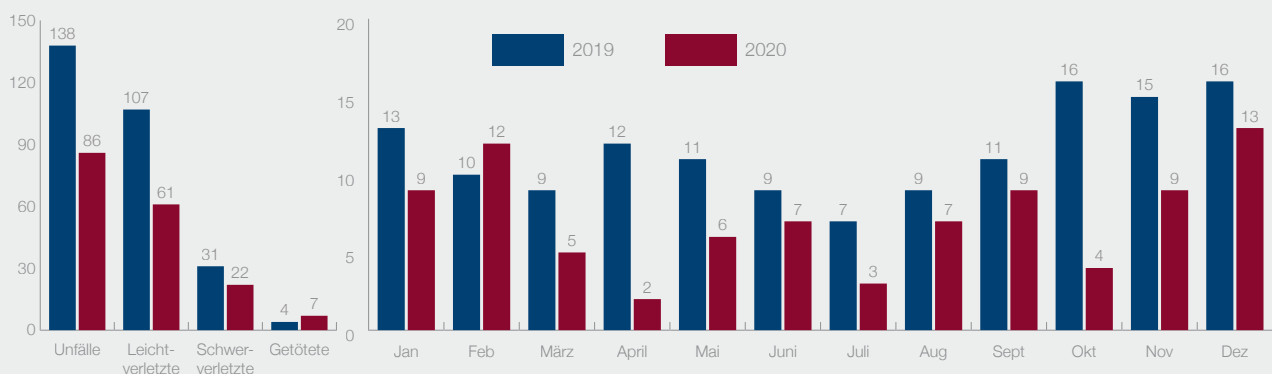
Gemäss Angaben des für die Verkehrszählungen zuständigen Tiefbauamts des Kantons St.Gallen (www.verkehrszahlen.sg.ch) hat der Verkehr während des ersten Lockdowns gegenüber dem Vorjahr um 30 bis 40 Prozent abgenommen. In der zweiten Welle war lediglich noch eine Abnahme von etwa 5 bis zehn Prozent festzustellen. Gesamthaft betrachtet ist gegenüber dem Jahre 2019 eine Abnahme des Verkehrsaufkommens von 5.8 Prozent zu verzeichnen.

Vergleicht man den Verlauf der Verkehrszahlen mit dem Verlauf der Unfallzahlen und setzt diese Werte den Werten des Vorjahrs gegenüber, kann festgestellt werden, dass der jeweilige Trend nicht gleich verläuft. Anders gesagt: Der Einbruch bei den Verkehrszahlen aufgrund der Covid-19-Pandemie hat sich bei den Unfallzahlen nur im Bereich der Sachschäden gezeigt. Bei weniger Verkehr sind die Unfallzahlen punkto Personenschäden annähernd gleich hoch geblieben. Diese Aussage bezieht sich auf den Gesamtvergleich aller Verkehrsteilnehmenden. Stimmt die Aussage aber auch für den Langsamverkehr? In regelmässigen Abständen werden wir doch immer wieder von Unfällen mit Zufussgehenden oder Radfahrenden/E-Bike aufgeschreckt.

Der Veloverkehr hat im 2020 praktisch über das ganze Jahr und in allen Regionen des Kantons insgesamt stark zugenommen (Angaben Tiefbauamt Kanton St.Gallen). Ein starker Anstieg war insbesondere in den Monaten März bis Juni sowohl im Alltagsverkehr als auch für Sport- und Freizeit Zwecke zu verzeichnen. Sicherlich haben sich die Reiseeinschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie erheblich auf die Mobilität bezüglich des Langsamverkehrs ausgewirkt. Positiv verstärkt wurde dieser Trend zusätzlich durch das stabile Wetter im Frühling des vergangenen Jahres.

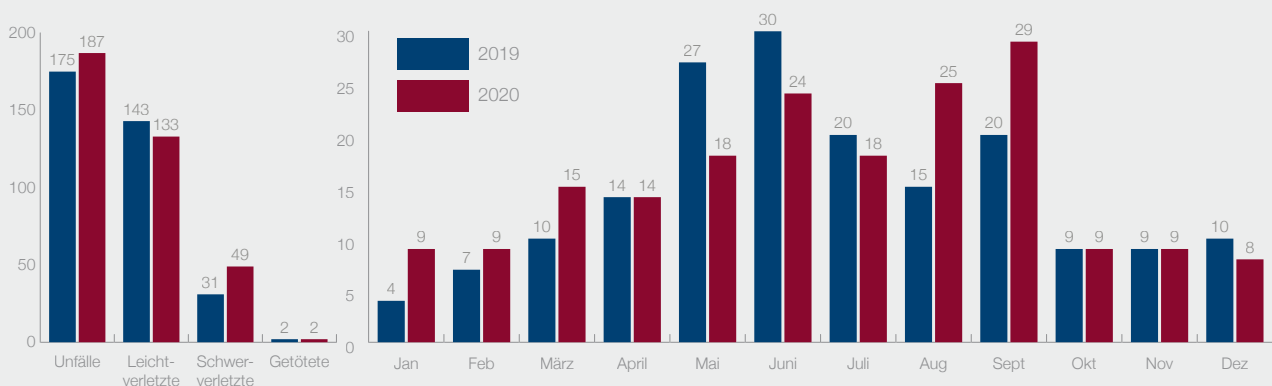
Betrachtet man die Unfallzahlen bei den Fussgängerin oder Fussgänger, fällt die Zunahme der Getöteten von vier auf sieben Personen auf; eine Entwicklung, die keinen Anlass zur Freude gibt.

Fussgänger



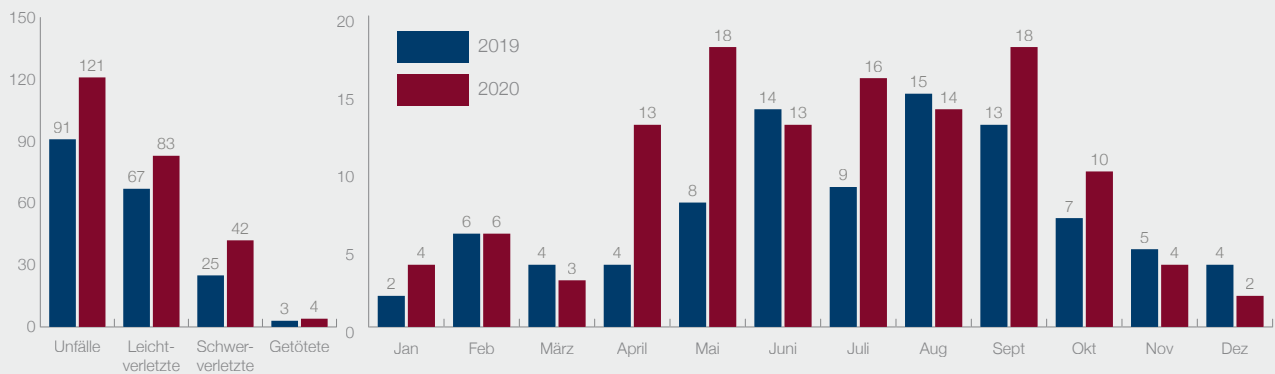
Ein direkter Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie kann jedoch nicht abschliessend erbracht werden. Tendenziell liegen die Unfallzahlen bei den Fussgängerin oder Fussgänger, mit einer Ausnahme im Februar, auf einem tieferen Niveau wie im Vorjahr. Augenscheinlich ist auch der «Einbruch» der Zahlen auf den tiefsten Wert im April. Dieser Zeitraum deckt sich in etwa mit den zwischen März und Juni 2020 höchsten COVID-Einschränkungen (z.B. Grenzschiessungen). Sicherlich kann gesagt werden, dass die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit weniger Verkehr sinkt und daher die tieferen Zahlen bei den Fussgängerunfällen gegenüber dem Vorjahr begründbar sind. Im Gegenzug müsste aber, da vermehrt Zufussgehende unterwegs sind, die Anzahl wieder steigen. Wie das Verhältnis und die Abhängigkeiten tatsächlich sind, kann aufgrund fehlender Fussgängerfrequenzen nicht abschliessend beurteilt werden. Erfreulich ist sicher, dass die absolute Anzahl von Fussgängerunfällen abgenommen hat. Wie eingangs erwähnt, wird aber die Freude erheblich durch die erhöhte Anzahl von Todesopfern getrübt.

Fahrradfahrer



Bei den Unfällen mit Fahrradfahrenden ist ein Rückschluss auf die Covid-19-Pandemie noch schwieriger auszumachen. Einziges Indiz könnte der doch erhebliche Anstieg der Zahlen zwischen Juli und September sein. Der genannte Anstieg stimmt aber mit der Aussage des Tiefbauamts bezüglich eines starken Anstiegs im Veloverkehr in der Zeit von März bis Juni nicht zwingend überein. Die aufgezeigten Kurven weisen in der vorgenannten Zeit wohl einen Anstieg der Unfälle aus, dieser verläuft aber gegenüber dem Vorjahr gemässiger.

E-Bike



Im Gegensatz zu den Kurven von Fussgängerin oder Fussgänger und Fahrradfahrenden weist das Diagramm der E-Bike Unfälle ab dem Monat März einen steilen Anstieg aus. Das Unfallgeschehen bleibt bis September auf einem hohen Niveau bestehen. Ab Oktober tendieren die Zahlen auf das Niveau des Vorjahres. Der starke Anstieg im März wurde sicherlich durch die angenehme Witterung im Frühling unterstützt. Trotzdem wagen wir die Aussage, dass durch die Covid-19-Pandemie bedingten Einschränkungen eine gewisse Verlagerung des motorisierten Verkehrs (MIV) auf E-Bikes stattgefunden hat. Obwohl der Anstieg der Unfallzahlen unerfreulich ist, ist eine Umstellung des Verkehrsverhaltens auf eine umweltfreundliche Mobilitätsform erfreulich.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Unfallzahlen des motorisierten Verkehrs aufgrund der Covid-19-Pandemie respektive dessen Mobilitätseinschränkungen und der damit verbundenen Abnahme des Gesamtverkehrs nicht generell zu einer Abnahme der Unfälle geführt haben. Durch die Verlagerung der Mobilität vom MIV zum Langsamverkehr haben sich beim rollenden Langsamverkehr deutlich mehr Unfälle ereignet. Bei den Fussgängern hat sich trotz Abnahme der Verunfallten die Anzahl der Getöteten von vier auf sieben Personen beinahe verdoppelt. Aufgrund des fehlenden Schutzes (kein zusätzliches Blechkleid, welches die Kräfte bei einem Unfall aufnehmen kann) sind die Auswirkungen bei dieser Verkehrsgruppe leider erheblich.



E-Bike

Die E-Bike-Unfälle haben im Vergleich zum Vorjahr wieder stark zugenommen. Dieser Anstieg ist nicht allzu verwunderlich angesichts der nach wie vor stark zunehmenden Verbreitung von E-Bikes. Betroffen sind vor allem die langsamen E-Bikes (Tretunterstützung bis 25 km/h, ohne gelbes Nummernschild). Auch hier haben sich die Auswirkungen der Pandemie bemerkbar gemacht.

Die Auswertung nach Alter bei den verunfallten E-Bikefahrern zeigt, dass vor allem die ältere Generation beim Fahren mit E-Bikes gefährdet ist. Es sind auch Personen betroffen, welche aus körperlichen Gründen seit mehreren Jahren nicht mehr Fahrrad gefahren sind und sich zu früh mit dem neuen Gefährt in den Verkehr wagen.

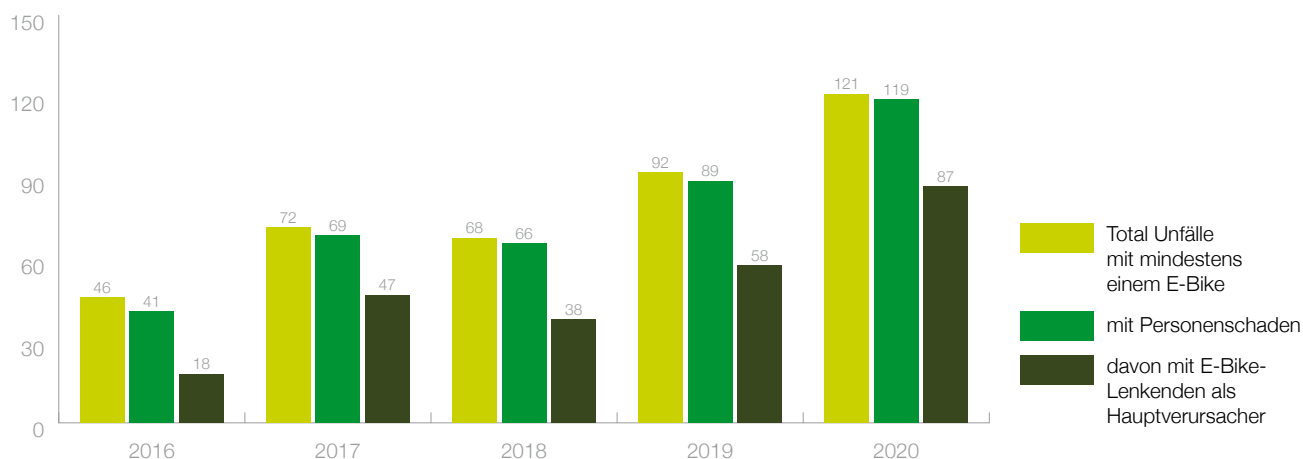
Hier führt die bfu eine Kampagne mit Franky dem Schutzengel zum Thema «E-Bike und Slow down, take it easy» durch. Mehr Informationen finden Sie unter: <http://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/kampagnen/e-bikes>

Die Trends der letzten Jahre zeigen an, dass bei den E-Bikes typische Fahrradprobleme verstärkt auftauchen:

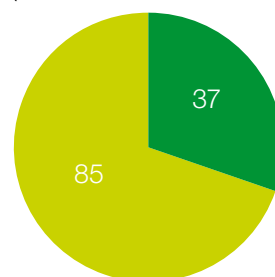
- Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten wird meist der Bremsweg falsch (zu kurz) eingeschätzt
- Andere Verkehrsteilnehmer sehen aus einiger Distanz die schmale Silhouette eines Fahrradfahrers und schätzen seine Geschwindigkeit falsch ein
- Das „Fahrradfahren“ ist auch für Ungeübte wieder möglich geworden

Die direkte Folge der obengenannten Probleme sind vielfach erhebliche Unfälle. Vier getötete, 41 schwerverletzte und 77 leichtverletzte Personen sprechen eine deutliche Sprache. Wir raten dringend dazu, bei der Fahrt mit einem Velo oder E-Bike jederzeit einen Helm zu tragen!

Unfälle mit mindestens einem E-Bike (2020, Kanton St.Gallen)

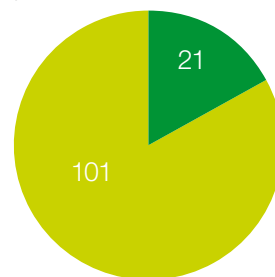


Tragen eines Schutzsystems (2020, Kanton St.Gallen)



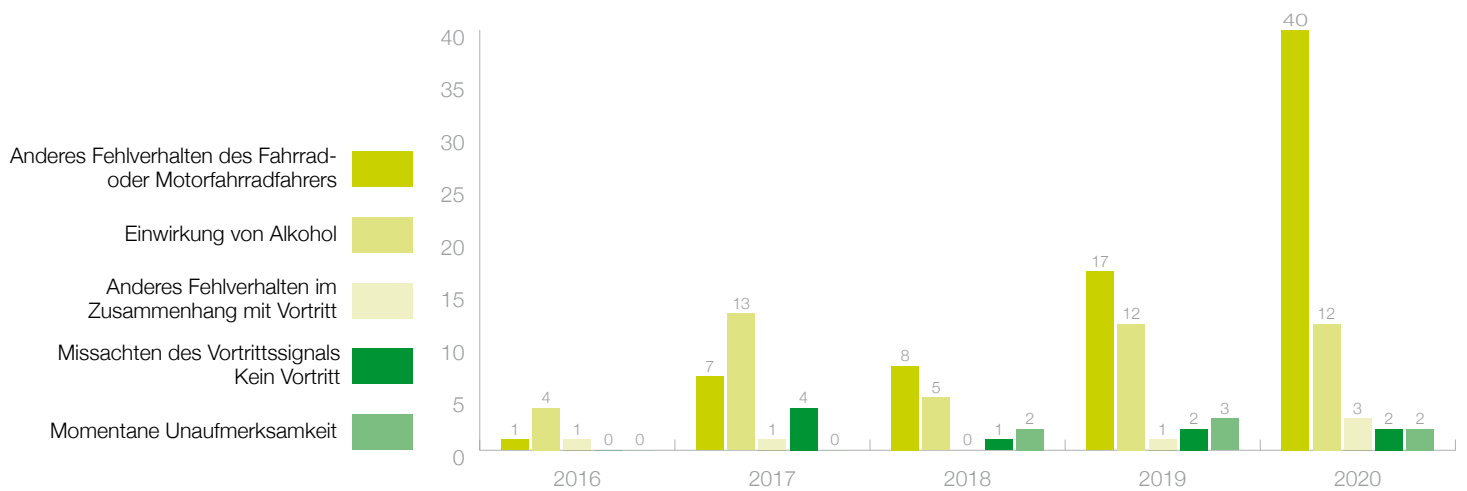
85 der Verletzten trugen einen Helm, 37 keinen.

Total Unfälle langsame und schnelle E-Bikes (2020, Kanton St.Gallen)

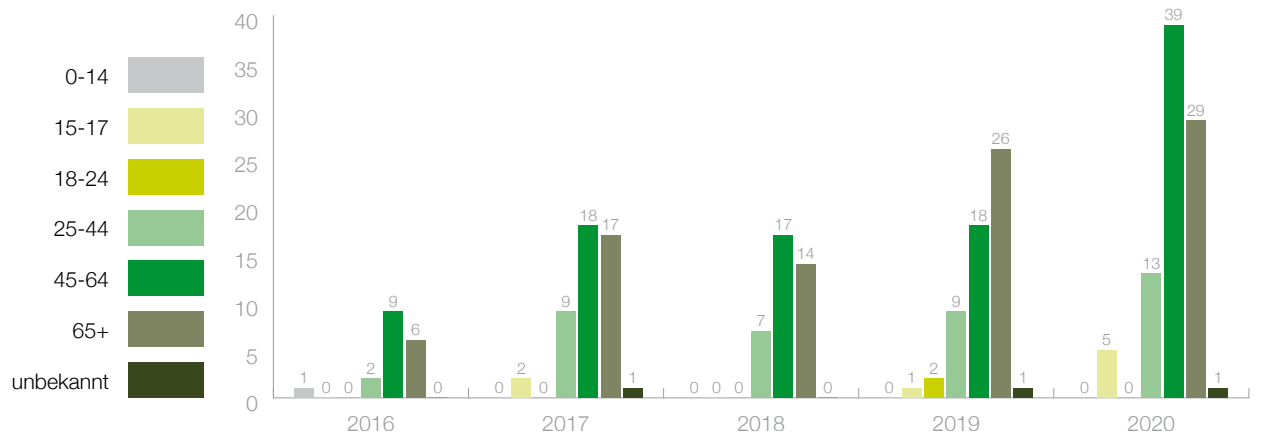


Mit langsamen E-Bikes entstanden 101 Unfälle, mit schnellen E-Bikes 21.

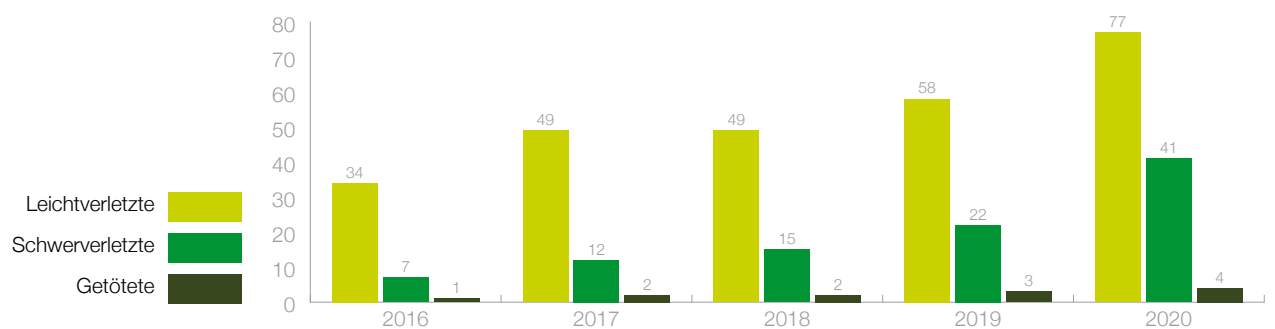
Unfälle mit Personenschaden mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher (2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2020, Kanton St.Gallen)



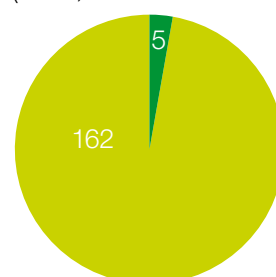
Verunfallte E-Bike Lenkende und Mitfahrende (2020, Kanton St.Gallen)



Motorrad

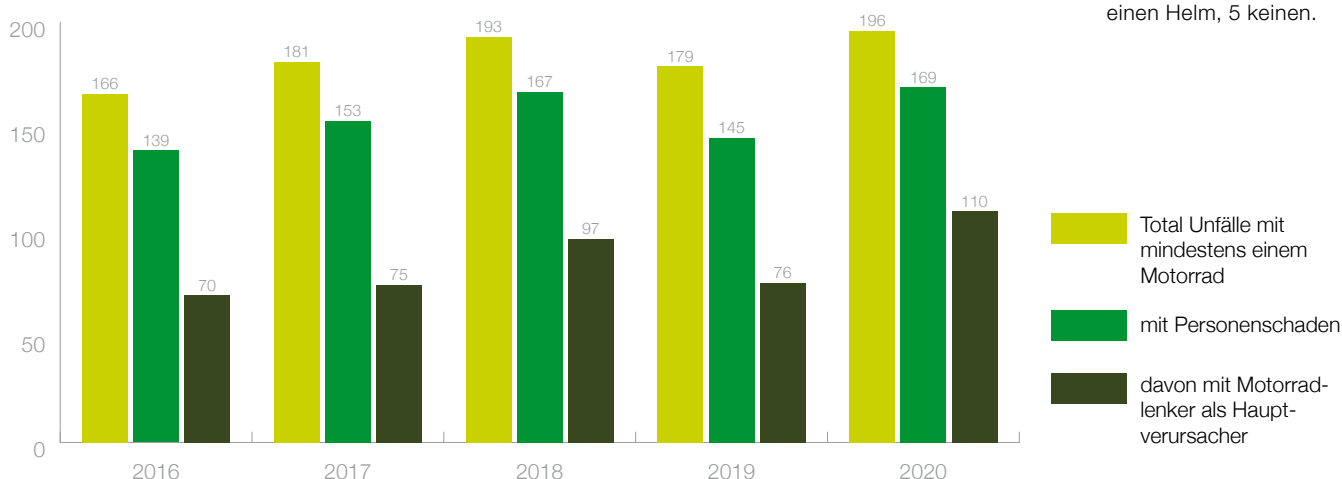
Die Motorradunfälle haben 2020 leicht zugenommen. Leider ist in der Berichtsperiode wieder ein Toter zu verzeichnen. Hauptsächlich für diese Unfälle waren Selbstunfälle in Kurven und zu nahes Aufschliessen. Auch Alkohol war in einigen Fällen ursächlich. Die Motorradsaison wird dank den milden Wetterverhältnissen immer länger, die Begeisterung fürs Motorradfahren ist bei vielen ungebrochen.

Tragen eines Schutzsystems (2020, Kanton St.Gallen)

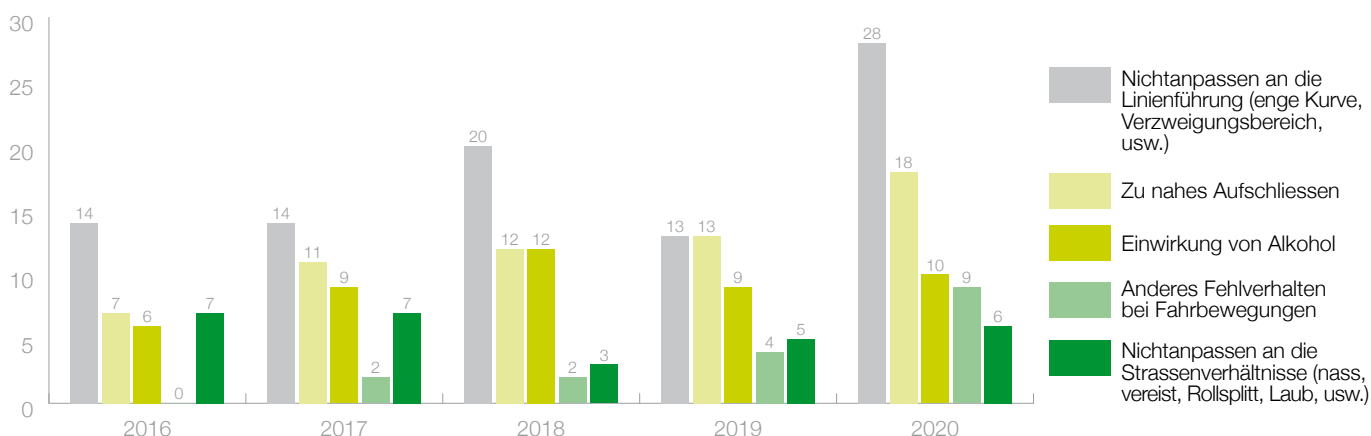


162 der Verletzten trugen einen Helm, 5 keinen.

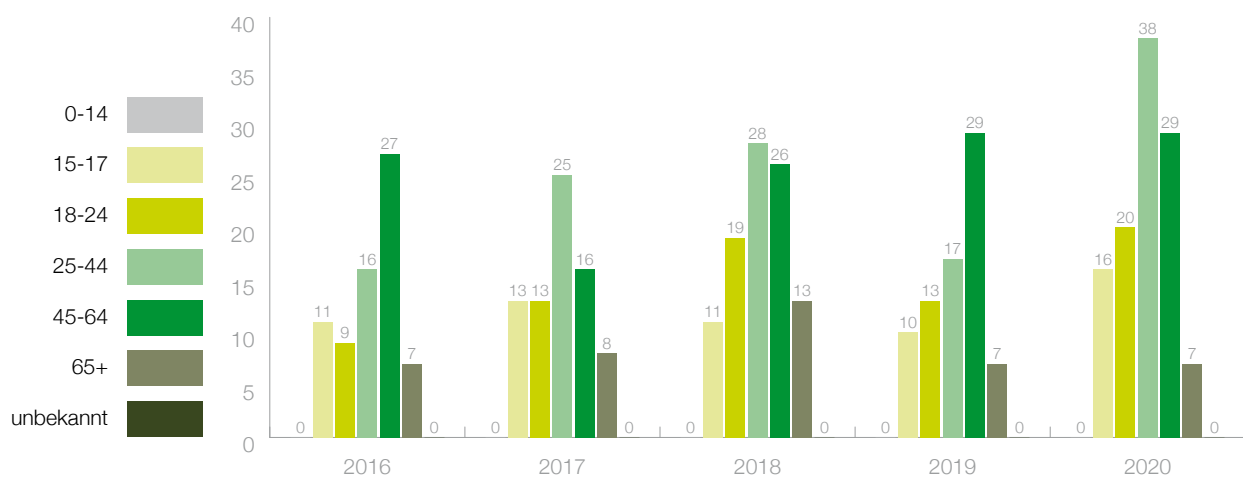
Unfälle mit mindestens einem Motorrad (2020, Kanton St.Gallen)



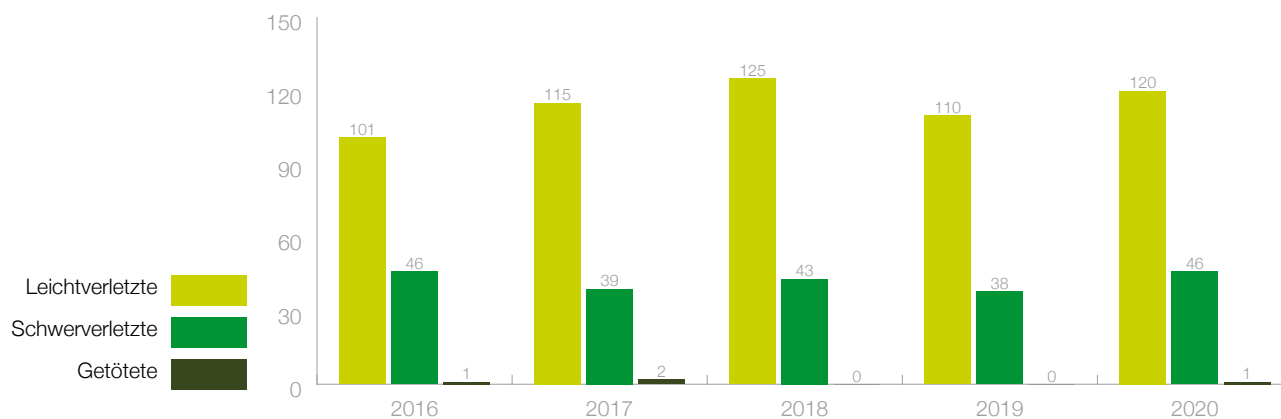
Unfälle mit Personenschaden mit Motorradlenker als Hauptverursacher (2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2020, Kanton St.Gallen)



Verunfallte Motorradlenker und Mitfahrende (2020, Kanton St.Gallen)

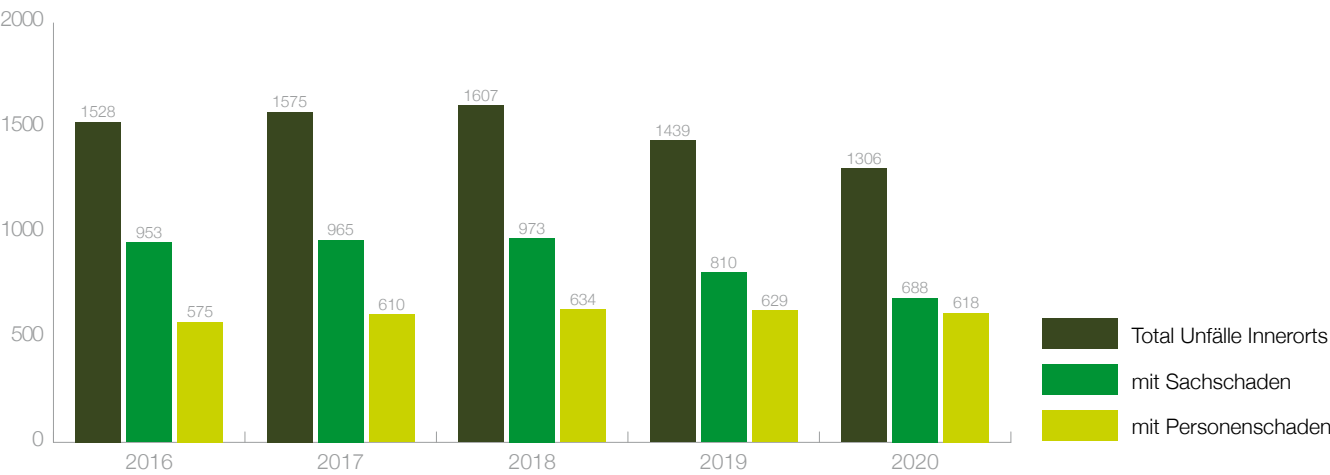


Unfälle nach Infrastruktur

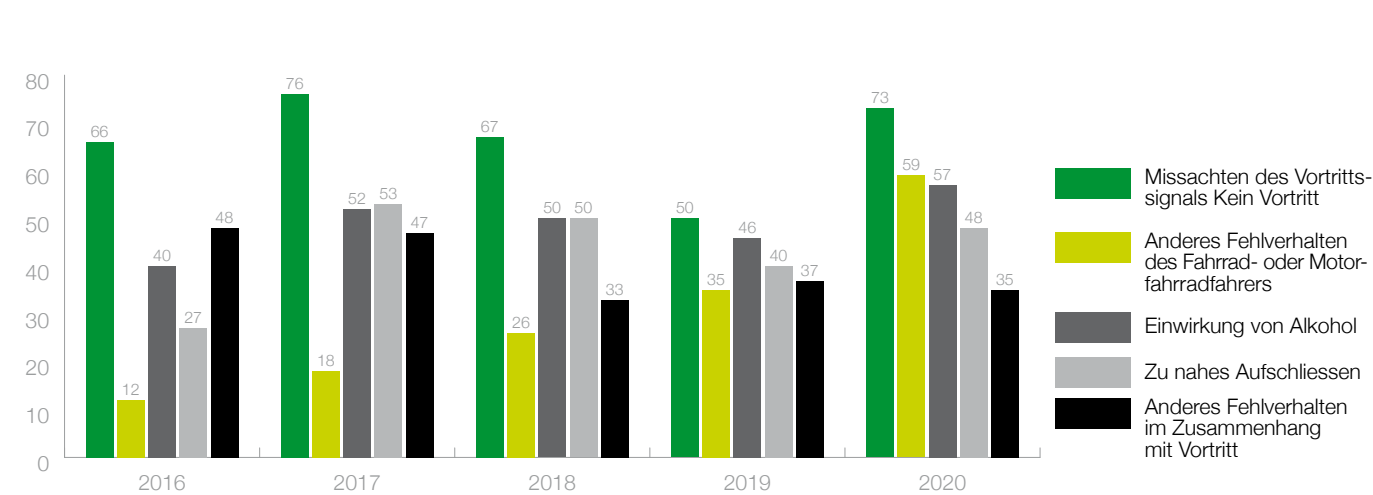
Innerorts

Die Unfälle im Innerortsbereich haben wiederum abgenommen. Bei Unfällen mit Personenschaden zählt weiterhin das Missachten des Vortritts zu den häufigsten Ursachen.

Unfälle innerorts (2020, Kanton St.Gallen)



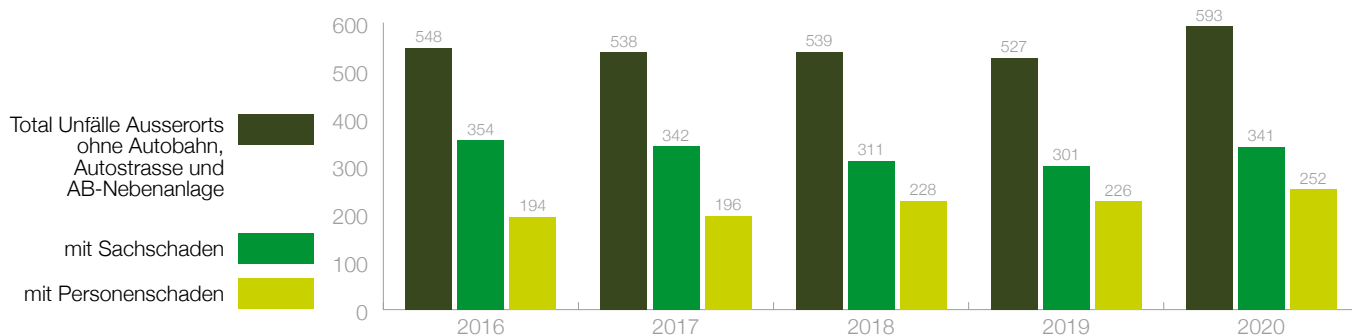
Unfälle innerorts mit Personenschaden häufigste Hauptursachen (2020, Kanton St.Gallen)



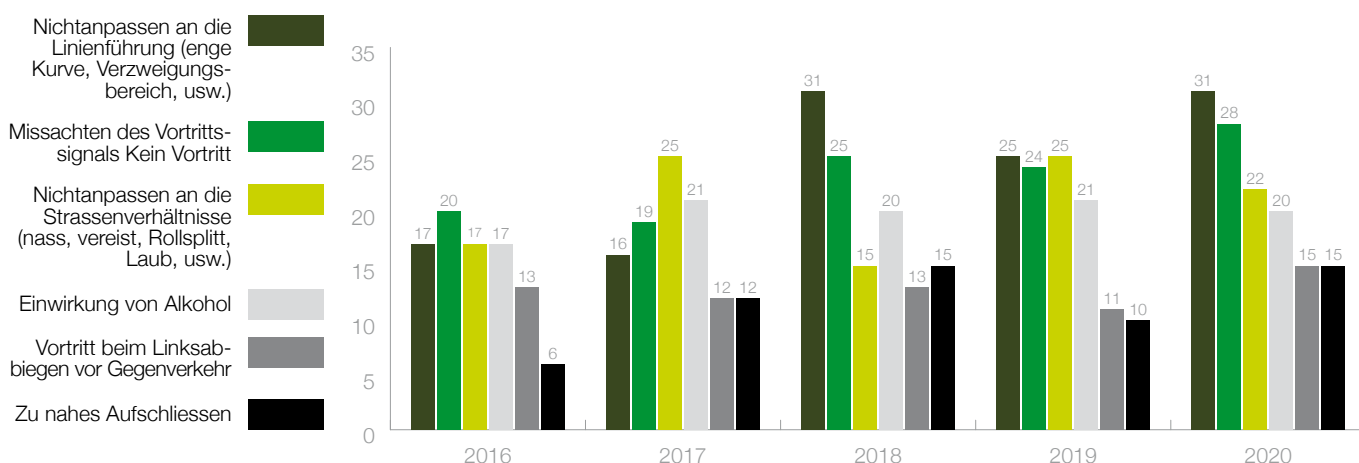
Ausserorts

Die Unfälle im Ausserortsbereich haben etwas zugenommen, auch die hier zu verzeichnende Anzahl der Verkehrsoffer ist leicht angestiegen. Hauptursachen sind die nicht angepasste Linienführung und das Missachten des Vortritts.

Unfälle ausserorts (ohne Autobahn, Autostrasse und Autobahn-Nebenanlage; 2020, Kanton St.Gallen)



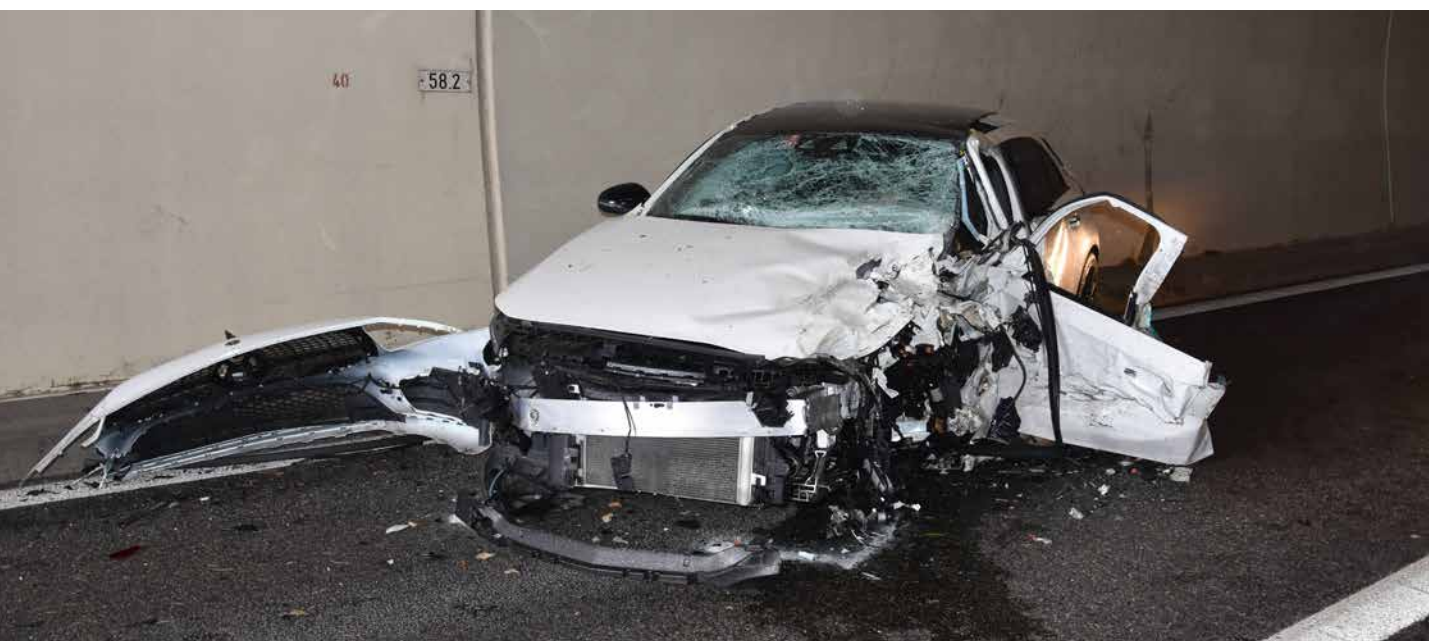
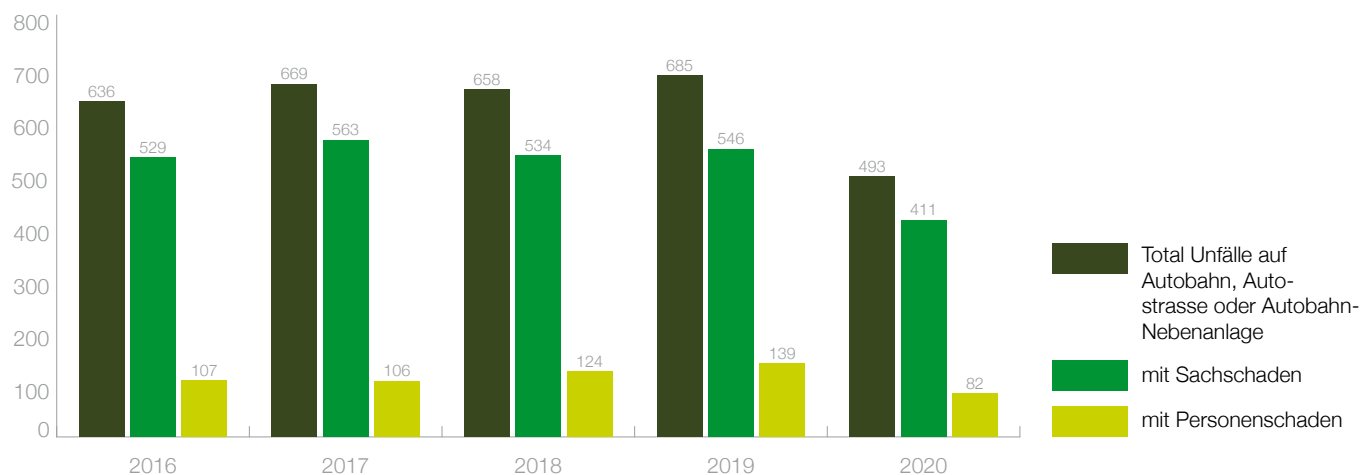
Unfälle ausserorts mit Personenschaden häufigste Hauptursachen (2020, Kanton St.Gallen)



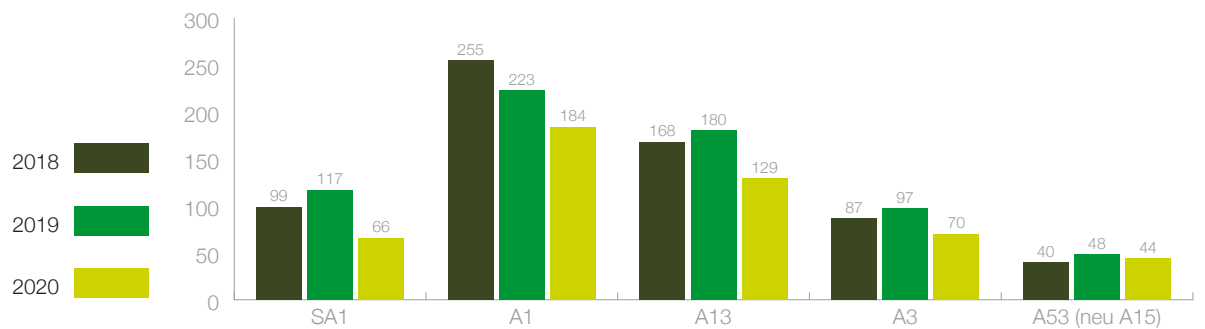
Autobahn, Autostrasse

Die Unfälle auf den Autobahnen im Kanton St.Gallen sind massiv zurückgegangen. Dies dürfte hauptsächlich auf das geringere Verkehrsaufkommen während der Corona-Pandemie zurückzuführen sein, in Zukunft ist daher wieder mit einer Zunahme zu rechnen.

Unfälle auf Autobahn, Autostrasse oder Autobahn-Nebenanlage (2020, Kanton St.Gallen)



Unfälle auf den Autobahnen im Kanton St.Gallen (2020, Kanton St.Gallen)

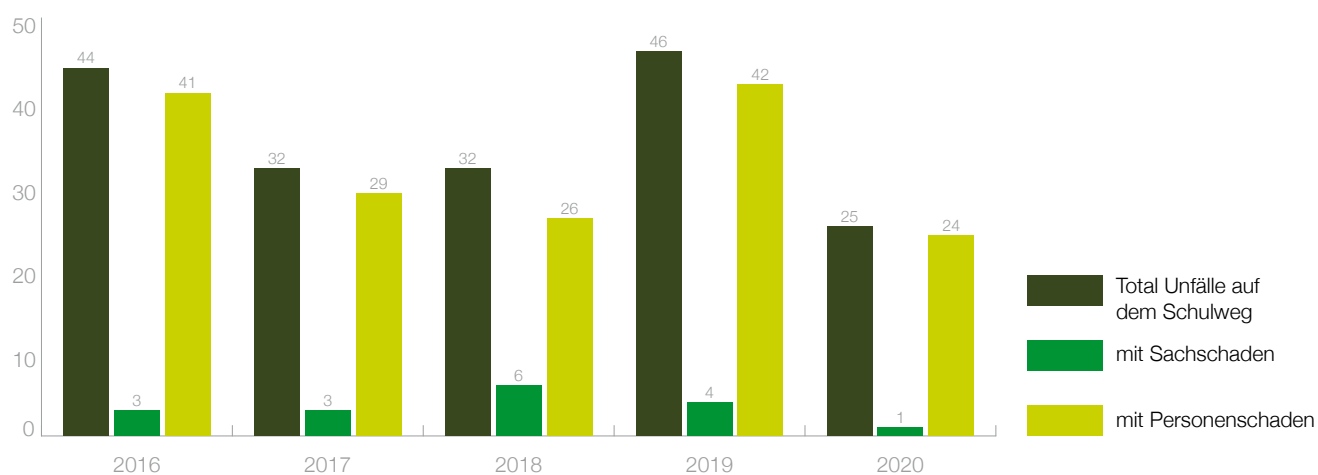


Stadtautobahn St.Gallen

Der Verkehr wird auf der Stadtautobahn fast durchgehend mit Tempo 80 geführt. Grund dafür sind die Bauarbeiten, die uns in den kommenden Jahren begleiten werden. Die Unfallzahlen haben sich im vergangenen Jahr stark reduziert. Nichts desto trotz verursachen insbesondere auch Pannenfahrzeuge immer wieder Stau.

Schulweg

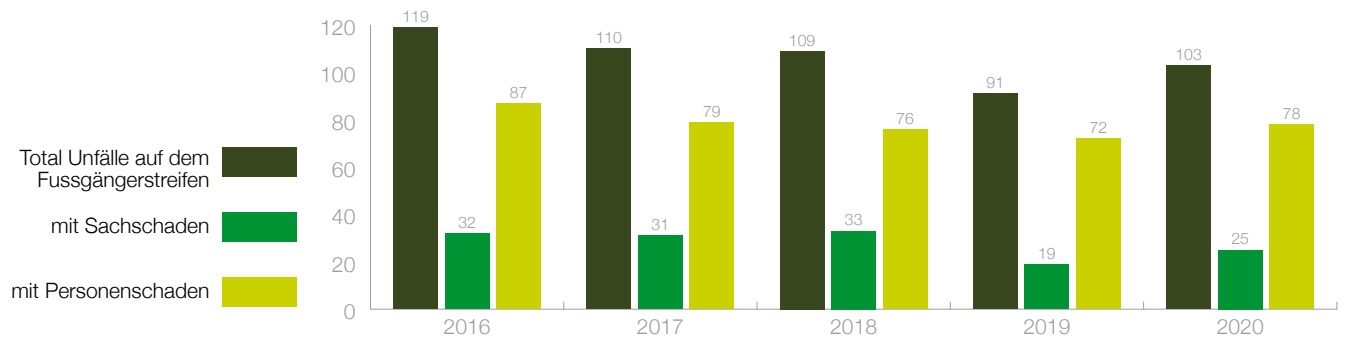
Unfälle auf dem Schulweg (2020, Kanton St.Gallen)



Die Unfälle auf Schulwegen sind stark zurückgegangen. Auch hier dürfte die Pandemie einen positiven Nebeneffekt haben. Es bleibt abzuwarten, wie sich diese Zahlen in Zukunft entwickeln.

Fussgängerstreifen

Unfälle auf dem Fussgängerstreifen (2020, Kanton St.Gallen)



Die Unfälle auf Fussgängerstreifen haben 2020 leider wieder etwas zugenommen. Die Kantonspolizei hat gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt im Frühling 2011 beschlossen, sämtliche Fussgängerstreifen im Kanton St.Gallen einheitlich überprüfen zu lassen und Sanierungsmassnahmen festzulegen. Die Überprüfung der Fussgängerstreifeninfrastruktur wurde im Herbst 2013 abgeschlossen. Erste Sofortmassnahmen wurden damals rasch ergriffen. Die flächendeckende Sanierung der Fussgängerstreifen begann mit dem 16. Strassenbauprogramm (Umsetzung 2014-2018) und wird im 17. Strassenbauprogramm (Umsetzung 2019-2023) des Kantons St.Gallen fortgeführt. Trotz der getroffenen Massnahmen kann nicht einfach davon ausgegangen werden, dass das gesetzlich vorgegeben Vortrittsrecht für Zufussgehende auf Fussgängerstreifen auch eingehalten wird. Sehen und gesehen werden sowie die nötige Aufmerksamkeit beim Überqueren des Fussgängerstreifens sind nach wie vor wichtige Grundsätze für die Zufussgehenden.

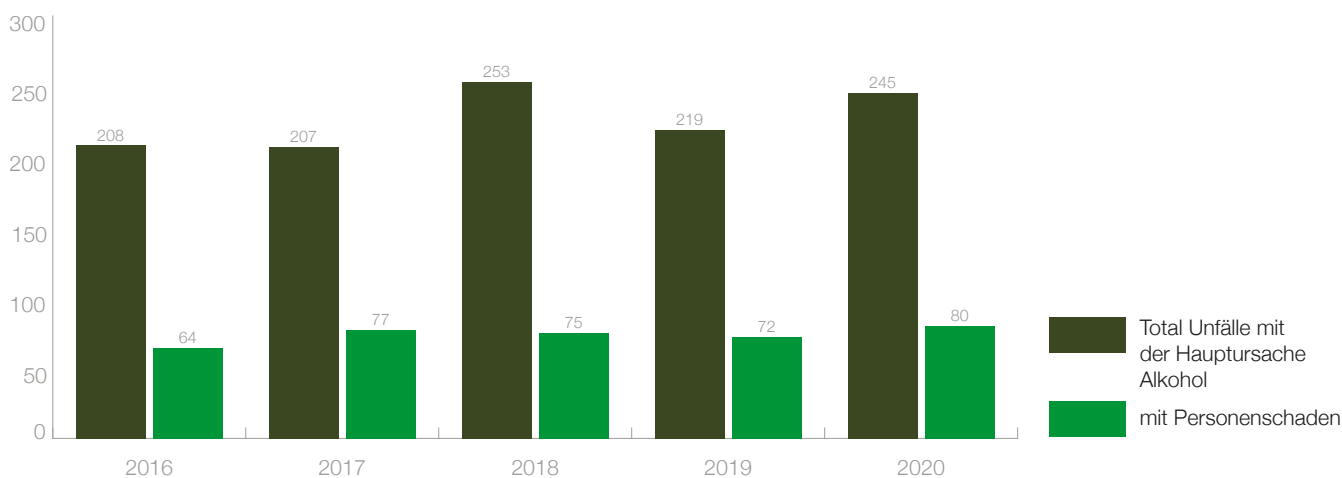
Unfälle nach Hauptunfallursache

Alkohol

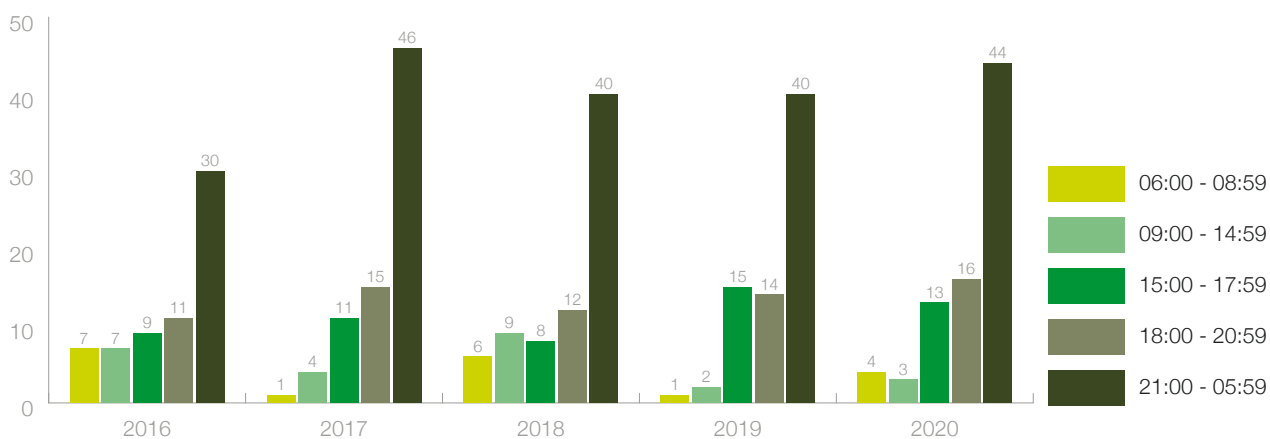
Die Anzahl der Unfälle mit der Hauptursache Alkohol hat sich im Vergleich zu den Vorjahren wieder leicht erhöht. Diese Unfälle ereignen sich meist ab dem Nachmittag und in der Nacht. Die betroffenen Fahrer kollidieren bei diesen Unfällen meist mit Hindernissen auf und neben der Fahrbahn.

Die Altersklasse von 25-44 Jahren verursachte die meisten Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol. Dabei zeigt sich, dass die männlichen Verkehrsteilnehmenden für ca. 80% der Unfälle unter Einfluss von Alkohol verantwortlich sind. Die hohe Anzahl von Unfällen unter Alkohol gilt es nach wie vor mit geeigneten Massnahmen (Kampagnen, Kontrollen usw.) zu bekämpfen.

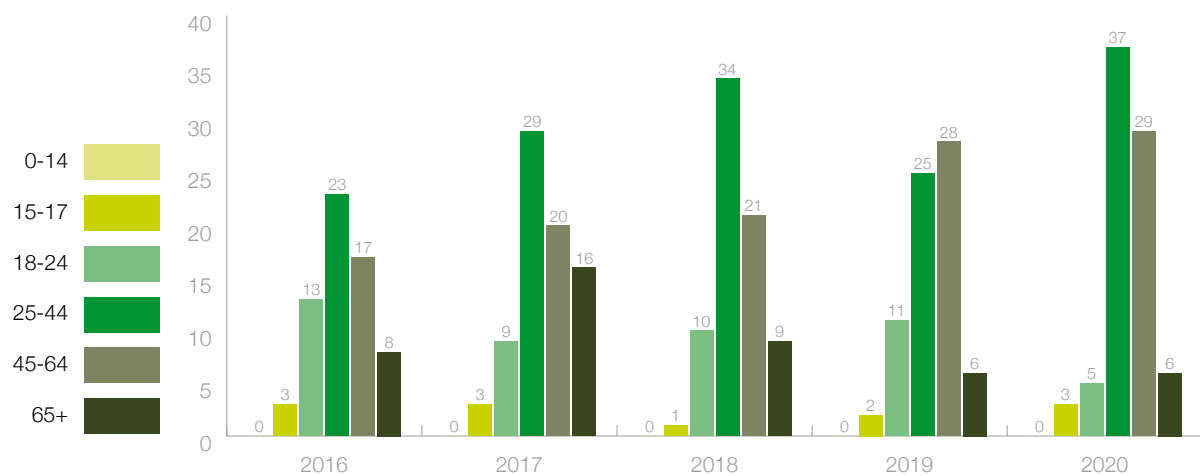
Unfälle mit der Hauptursache Alkohol (2020, Kanton St.Gallen)



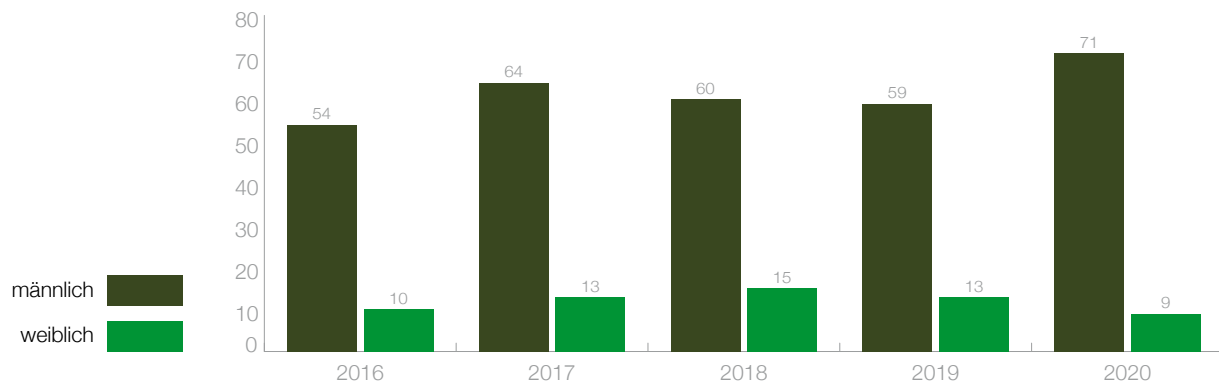
Unfälle mit Personenschaden nach Uhrzeit (2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2020, Kanton St.Gallen)



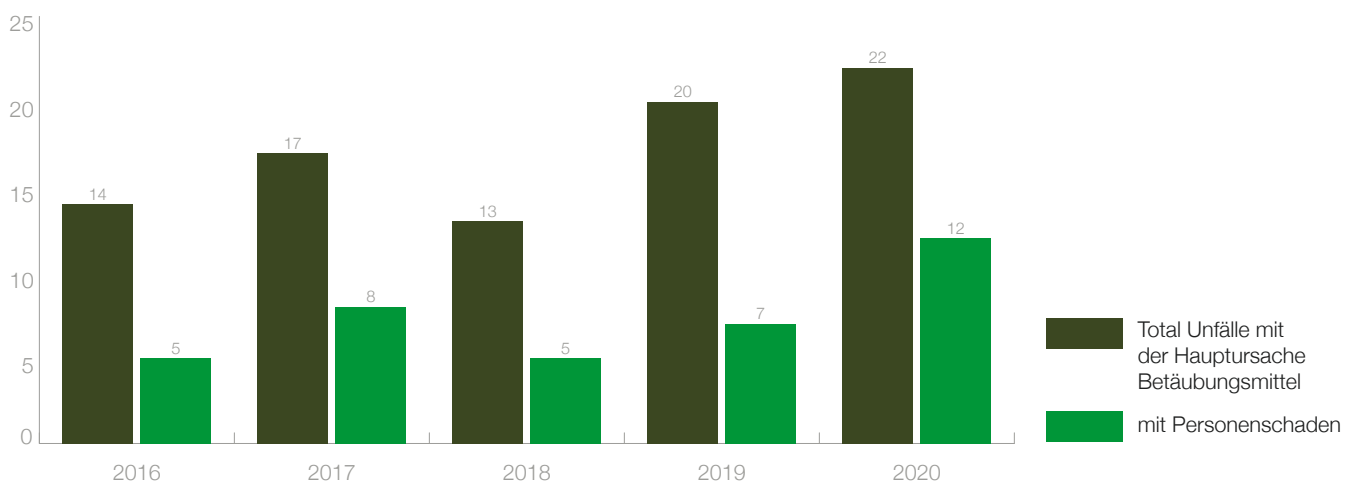
Geschlecht des Hauptverursachers (2020, Kanton St.Gallen)



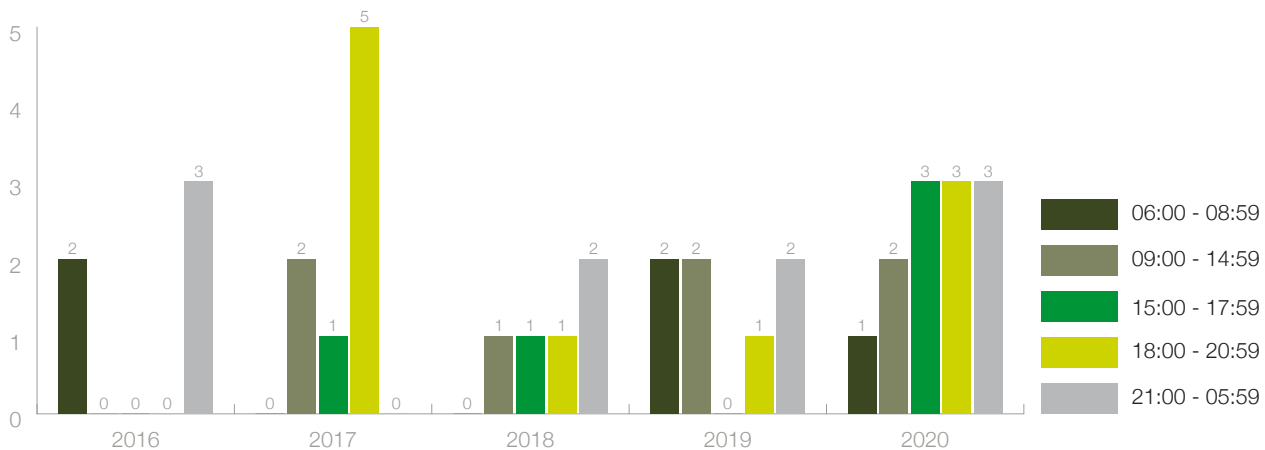
Betäubungsmittel

Die Unfälle mit Ursache Betäubungsmittelkonsum sind 2020 nochmals leicht angestiegen. Gefahren wird unter Drogen meist am Abend und in der Nacht, häufiger aber auch bereits tagsüber. Auch hier verursachen mit Abstand mehr Männer unter Drogen Unfälle als Frauen. Der neuerliche Anstieg ist auch darauf zurück zu führen, dass sich die heutigen Kontrollmethoden gegenüber früher entscheidend verbessert haben.

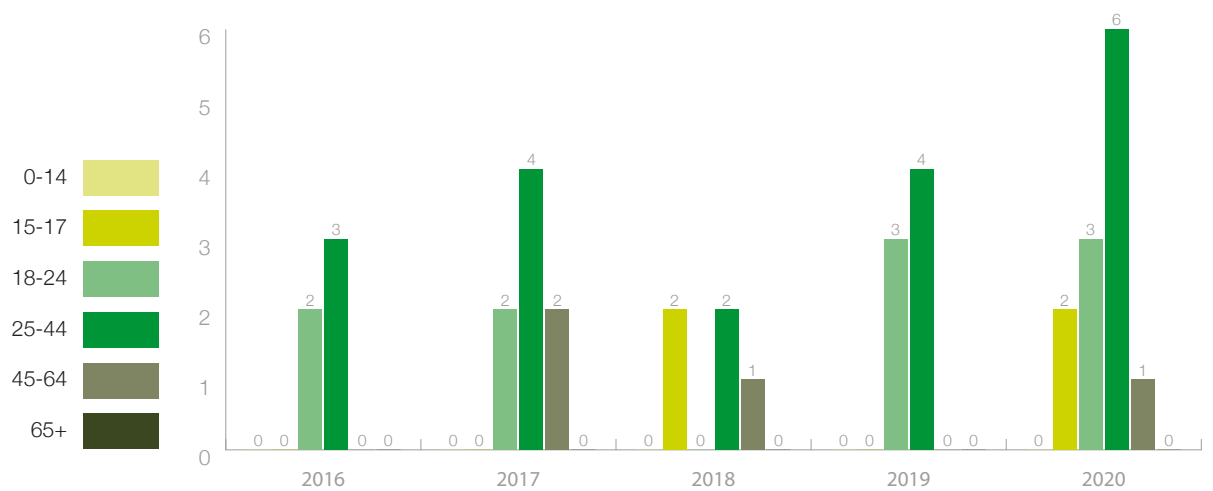
Unfälle mit der Hauptursache Betäubungsmittel (2020, Kanton St.Gallen)



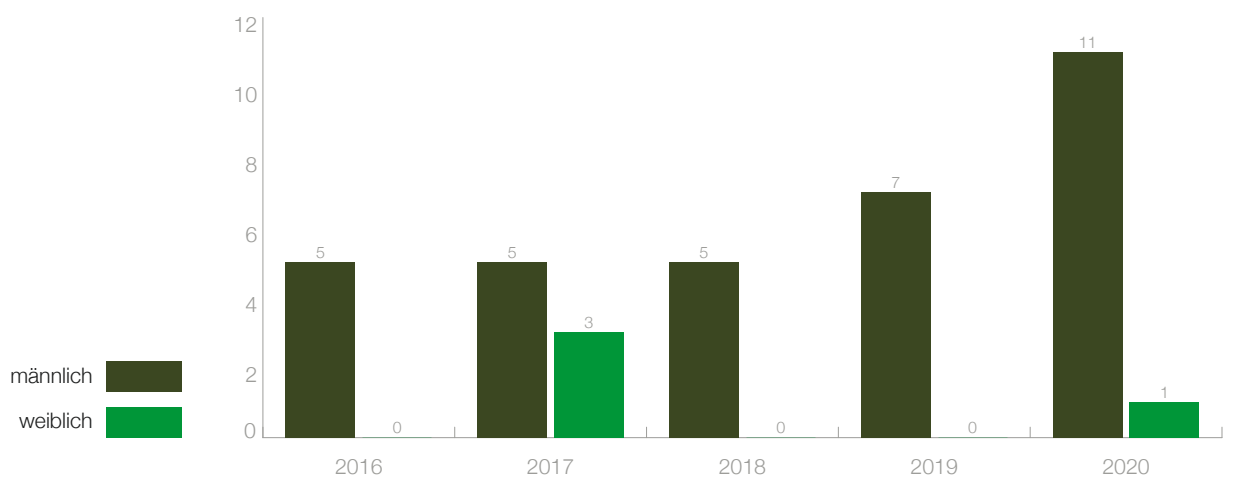
Unfälle wegen Betäubungsmittel mit Personenschaden nach Uhrzeit (2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers bei Unfällen mit Personenschaden
wegen Betäubungsmittel (2020, Kanton St.Gallen)



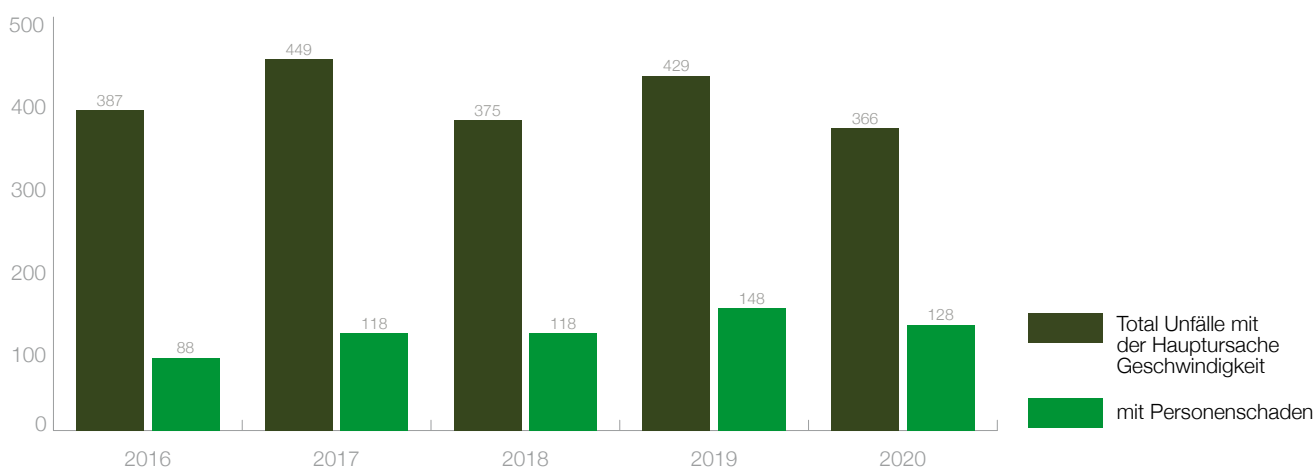
Geschlecht des Hauptverursachers bei Unfällen mit Personenschaden
wegen Betäubungsmittel (2020, Kanton St.Gallen)



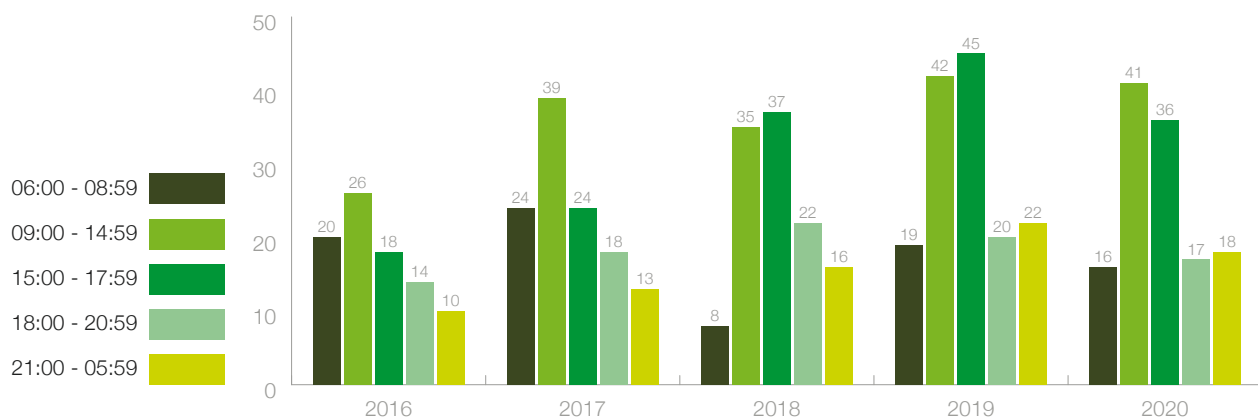
Geschwindigkeit

Die Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit haben 2020 spürbar abgenommen, dies gilt auch für die Anzahl Personenschäden. Die Kantonspolizei St.Gallen wird weiterhin auf allen Strassen - dazu gehören auch Tempo-30-Zonen - zu jeder Tages- und Nachtzeit Geschwindigkeitskontrollen durchführen. Zu schnell gefahren wurde 2020 rund um die Uhr, ein Schwerpunkt der Unfälle ist tagsüber festzustellen. Etwa die Hälfte der verunfallten Schnellfahrer waren Frauen.

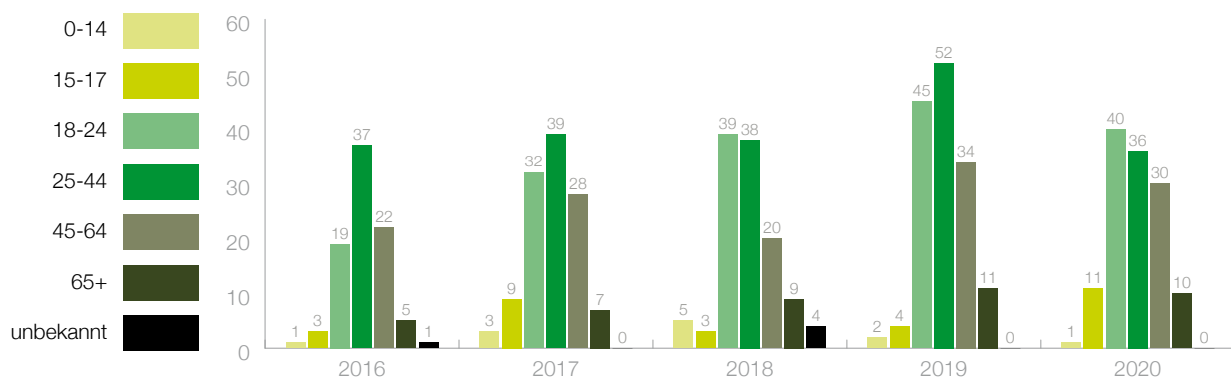
Unfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit (2020, Kanton St.Gallen)



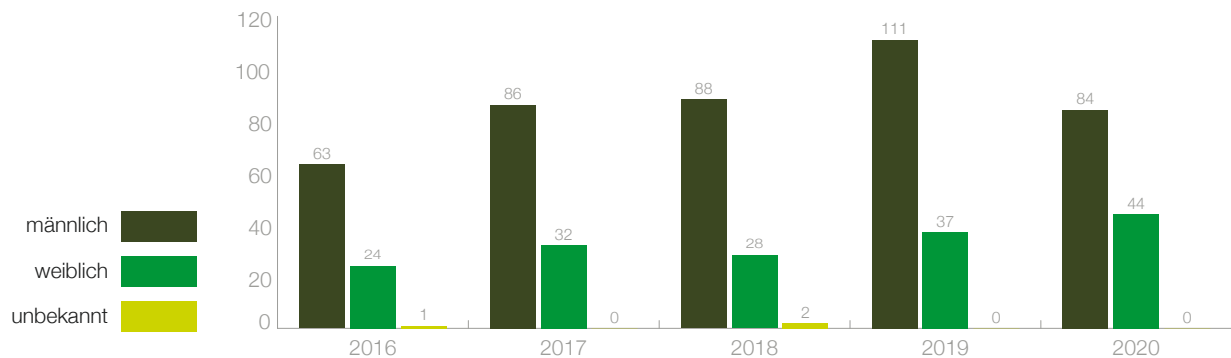
Unfälle wegen Geschwindigkeit mit Personenschaden nach Uhrzeit
(2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Geschwindigkeit
(2020, Kanton St.Gallen)



Geschlecht des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Geschwindigkeit
(2020, Kanton St.Gallen)



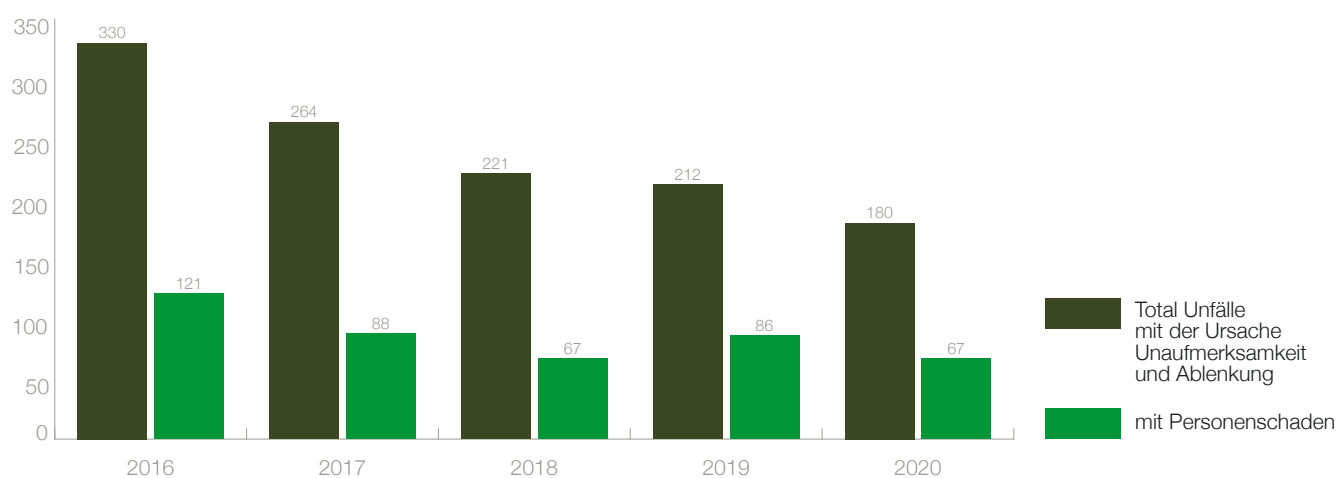
Ablenkung

Eine kontinuierlich positive Entwicklung ist bei den Unfällen durch Ablenkung festzustellen.

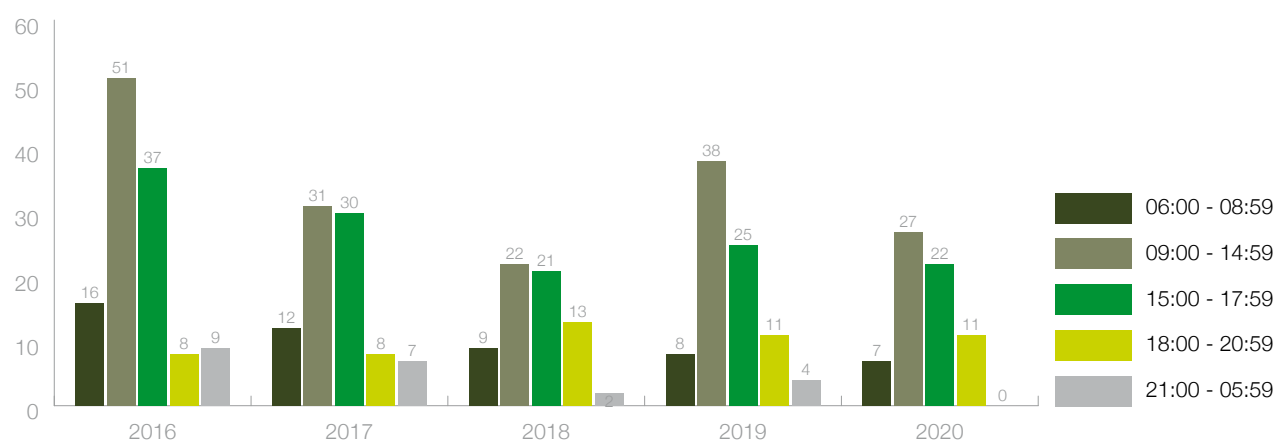
Auch die Anzahl an Verkehrsoptionen hat etwas abgenommen.

Die Unfälle mit Ursache Ablenkung verteilen sich über den ganzen Tag. Altersmässig sind fast alle Alterskategorien im Strassenverkehr abgelenkt. Auch hier sind es wieder Männer, welche vermehrt abgelenkt Unfälle verursachen.

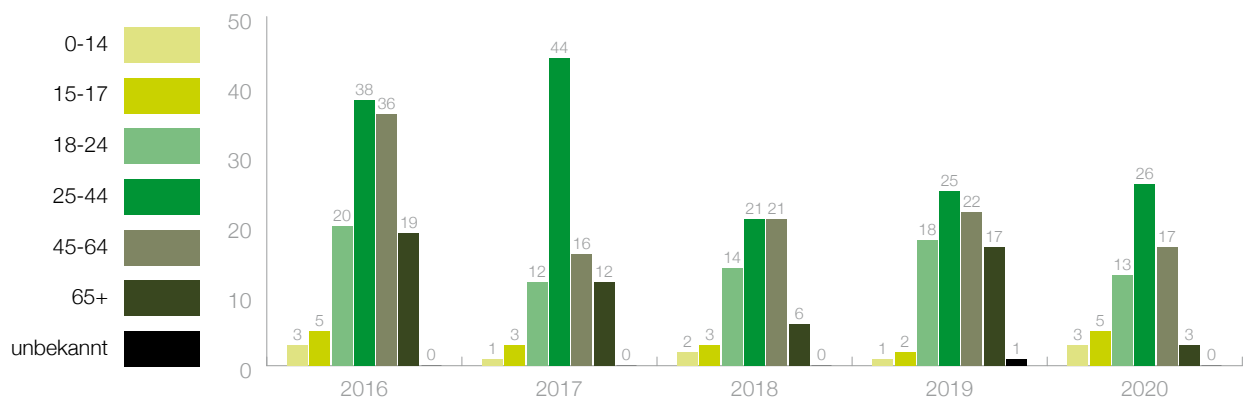
Unfälle mit der Hauptursache Ablenkung (2020, Kanton St.Gallen)



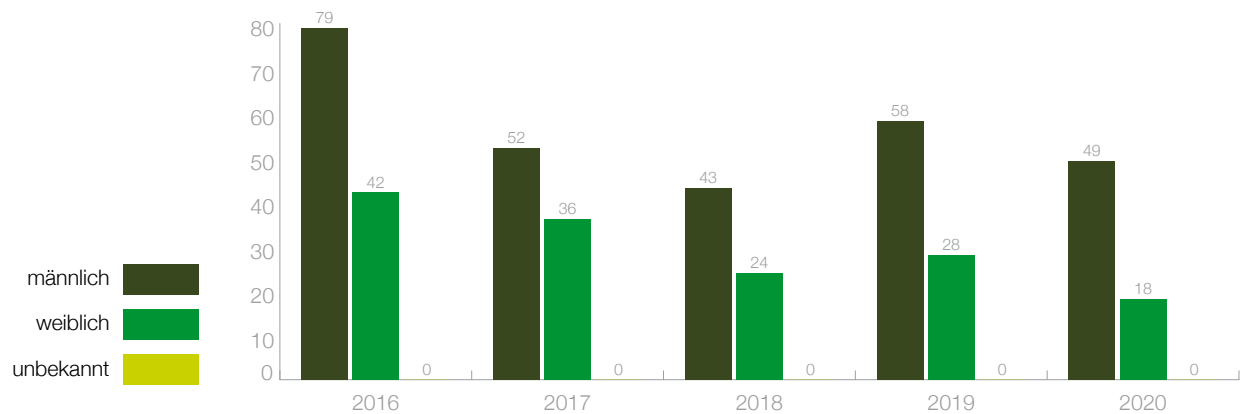
Unfälle wegen Ablenkung mit Personenschaden nach Uhrzeit (2020, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Ablenkung
(2020, Kanton St.Gallen)



Geschlecht des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Ablenkung
(2020, Kanton St.Gallen)



Unfälle nach Gemeinden

Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Gemeinde (2020, Kanton St.Gallen)

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer- verletzte	davon		Leicht- verletzte
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	
Total	1 440	952	15	210	10	200	939
Altstätten	31	33	1	11	0	11	27
Amden	4	5	0	1	0	1	4
Andwil (SG)	1	3	0	3	0	3	0
Au (SG)	24	21	0	7	0	7	15
Bad Ragaz	20	18	0	1	0	1	22
Balgach	3	10	0	4	0	4	6
Benken (SG)	23	7	0	0	0	0	10
Berg (SG)	5	1	0	0	0	0	1
Berneck	3	5	0	3	1	2	3
Buchs (SG)	28	26	1	8	0	8	19
Bütschwil-Ganterschwil	17	16	0	6	0	6	16
Degersheim	7	4	0	1	0	1	3
Diepoldsau	15	8	0	4	0	4	7
Ebnat-Kappel	8	5	0	2	0	2	10
Eggersriet	5	2	0	0	0	0	3
Eichberg	2	2	0	1	0	1	1
Eschenbach (SG)	30	24	1	3	0	3	26
Flawil	11	7	0	2	0	2	6
Flums	25	6	1	0	0	0	7
Gaiserwald	8	9	0	3	0	3	7
Gams	9	11	0	1	0	1	10
Goldach	17	11	1	3	0	3	7
Gommiswald	17	7	0	2	0	2	8
Gossau (SG)	70	35	1	5	0	5	41
Grabs	13	6	0	3	0	3	3
Häggenschwil	5	4	0	2	0	2	3
Hemberg	3	0	0	0	0	0	0
Jonschwil	3	6	0	0	0	0	8
Kaltbrunn	7	7	0	0	0	0	7
Kirchberg (SG)	19	16	1	3	0	3	16
Lichtensteig	2	0	0	0	0	0	0
Lütisburg	4	4	0	0	0	0	5
Marbach (SG)	3	3	0	0	0	0	3
Mels	45	15	0	4	0	4	12
Mörschwil	29	10	0	1	0	1	25
Mosnang	9	10	1	2	0	2	9
Muolen	0	3	0	1	0	1	2
Neckertal	15	6	0	2	0	2	4

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer- verletzte	davon		Leicht- verletzte
					lebensbedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	
Nesslau	9	8	0	4	0	4	6
Niederbüren	5	3	0	2	0	2	1
Niederhelfenschwil	4	5	0	3	1	2	3
Oberbüren	36	8	0	2	0	2	9
Oberhelfenschwil	4	3	0	1	0	1	2
Oberriet (SG)	24	16	1	3	0	3	14
Oberuzwil	12	14	0	5	1	4	9
Pfäfers	6	3	0	1	0	1	3
Quarten	21	6	0	0	0	0	7
Rapperswil-Jona	51	67	0	10	0	10	79
Rebstein	6	2	0	1	0	1	1
Rheineck	9	7	0	0	0	0	8
Rorschach	14	9	0	3	0	3	7
Rorschacherberg	22	10	0	3	0	3	8
Rüthi (SG)	5	2	0	0	0	0	2
Sargans	12	7	0	2	0	2	5
Schänis	8	9	0	2	0	2	7
Schmerikon	10	10	1	4	2	2	5
Sennwald	37	14	0	1	0	1	17
Sevelen	18	7	0	1	0	1	7
Steinach	9	7	0	1	0	1	6
St. Gallen	289	160	2	18	2	16	174
St. Margrethen	26	16	0	5	0	5	15
Thal	32	11	0	4	0	4	13
Tübach	0	8	0	1	0	1	7
Untereggen	0	1	0	0	0	0	2
Uznach	17	14	0	5	0	5	10
Uzwil	38	23	0	3	0	3	24
Vilters-Wangs	7	3	0	1	1	0	4
Waldkirch	8	7	0	3	0	3	7
Walenstadt	15	9	1	3	0	3	8
Wartau	17	12	0	4	1	3	9
Wattwil	20	23	1	5	0	5	26
Weesen	2	4	0	1	0	1	3
Widnau	9	9	0	3	0	3	6
Wildhaus-Alt St. Johann	10	4	0	2	0	2	4
Wil (SG)	61	45	1	9	0	9	44
Wittenbach	9	14	0	3	1	2	13
Zuzwil (SG)	18	6	0	2	0	2	8

Impressum

Herausgeber:	Kantonspolizei St.Gallen
Bearbeitung:	Verkehrspolizei, Verkehrstechnik
Druck:	Print Media Design GmbH Seestrasse 123, CH-9326 Horn
Grafik:	Nadja Jenny, Print Media Design GmbH
Erhältlich im Internet:	www.kapo.sg.ch (als PDF-Datei)
Bilder:	Kantonspolizei St.Gallen, Unfallfotografien aus dem Jahr 2020
Copyright:	© Kantonspolizei St.Gallen © Bundesamt für Strassen ASTRA

Nachdruck und sonstige Vervielfältigungen – ausser für
kommerzielle Nutzung – unter Angabe der Quelle gestattet.

St.Gallen, März 2021

