



# Verkehrsunfallstatistik 2013





# Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze .....	6
2. Motorfahrzeugbestand.....	8
3. Unfallbeteiligte im Überblick .....	12
4. Regionale Verteilung der Unfälle.....	24
5. Zeitliche Verteilung der Unfälle.....	28
6. Strassenarten und Strassenzustände.....	36
7. Fussgängerstreifen.....	44
8. Unfallursachen.....	52

# Vorwort

Vor Ihnen liegt die Verkehrsunfallstatistik 2013 des Kantons St.Gallen. Zu Grunde liegen diesem Dokument die Unfallaufnahmen der Kantonspolizei St.Gallen in der Zeitspanne vom 01.01.2013 bis zum 31.12.2013, welche mit der Bundesapplikation MISTRA (Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr) durch die Polizeidienststelle Verkehrstechnik ausgewertet wurden. Diese Zahlen schaffen in den Bergen von Unfallrapporten einen Gesamtüberblick des Unfallgeschehens auf den Strassen des Kantons St.Gallen und liefern wertvolle Hinweise, damit unsere Strassen in Zukunft sicherer gestaltet werden können.

Ich freue mich nun, Ihnen mit dieser Broschüre die neuesten Tendenzen und Entwicklungen im Strassenverkehr unseres Kantons präsentieren zu dürfen.



Kantonspolizei St.Gallen

*Christian Aldrey*

Hptm Christian Aldrey  
Chef Verkehrspolizei



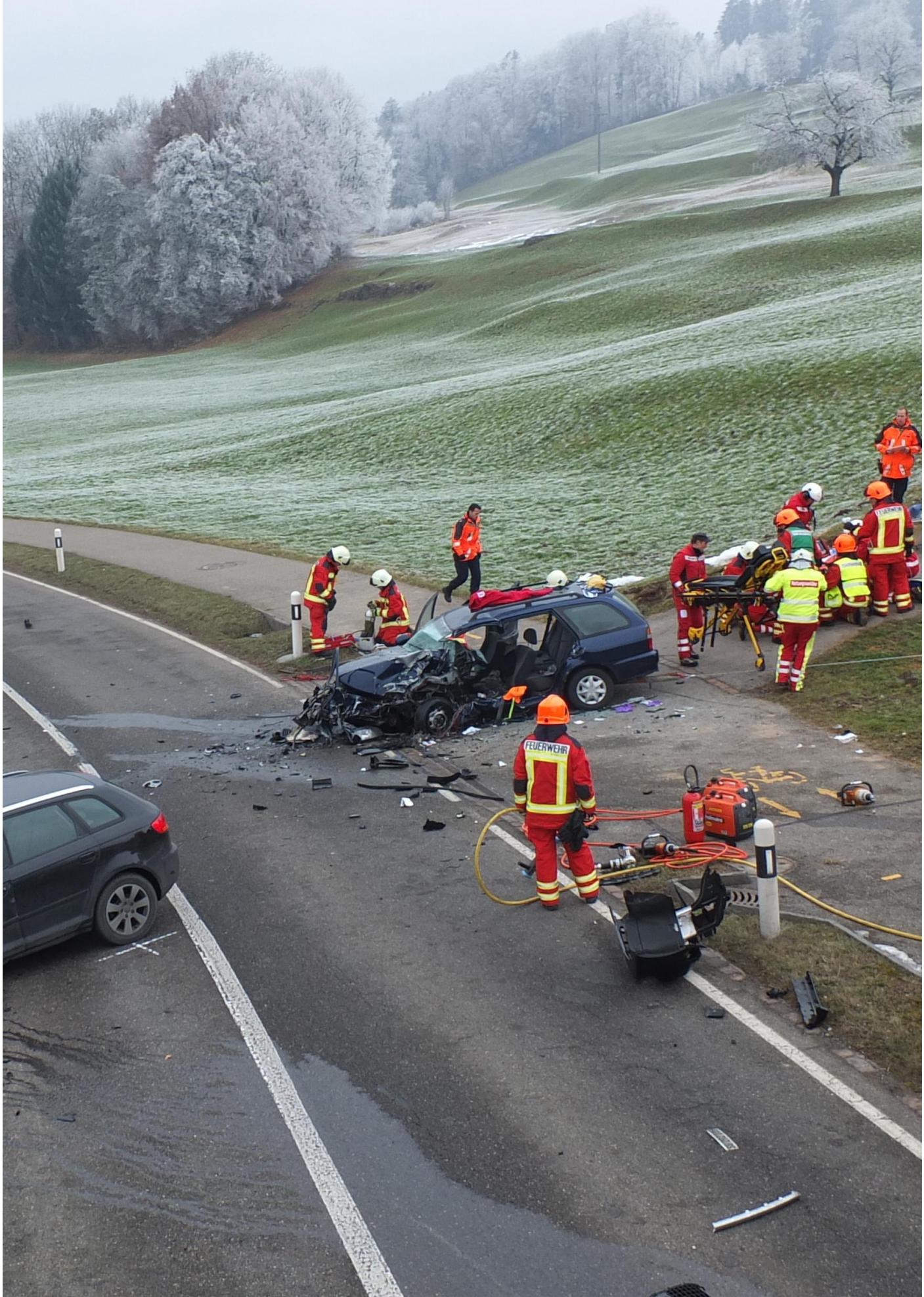
# 1. Das Wichtigste in Kürze

Die zentralen Aussagen der Verkehrsunfallstatistik 2013 sind:

- Starker Anstieg der Todesfälle: 23 Verkehrstote, das sind 7 Tote mehr als im Vorjahr.
- Die Unfallzahlen sind stark zurückgegangen.
- Es gibt weniger Verletzte als im Vorjahr.
- Hauptunfallursache Geschwindigkeit.

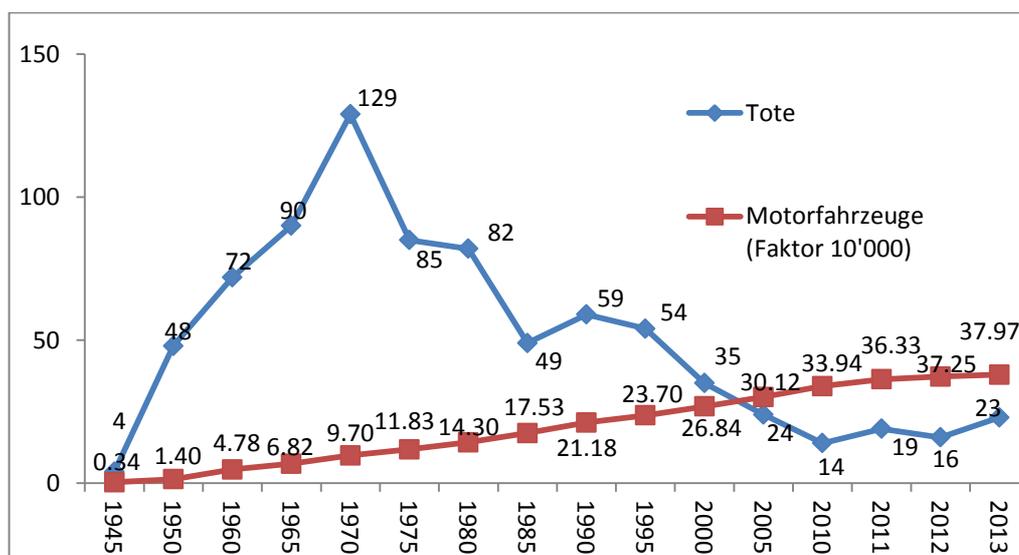
Weitere typische Phänomene des Jahres 2013 sind:

- Gerade und trockene Strecken sind am gefährlichsten.
- Starke Abnahme der Unfälle mit Motorrädern und Fahrrädern.
- Unfälle mit E-Bikes verharren ungefähr auf dem Vorjahresniveau.
- Die Unfälle auf Fussgängerstreifen haben abgenommen, damit zeigt sich, dass die vom Kanton ergriffenen Sofortmassnahmen wirken.
- Die Unfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten (Skate-Boards, Inline-Skates, Kickboards usw.) sind auf einem Rekordtiefstand.
- Auf der Stadtautobahn St.Gallen wurden 24 Unfälle weniger registriert als im Vorjahr. Auch die Unfälle im Rosenbergertunnel waren rückläufig. Der Schoren- und der Stephanshorntunnel verzeichnen leicht mehr Unfälle als im Vorjahr.



## 2. Motorfahrzeugbestand

Verkehrstote im Vergleich zum Motorfahrzeugbestand (Faktor 10'000)



Die Anzahl der Verkehrstoten im Kanton St.Gallen steigt wieder an und befindet sich mit 23 Toten auf dem Niveau von 2005. Seit über 20 Jahren konnten trotz steigendem Motorfahrzeugbestand die Todeszahlen im Verkehr verringert werden.

Ausgangspunkt aller Verkehrssicherheitsbestrebungen im Kanton St.Gallen war der Höchststand an Verkehrstoten im Jahr 1971. Dieses Problem bestand in der ganzen Schweiz und so begann man, verschiedene Massnahmen zu ergreifen.

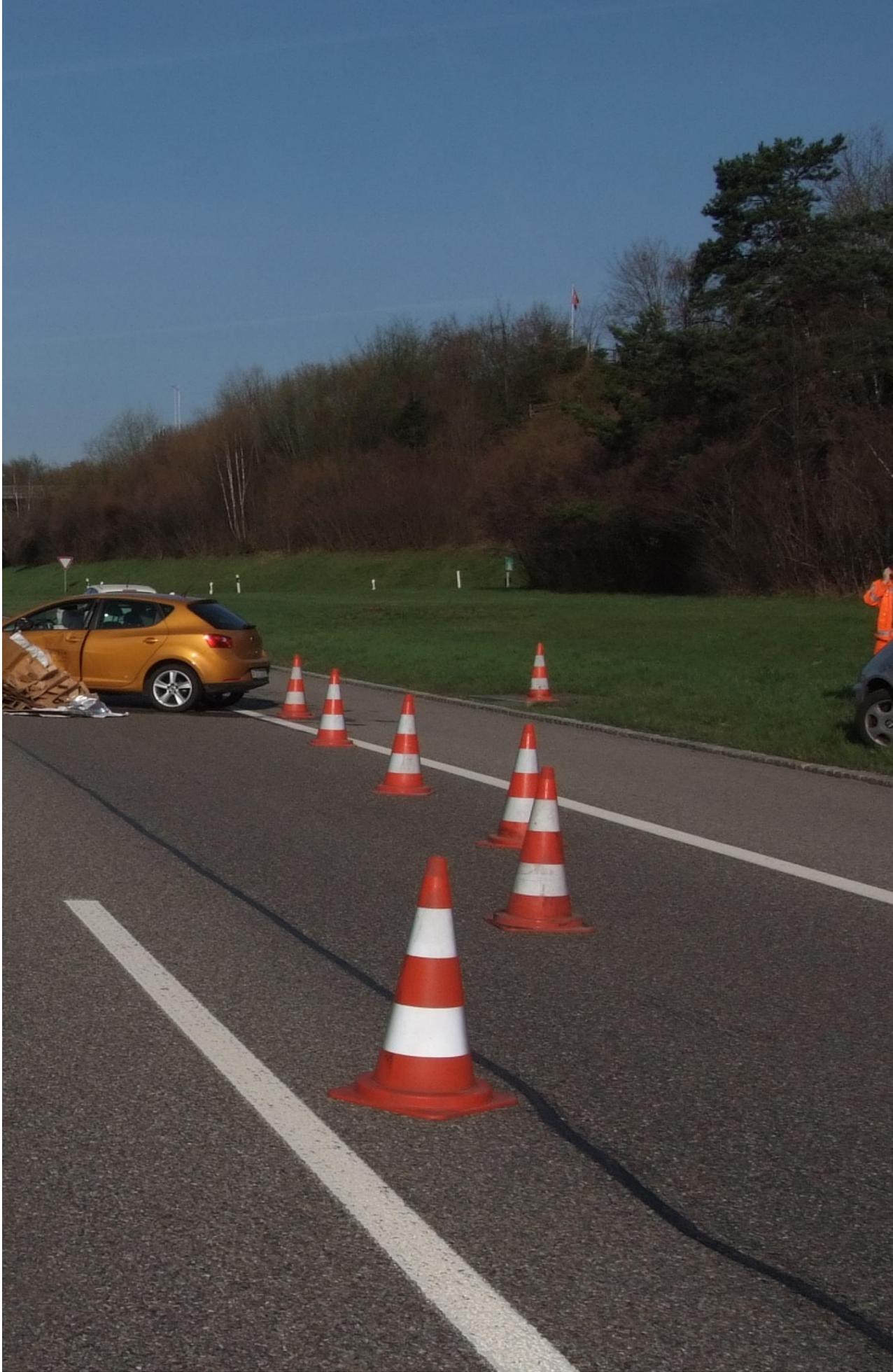
Im Kanton St.Gallen wurden damals verschiedene Personen mit Verkehrs-Expertenwissen zusammengerufen, um gemeinsam mit der Polizei Kampagnen zu erarbeiten (Polizei, Psychologen, Fahrlehrer, Verkehrsverbände usw.). Damals gab es noch keine Agenturen, welche im Bereich der Verkehrsprävention auf eine langjährige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

2010 wurde der Tiefstand an Verkehrstoten seit 1947 im Kanton St.Gallen erreicht. Seitdem war es nicht möglich, diese Zahl zu unterschreiten. Durch die Analyse von Verkehrsunfällen versuchen wir jedoch fortwährend, jeden Todesfall im Verkehr, wenn irgendwie möglich, zu verhindern.

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.

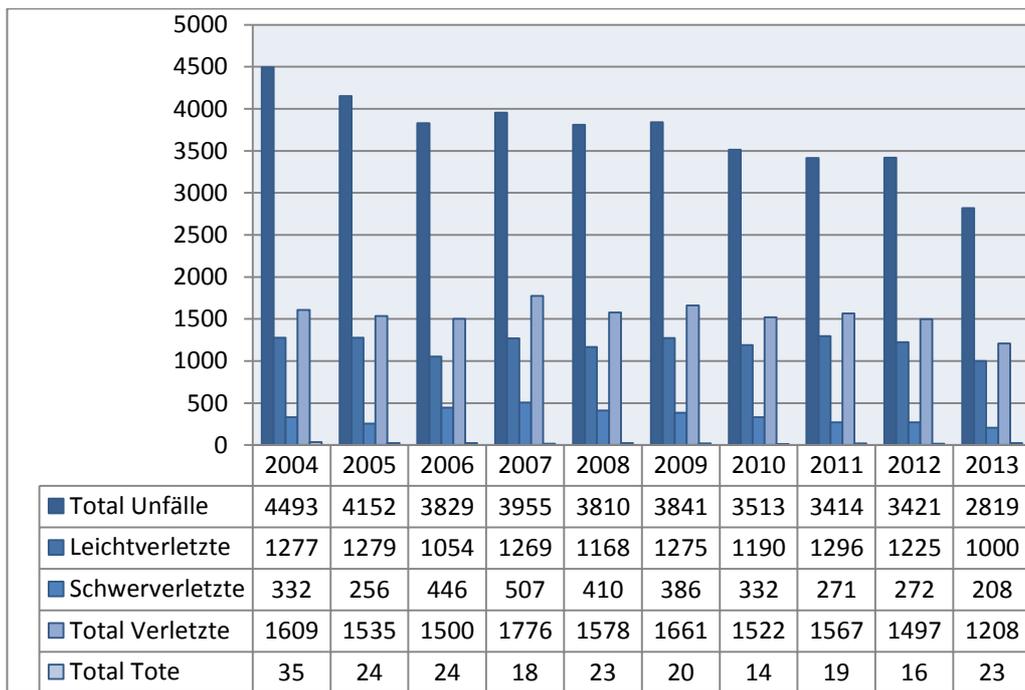
- 1971 Pflicht zur Ausrüstung von Personenwagen mit Gurten (vorne).
- 1973 Einführung einer Geschwindigkeitslimite von 100 km/h ausserorts (aus Sicherheitsgründen) und auf Autobahnen (aufgrund der Ölkrise) , später auf Autobahnen 130 km/h.
- 1980 Einführung 0.8 Promille Grenzwert, Airbags werden seriell in Fahrzeuge eingebaut.
- 1981 Einführung Gurtenobligatorium, Helmtragpflicht für Motorradfahrer.
- 1985 Einführung Tempo 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h ausserorts.
- 1990 Einführung Helmobligatorium für Motorfahrradlenker, Tempi 80/120 km/h werden definitiv.
- 1994 Einführung Gurtenobligatorium für Rücksitzpassagiere, Einführung Vortritt für Fussgänger.
- 2005 Einführung 0.5 Promille Grenzwert.
- 2013 Einführung Rasertatbestand.





### 3. Unfallbeteiligte im Überblick

#### Überblick 2004-2013



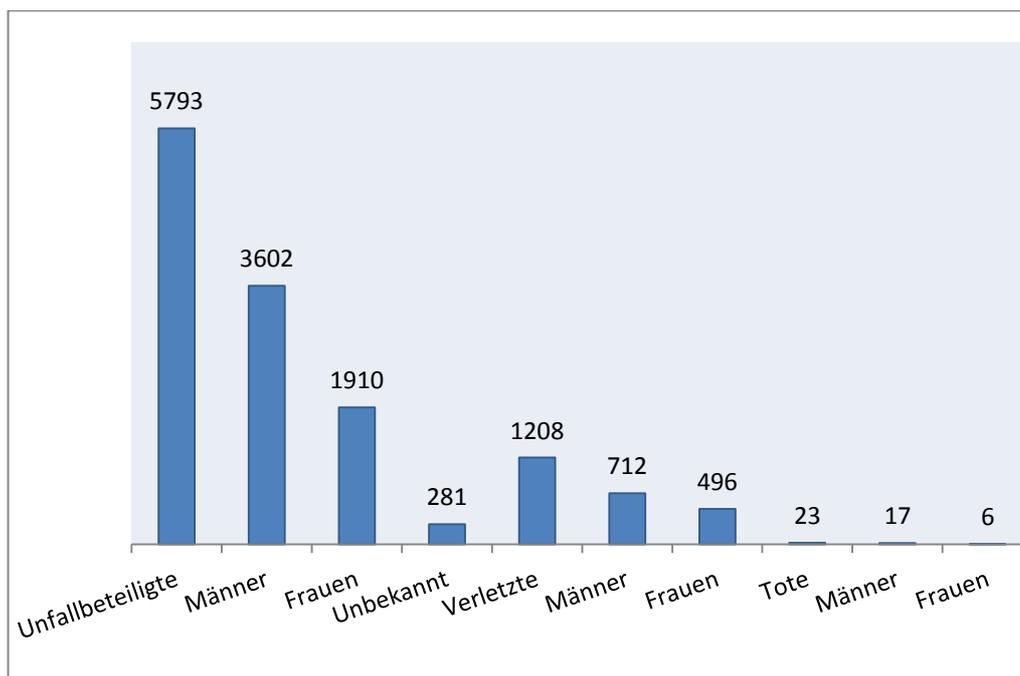
Die Unfallstatistik 2013 zeigt ein durchgängig positives Bild: Es wurden 602 Unfälle weniger registriert als im Vorjahr. Auch wurde der seit Jahrzehnten anhaltende Sockelbestand von 1500 verletzten Personen klar unterschritten (1208 Verletzte). Am stärksten hat die Anzahl der Leichtverletzten abgenommen. Der Strassenverkehr forderte leider 23 Tote.

Definition gemäss MISTRA:

- **Leicht verletzt:** Geringe Beeinträchtigung, leichte Einschränkung der Bewegungen, Verlassen der Unfallstelle aus eigener Kraft, ambulante Behandlung.
- **Schwer verletzt:** Schwere, sichtbare Beeinträchtigung, normale Aktivität zu Hause für mind. 24 Std verhindert, Spitalaufenthalt mehr als 1 Tag.
- **Verkehrstote:** Auf Unfallstelle verstorben oder innert 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorben.

## Beteiligte Personen bei Verkehrsunfällen

---

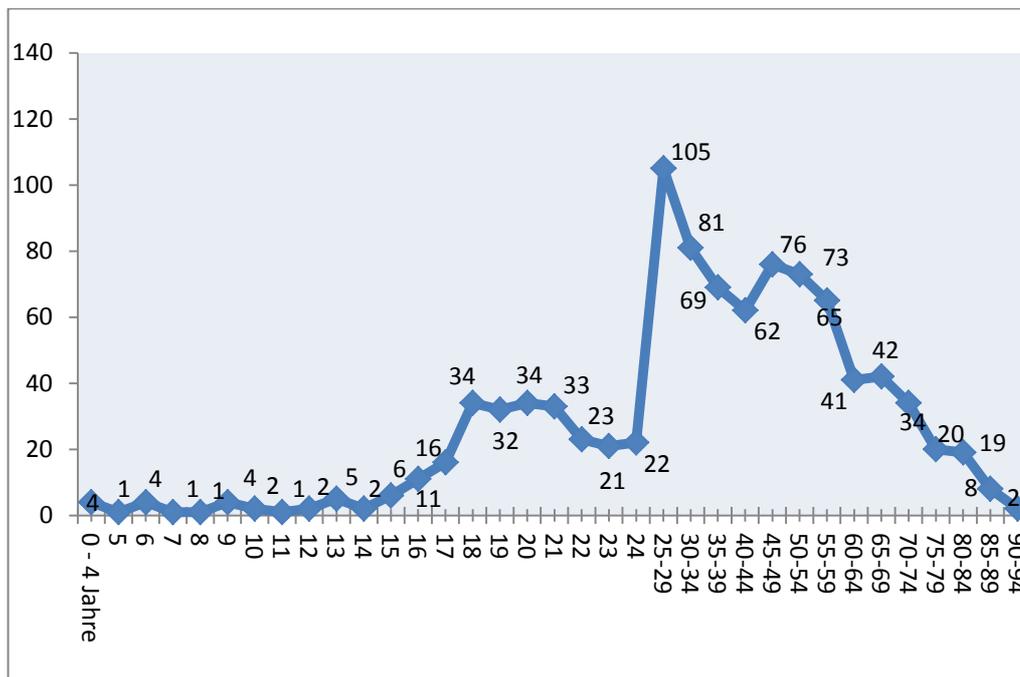


Unfallbeteiligt waren auch 2013 wieder fast doppelt so viele Männer, als Frauen. Auch wird die Statistik der Verkehrstoten von 17 Männern angeführt.

Gesamtschweizerisch gesehen werden ungefähr doppelt so viele Männer im Strassenverkehr verletzt oder getötet als Frauen. Hierbei ist keine Veränderung zu den Vorjahren ersichtlich.

Dies wird vor allem der höheren Risikobereitschaft von jungen Lenkern zugeschrieben, dem sogenannten "Sensation Seeking". Vor allem junge Männer unterscheiden sich hier von den Frauen, da sie auf der Suche nach intensiven Sinneseindrücken grössere Risiken eingehen. Mehr dazu ist im Jubiläumsmagazin "75 Jahre bfu" nachzulesen.

## Hauptunfallverursacher nach Alter



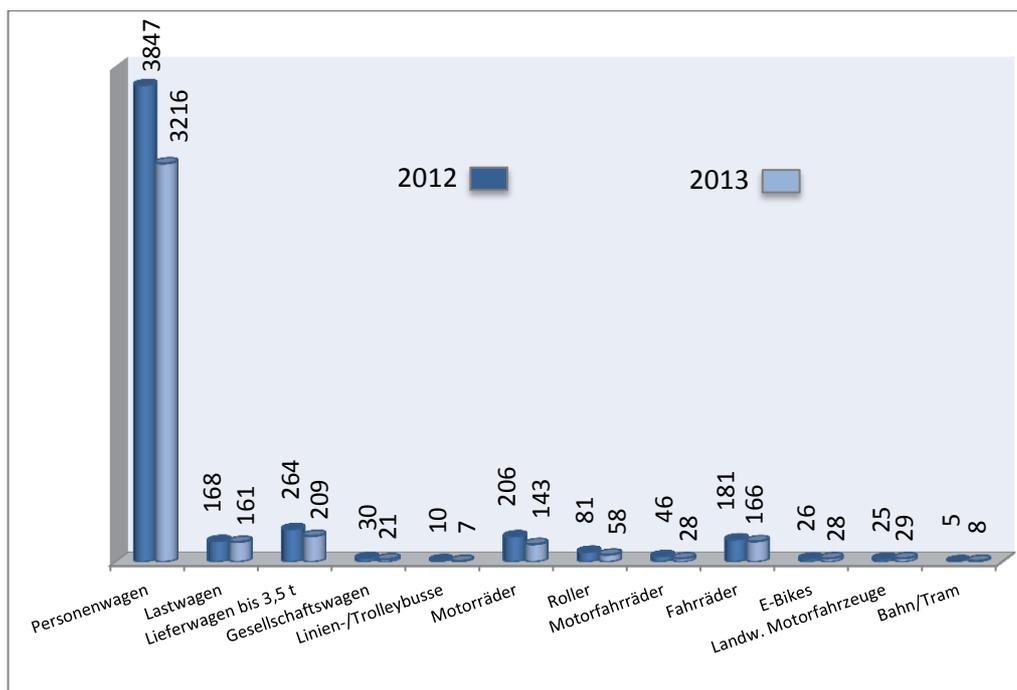
Hier sind nur sehr marginale Abweichungen zum Vorjahr zu verzeichnen.

Vor allem Lenker zwischen 25 und 34 Jahren verursachen die meisten Unfälle, gefolgt von den 45 bis 50-Jährigen. Mit steigendem Alter nimmt die Verursachung von Unfällen naturgemäss ab.

Aus der obenstehenden Grafik sind sehr schön folgende Lebensumstände herauszulesen:

Mit 9 Jahren festigt sich bei Kindern die Verkehrsreife. Ab 14 Jahren wächst die Mobilität durch das Mofa, ausserdem kann die Traktorenprüfung abgelegt werden. Mit 18 Jahren wird die Autoprüfung möglich. Danach beginnt die Zeit des Führerausweises auf Probe, welche drei Jahre nach der Prüfung endet.

## Beteiligte Fahrzeuge an Verkehrsunfällen



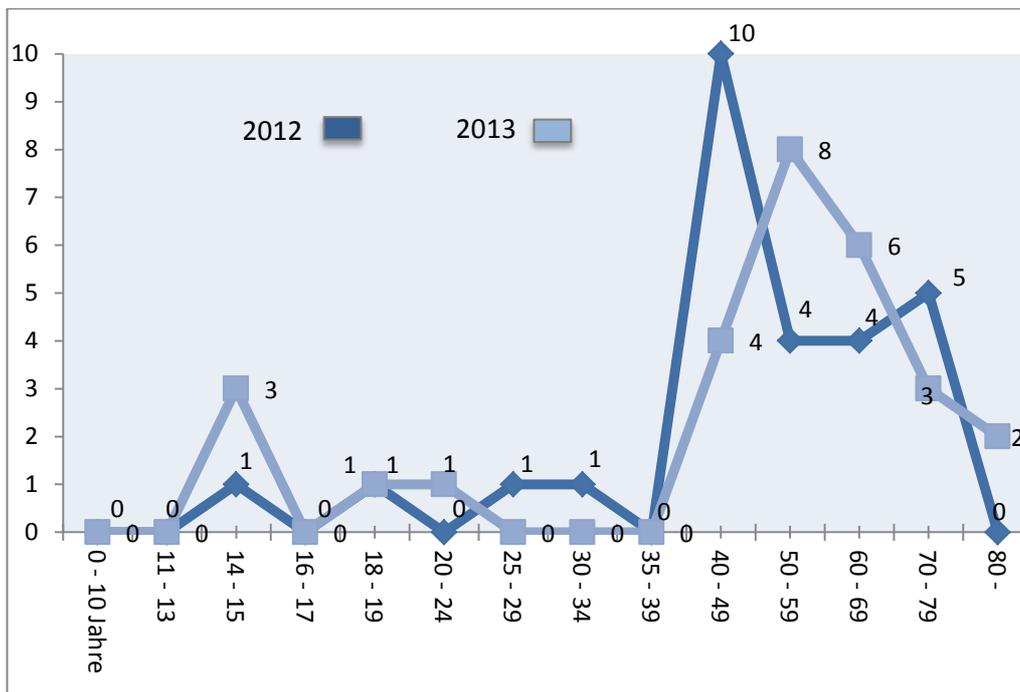
Erfreulich ist der Rückgang der Unfälle bei den Lieferwagen bis 3.5t. Auch die Motorradunfälle sind zurück gegangen.

Die E-Bikes verharren auf 28 Unfällen. Vorher kaum bekannt, stiegen die E-Bikes im Jahre 2011 mit 20 Unfällen in die Statistik ein. 2012 stieg die Anzahl der Unfälle nochmals um 31% auf 29 an. Zudem ist 2013 ein Verkehrstoter den E-Bike-Fahrern zuzuordnen.

Angestiegen sind die Unfälle mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Wir verzeichneten in den letzten beiden Jahren eine ungewöhnlich hohe Anzahl von tödlichen Unfällen mit Kleinkindern, welche bei Manövern mit Traktoren übersehen wurden. Einige dieser Unfälle fanden keinen Eingang in die Verkehrsunfallstatistik, weil es sich dabei um sogenannte Arbeitsunfälle handelte, welche sich z.T. abseits von Strassen ereigneten.

Bei den Zahlen des Vorjahres (2012) gibt es kleine Abweichungen bei den Motorfahrrädern und den E-Bikes. Dies rührt daher, dass das ASTRA die Definition der E-Bikes geändert hat (Neue Kategorie der Leicht-Motorfahrräder bis 500W Leistung).

## Unfallbeteiligte E-Bike-Fahrer nach Alter



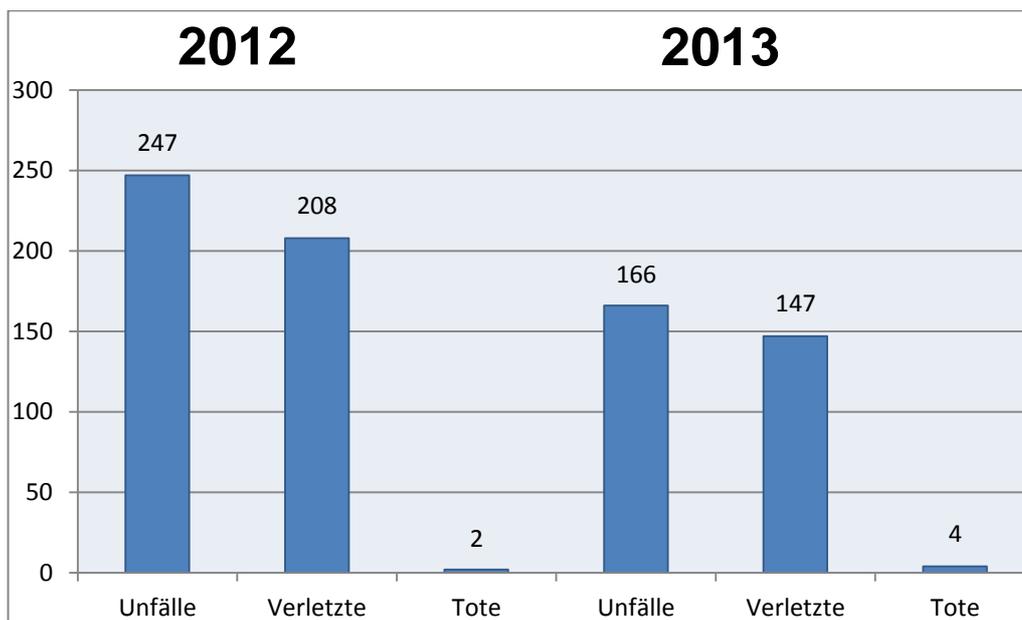
Wie eine Auswertung nach Alter bei den verunfallten E-Bike-Fahrern zeigt, ist vor allem die ältere Generation beim Fahren mit E-Bikes gefährdet. Es sind auch Personen betroffen, welche aus körperlichen Gründen seit mehreren Jahren nicht mehr Fahrrad gefahren sind und sich zu früh mit dem neuen Gefährt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

Erste Trends zeigen damit 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.

## Motorradunfälle 125ccm und mehr

---



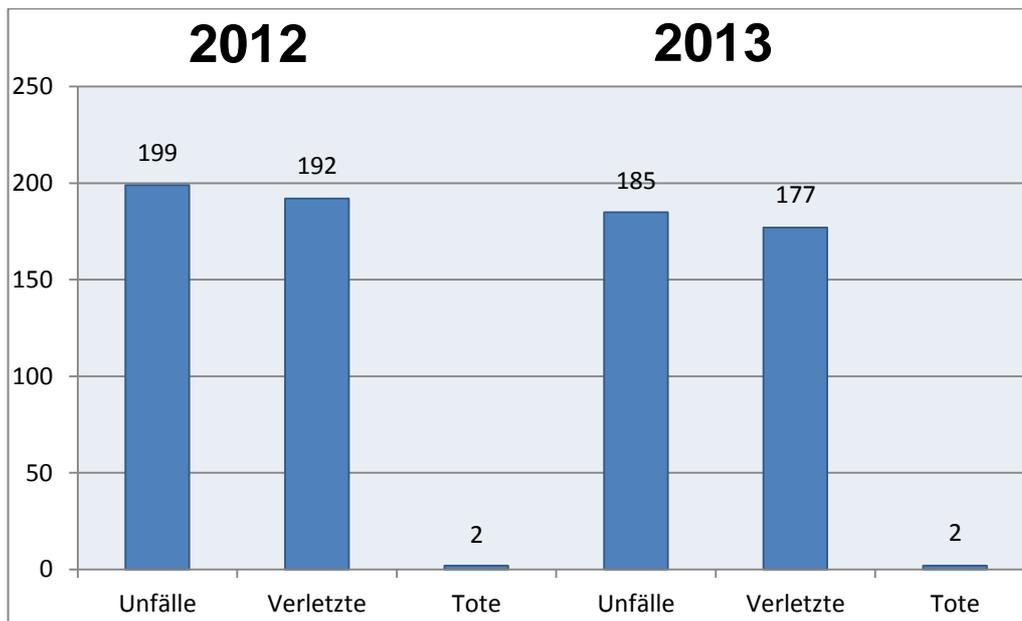
Der Rückgang der Unfallzahlen bei den Motorrädern ist erfreulich, war doch im 2012 ein starker Anstieg zu verzeichnen. Die Zahlen von 2013 sind sogar unter das Niveau von 2011 gefallen. Leider sind die Todesfälle 2013 stark angestiegen.

Die Motorradsaison wird dank den milden Wetterverhältnissen immer länger. Daher kommt es sehr auf die Strassenverhältnisse an, ob die Verkehrsunfälle in die Höhe schnellen oder nicht. Damit verbunden stiegen auch die Lärmklagen von Bürgern, welche in der Nähe beliebter Motorradstrecken wohnen.

Zu den Todesfällen 2013: Ein Motorradfahrer fuhr ohne Helm und alkoholisiert, als es zum tödlichen Selbstunfall kam. In einem zweiten Fall kollidierte ein Motorradfahrer aus unerklärlichen Gründen mit einem Inselschutzpfosten, wurde seitlich abgewiesen und kollidierte schlussendlich mit einem Baum. Beim dritten Todesfall scherte der Motorradfahrer ohne Grund auf fast gerader Strecke aus seiner Spur aus, direkt vor einen korrekt entgegenkommenden Lastwagen. Der letzte Todesfall ereignete sich durch die Kollision eines Motorradfahrers mit der Stirnseite einer Stützmauer. Dabei war der Sicherheitsriemen des Helmes offen.

## Fahradunfälle

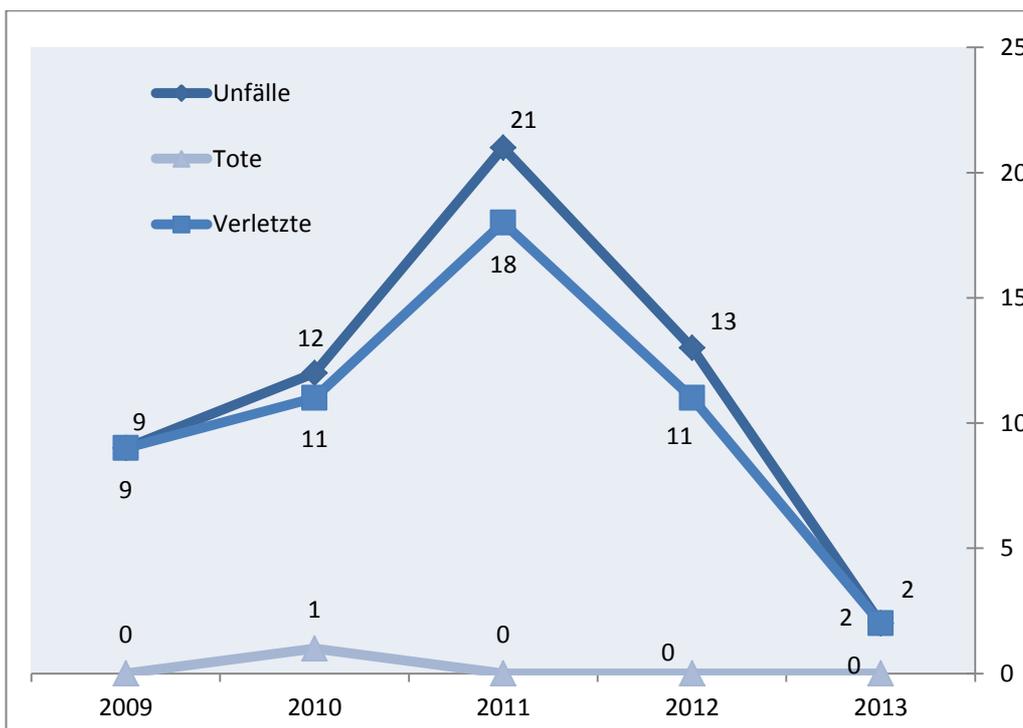
---



Die Fahrradunfälle haben das dritte Jahr in Folge abgenommen.

Zu den Todesfällen 2013: Ein Fahrradfahrer (MTB) wurde an einer unübersichtlichen Kreuzung von einem Personenwagen erfasst und zu Boden geworfen. Im zweiten Fall streifte der Zweiradfahrer eine Mülltonne und stürzte unglücklich zu Boden. Er trug einen Helm.

## Verkehrsunfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten (fäG)



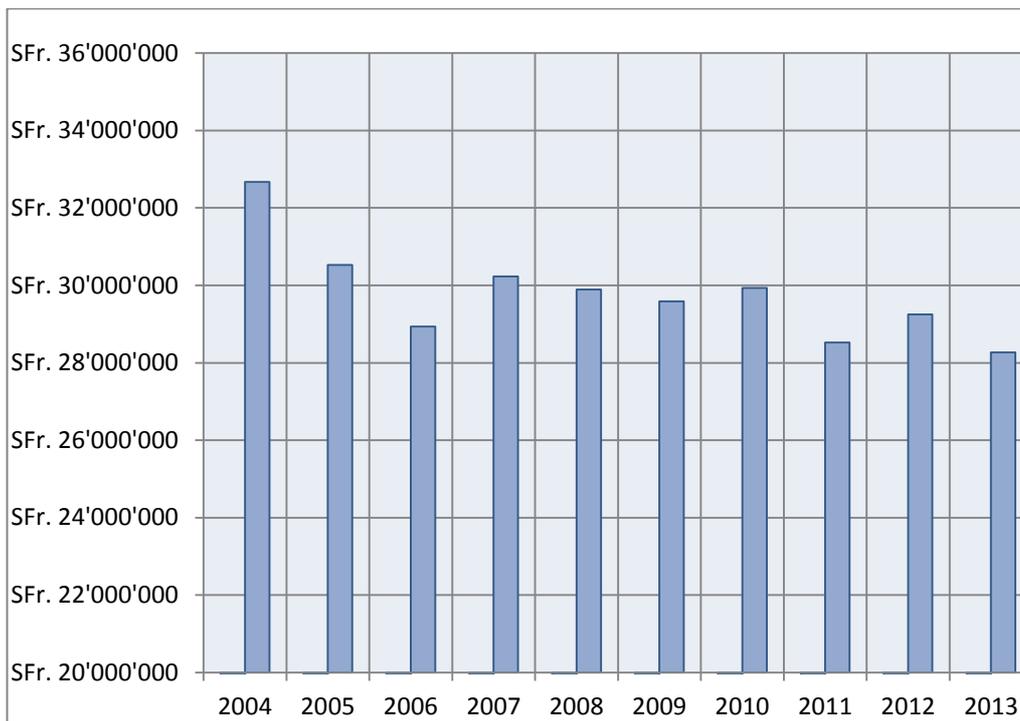
Seit 2009 beobachtet die Kantonspolizei St.Gallen Verkehrsunfälle etwas genauer, in denen fahrzeugähnliche Geräte (Skate-Boards, Inline-Skates, Kickboards usw.) involviert sind.

Dabei wurde die präventive Arbeit an den Schulen durch die Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei verstärkt. Die Kinder wurden auf die typischen Gefahren (z.B. aus einer Parknische rückwärtsfahrende Autos) auf Trottoiren aufmerksam gemacht. Auch die Sicherheit der Schulwege wird von der Verkehrstechnik der Kantonspolizei immer wieder überprüft.

2013 ist diesbezüglich ein sehr positives Jahr: Die Unfälle mit den fäG haben stark abgenommen und befinden sich auf einem Rekordtief.

## Geschätzter Sachschaden 2004-2013

---



Aufgrund der sinkenden Unfallzahlen sinkt nun auch die Höhe des geschätzten Sachschadens. Die leichte Steigung im 2012 ist überwunden. Der Abwärtstrend, welcher sich seit 2007 wieder manifestiert und in den Jahren 2010/2012 kurz unterbrochen wurde, scheint sich ungeachtet dieser Unterbrüche derzeit fortzusetzen.









## Verkehrsunfälle nach Regionen



Die sinkenden Unfallzahlen schlagen sich auch in dieser Grafik nieder. In praktisch allen Regionen sind die Unfallzahlen erfreulicherweise zurückgegangen. Die regionalen Unterschiede sind auf die jeweiligen Witterungs- und Strassenverhältnisse (z.B. Baustellen) zurückzuführen.

## Verkehrsunfalltote nach Regionen

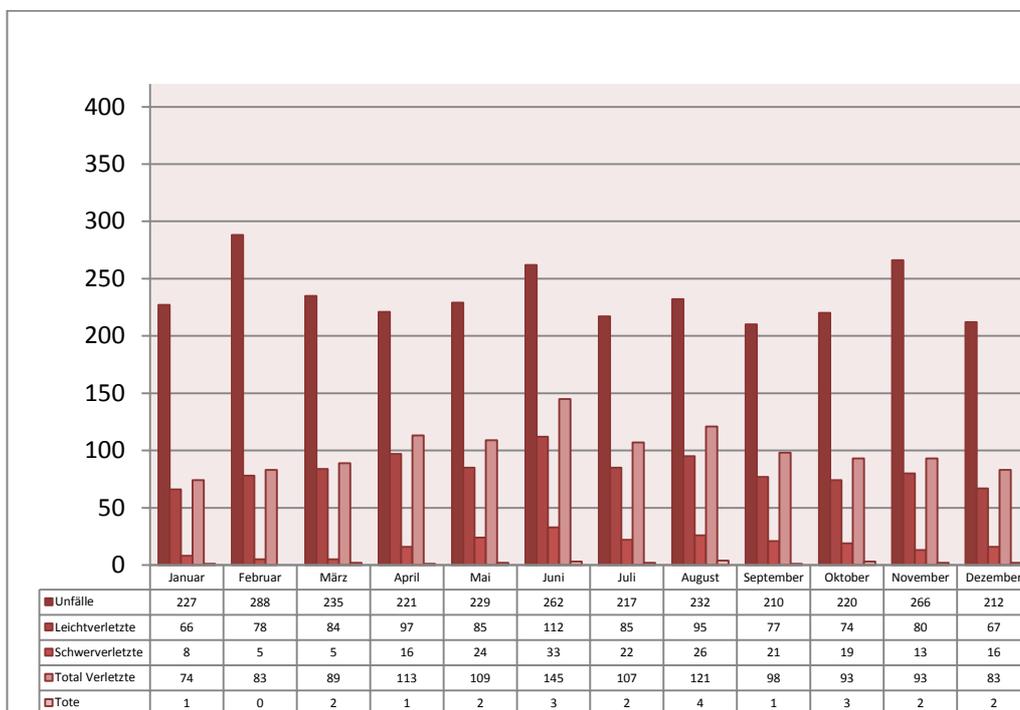






## 5. Zeitliche Verteilung der Unfälle

Verkehrsunfälle pro Monat

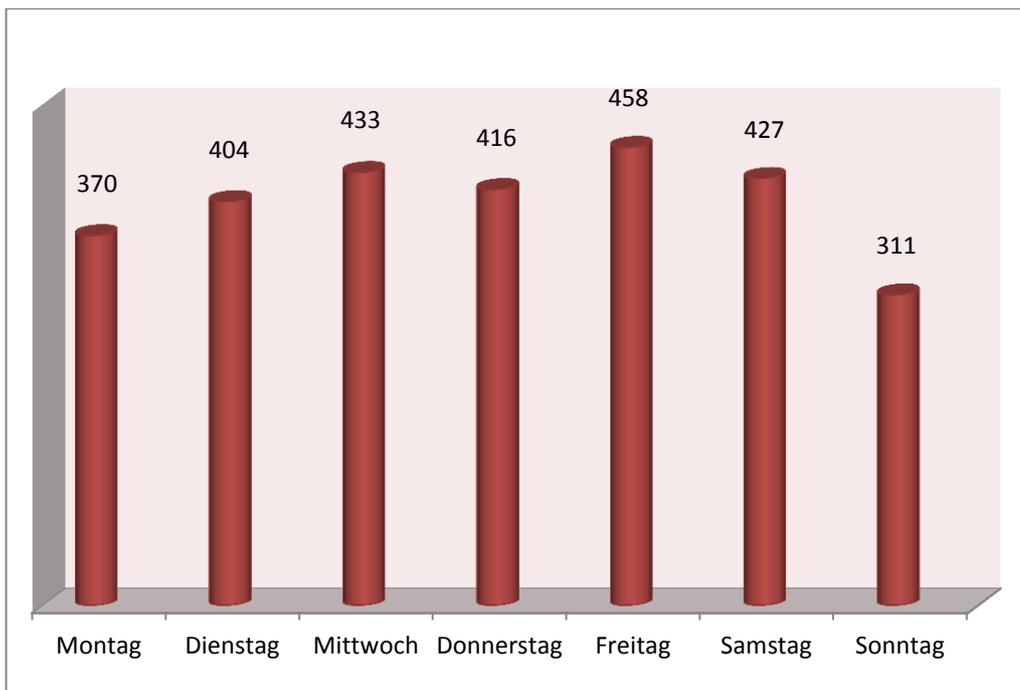


Die unfallreichsten Monate im 2013 waren die Monate Februar (288), Juni (262) und der November (266). Hier registrierten wir im Vergleich zum Vorjahr eine gleichmässige Verteilung der Unfälle auf alle vier Quartale. 2012 lag das Schwergewicht der Unfälle auf der zweiten Jahreshälfte. Der Februar 2013 war ein schneereicher Monat mit tiefen Temperaturen. Der Juni war sehr wechselhaft (Sommerhitze, Regenfälle, starke Gewitter, Winde). Der November war ziemlich nass, düster (Hochnebel) und windig. In der zweiten Monatshälfte hielt der Winter mit Schneefällen Einzug.

Die sichersten Monate waren der September (210) und der Dezember (212). Dieser Umstand ist sehr wetterabhängig. Der September schön und warm, zum Schluss gab es jedoch starke Niederschläge und der Dezember war sonnig und warm.

## Verkehrsunfälle pro Wochentag

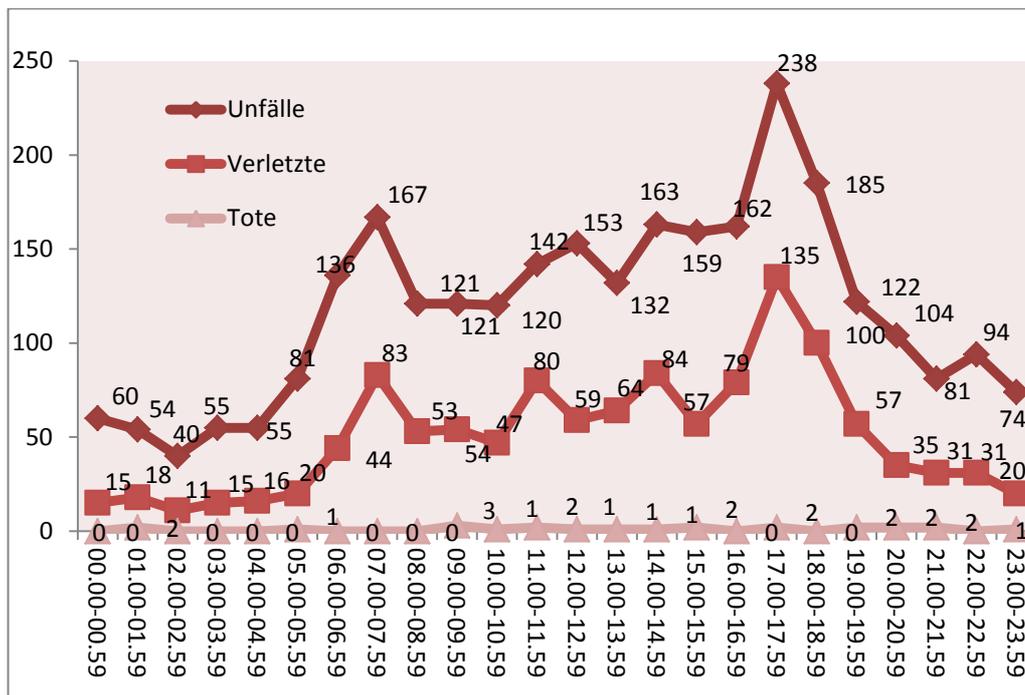
---



---

Nur kleine Veränderungen gab es bei den Wochentagen: Der Freitag ist der unfallreichste Wochentag, der Sonntag blieb der unfallärmste Tag. In der Arbeitswoche war der Montag der unfallärmste Tag (2012 war es der Dienstag).

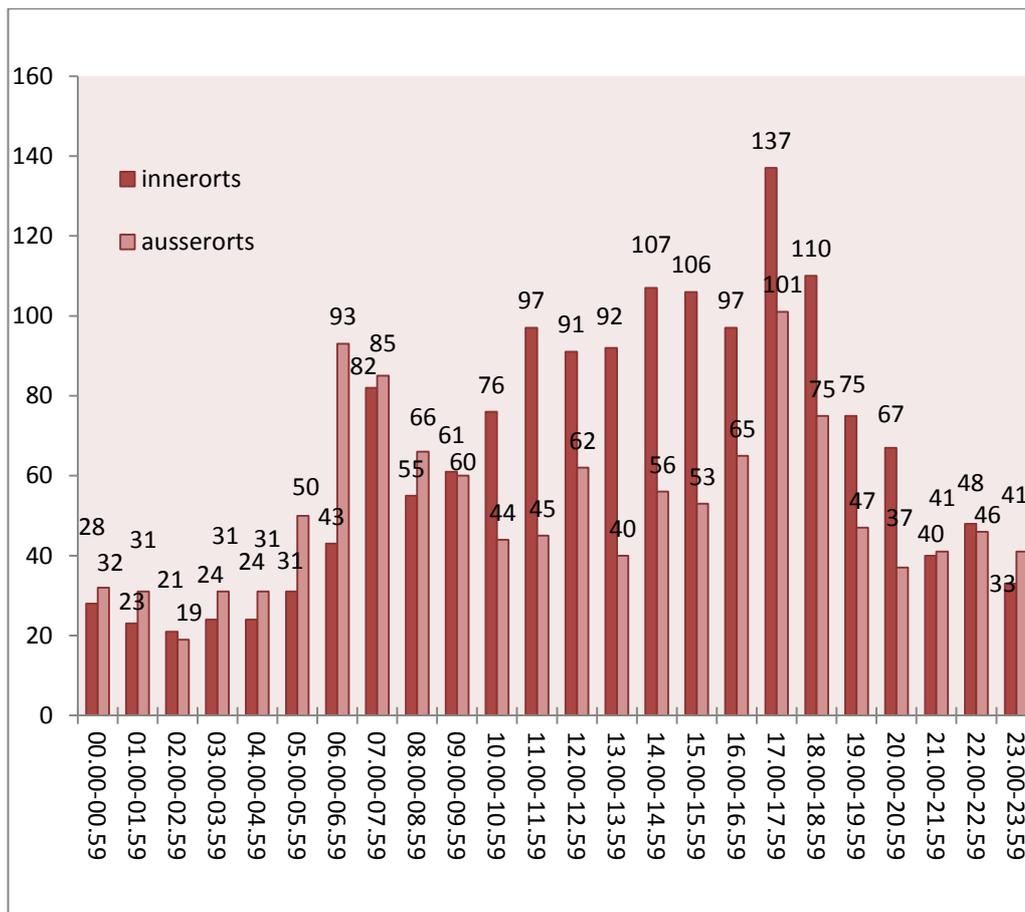
## Verkehrsunfälle nach Tageszeit



Die drei Tagesspitzen lassen sich aus der Grafik erahnen (Morgen-, Mittags- und Abendverkehr). Am meisten Verletzte gibt es am Abend zwischen 16.00 und 19.00 Uhr. Die meisten Verkehrstoten gab es jedoch während des Morgens und in der Nacht.

Im Vergleich zum Vorjahr lagen 2013 die Spitzenstunden ungefähr gleich. Die Verkehrstoten mussten 2012 jedoch vor allem am Morgen und während des Nachmittags registriert werden.

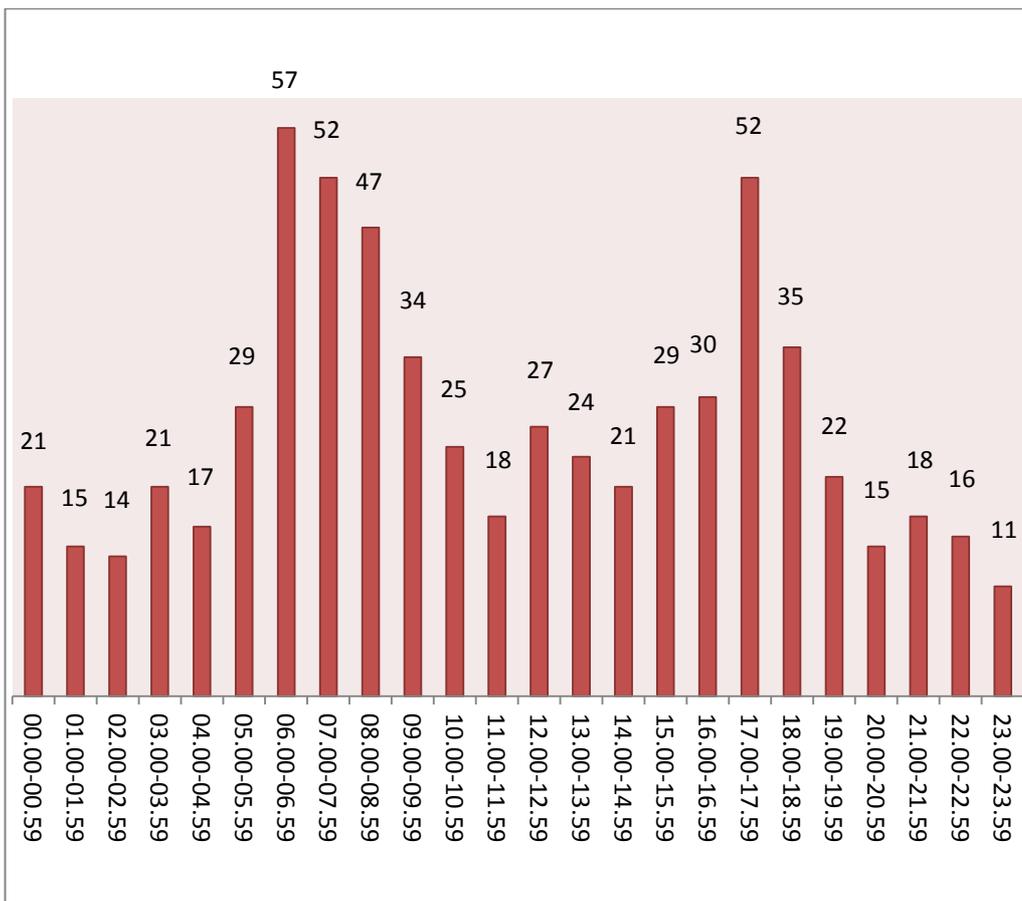
## Verkehrsunfälle innerorts/ausserorts plus Tageszeit



Die Verteilung entspricht in etwa der Vorjahresstatistik. Die meisten Verkehrsunfälle geschehen innerorts zwischen 14.00 und 18.00 Uhr. Für die Strecken im Ausserortsbereich gelten dieselben Zeiten, einfach auf einem viel tieferen Niveau.

Mehr Unfälle ausserorts als innerorts gab es nur in den Morgenstunden von 00.00 bis 01.00 Uhr und 03.00 bis 08.00 Uhr.

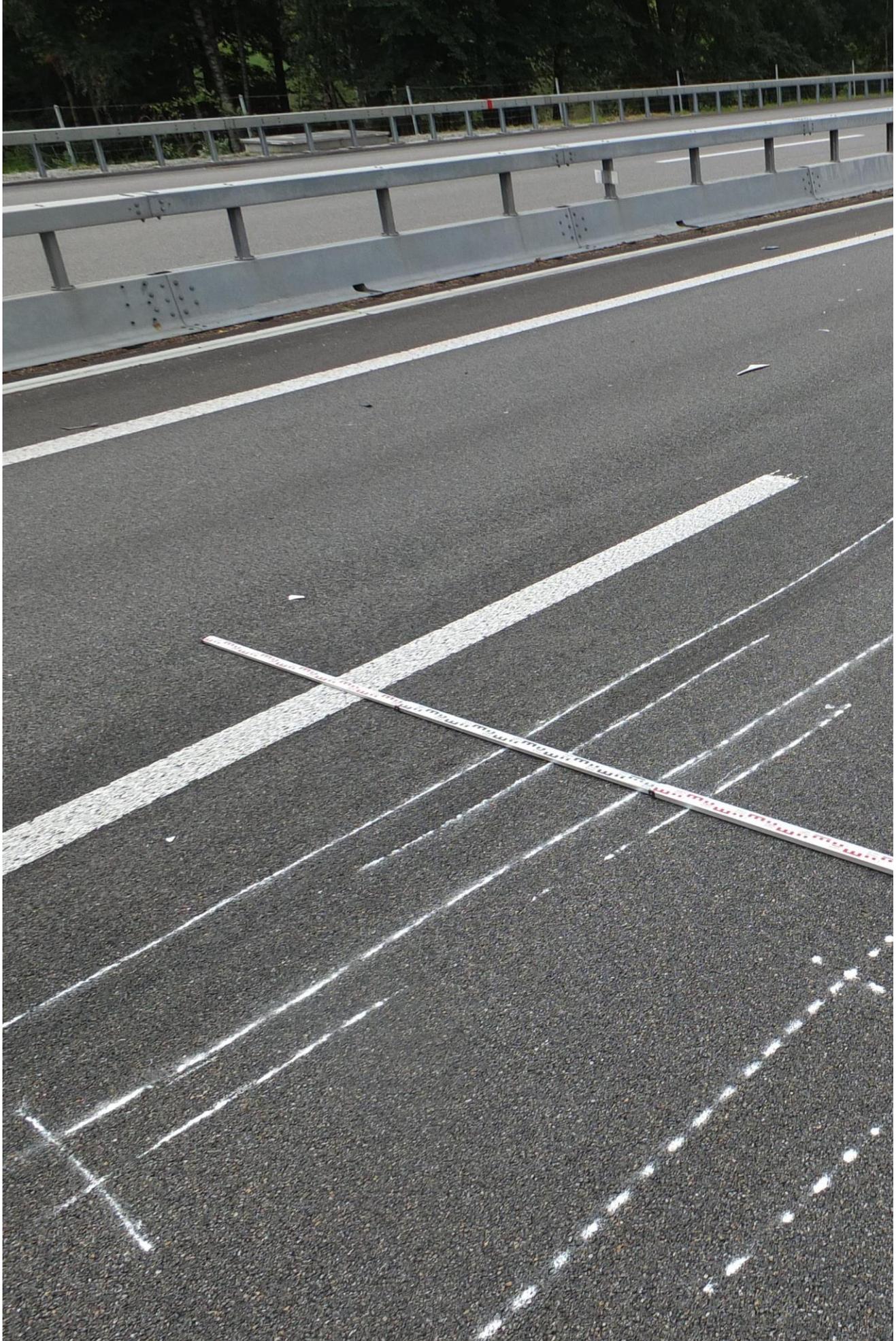
## Unfälle auf Autobahnen/-strassen nach Stunden



Auf Autobahnen/-strassen verteilt sich die Unfallhäufung ungefähr auf zwei Hauptspitzen. Von 06.00 bis 08.00 Uhr und 16.00 bis 18.00 Uhr.

Verglichen mit 2012 liegt die Verteilung der Spitzen etwa gleich. Einziger Unterschied ist, dass die beiden Spitzen heute leicht tiefer sind.

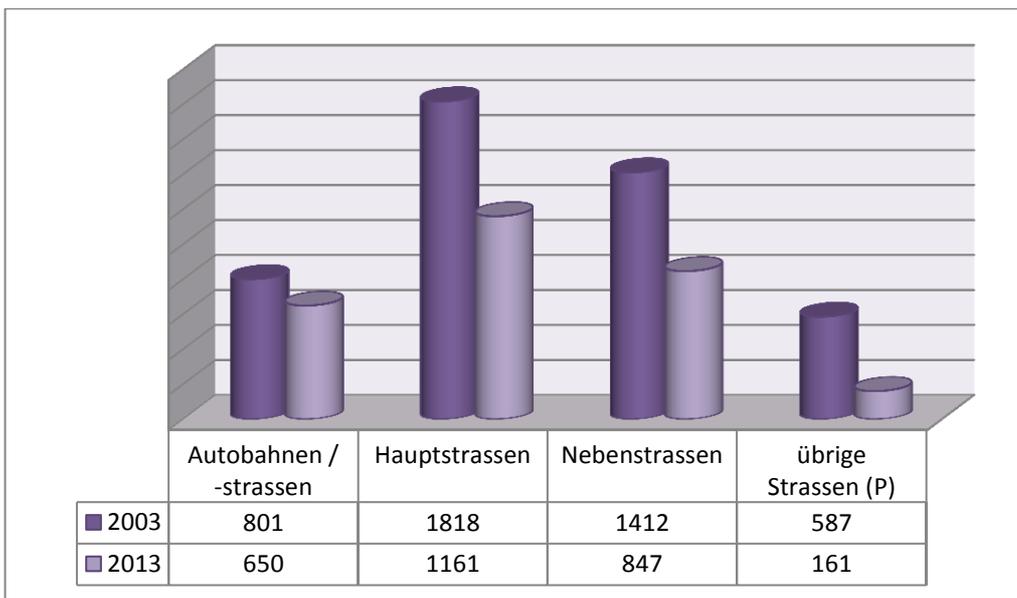






## 6. Strassenarten und Strassenzustände

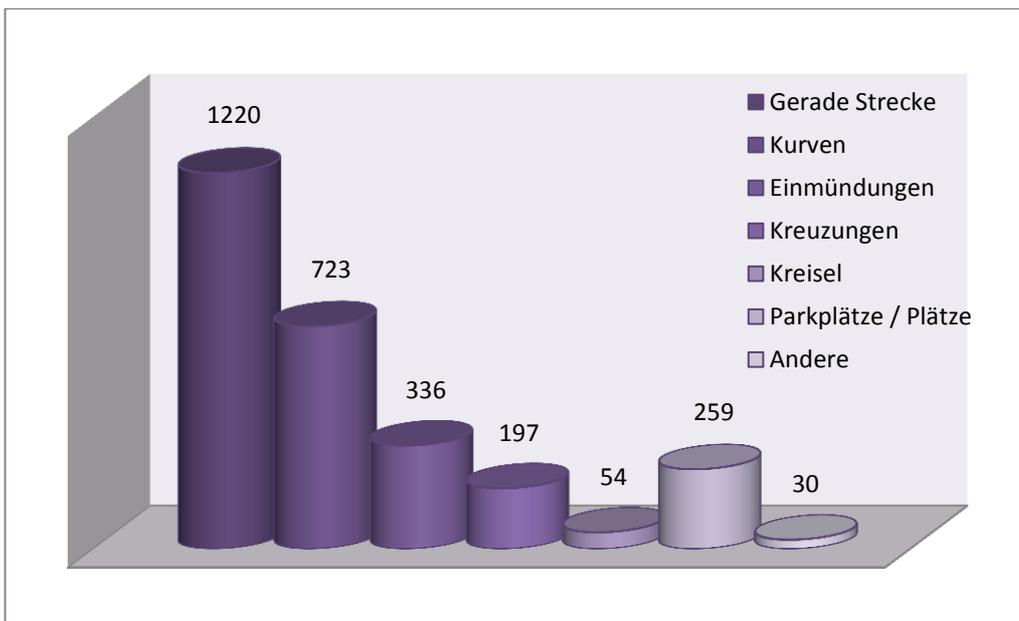
Verkehrsunfälle nach Strassenart



Die sichersten Strassen im Kanton St.Gallen sind die Autobahnen/-strassen. Dies ist dem Umstand zu verdanken, dass in den letzten Jahrzehnten die Autobahnen ausgebaut wurden und der Verkehr auf den „gefährlicheren“ Hauptstrassen reduziert werden konnte. Ansonsten ist seit 2003 ein Abwärtstrend festzustellen (im Zehnjahresvergleich).

## Verkehrsunfälle nach Unfallstellen

---

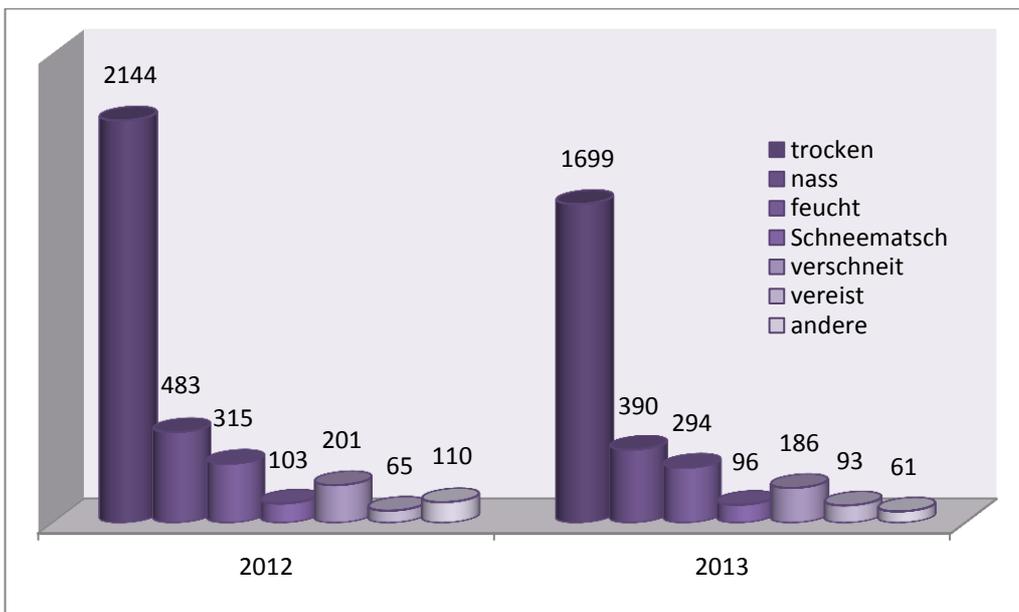


Die gefährlichsten Strecken sind und bleiben die Geraden. Erst auf dem weit abgeschlagenen zweiten Platz stehen kurvenreiche Strassen. Dieser Umstand hat sich zum Vorjahr kaum verändert.

Im Vergleich zum 2012 sind die Unfallzahlen auf geraden Strecken (1449) und in Kurven (858) gesunken.

## Strassenzustand zur Unfallzeit

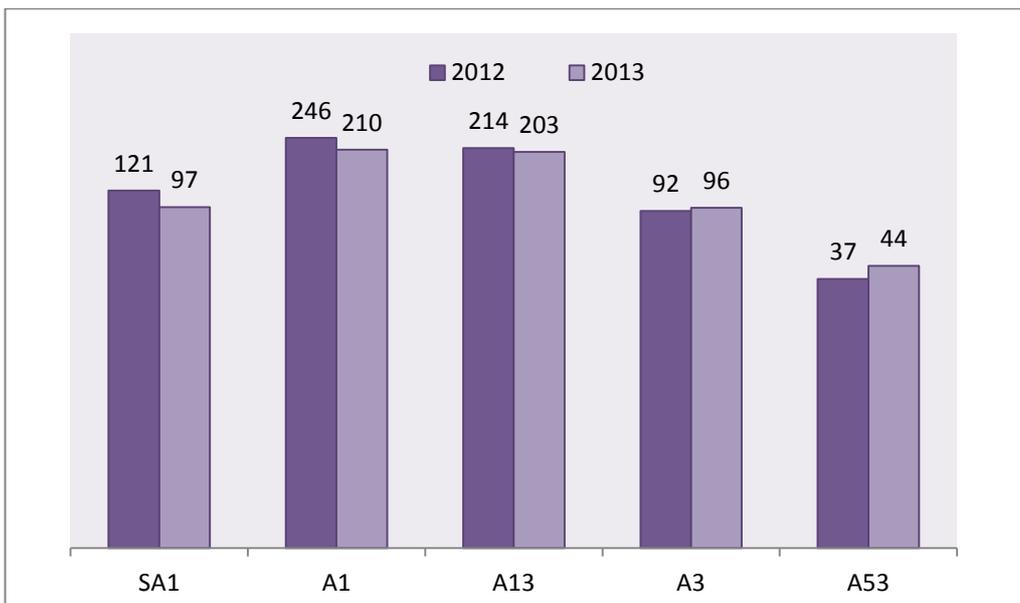
---



Mit Abstand am meisten Verkehrsunfälle geschehen auf trockener Strasse. Hier haben wir erfreulicherweise dem Gesamttrend entsprechend einen Rückgang zu verzeichnen.

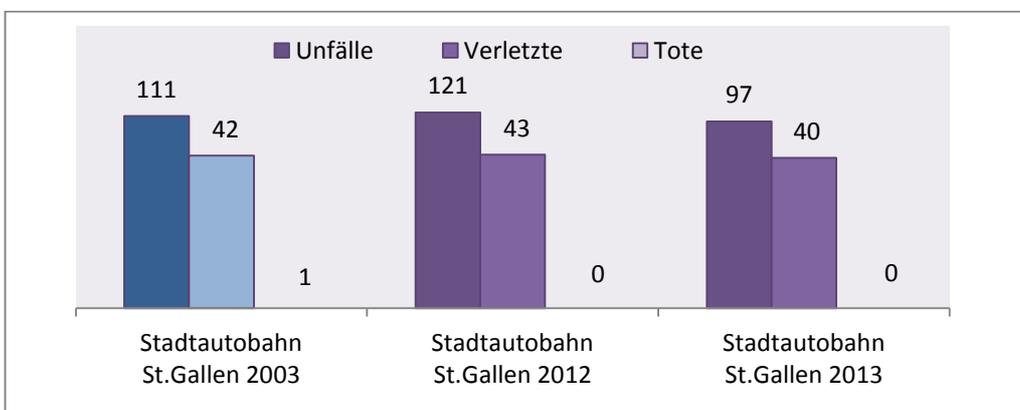
Trotzdem: Wenn die Strassenbedingungen gut sind, wöhnen sich die Fahrer in einer scheinbaren Sicherheit, weshalb die notwendige Aufmerksamkeit fehlt. Sind die Fahrbahnen verschneit und die Sichtverhältnisse schlecht, wird allgemein vorsichtiger gefahren.

## Verkehrsunfälle auf Autobahnen

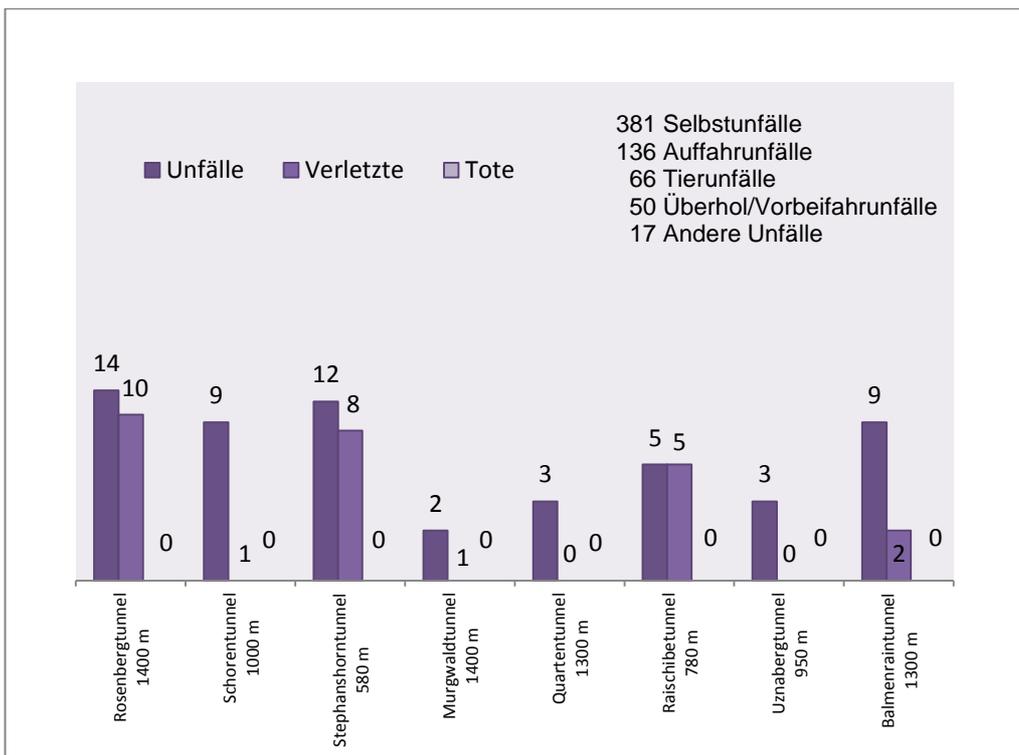


Auf der Stadtautobahn SA1 in St.Gallen haben wir einen leichten Rückgang der Unfälle registriert. Auch auf der A1 und der A13 hatten wir weniger Unfälle zu verzeichnen. Ein leichter Anstieg musste auf der A3 und auf der A53 festgestellt werden.

## Verkehrsunfälle auf der Stadtautobahn St.Gallen



## Verkehrsunfälle in Autobahntunnels



Am wenigsten Unfälle auf Autobahnen ereigneten sich in den Tunnels entlang der A3 am Walensee.

Auch im 2013 gab es die meisten Verkehrsunfälle im Rosenberg- und im Stephanshorntunnel. Dies ist einerseits auf die Verkehrsauslastung in den Tunnels (Transit und urbaner Verkehr) zurückzuführen, welche über der ursprünglich geplanten Kapazitätsgrenze liegt. Andererseits auf die fehlenden Pannenstreifen und auf die zu kurzen Einspurstrecken.

Im Fratten- und im Hofunnel ereignete sich im Jahr 2013 je ein Unfall ohne Verletzte.

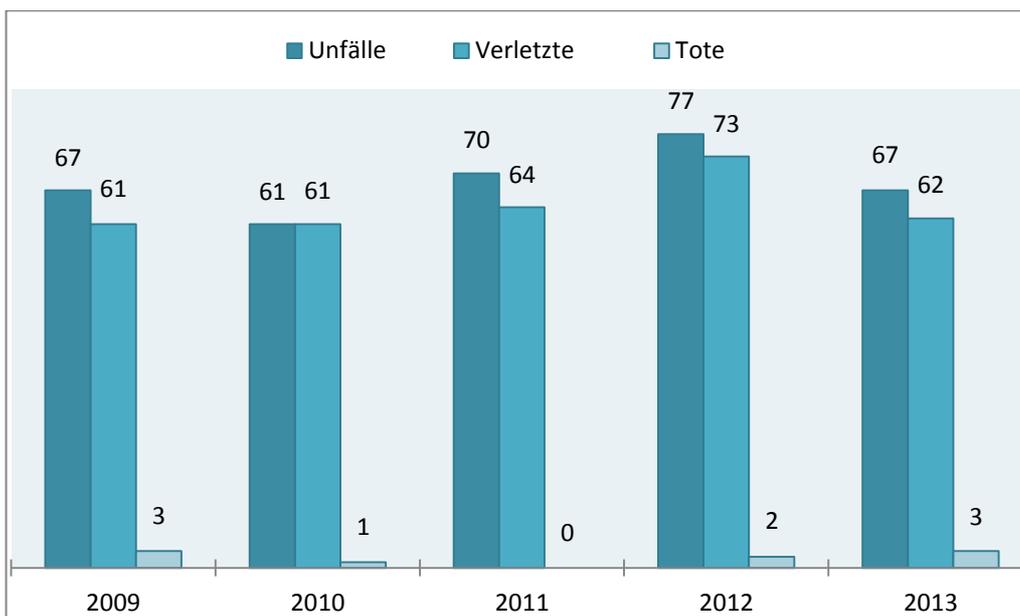






## 7. Fussgängerstreifen

Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen

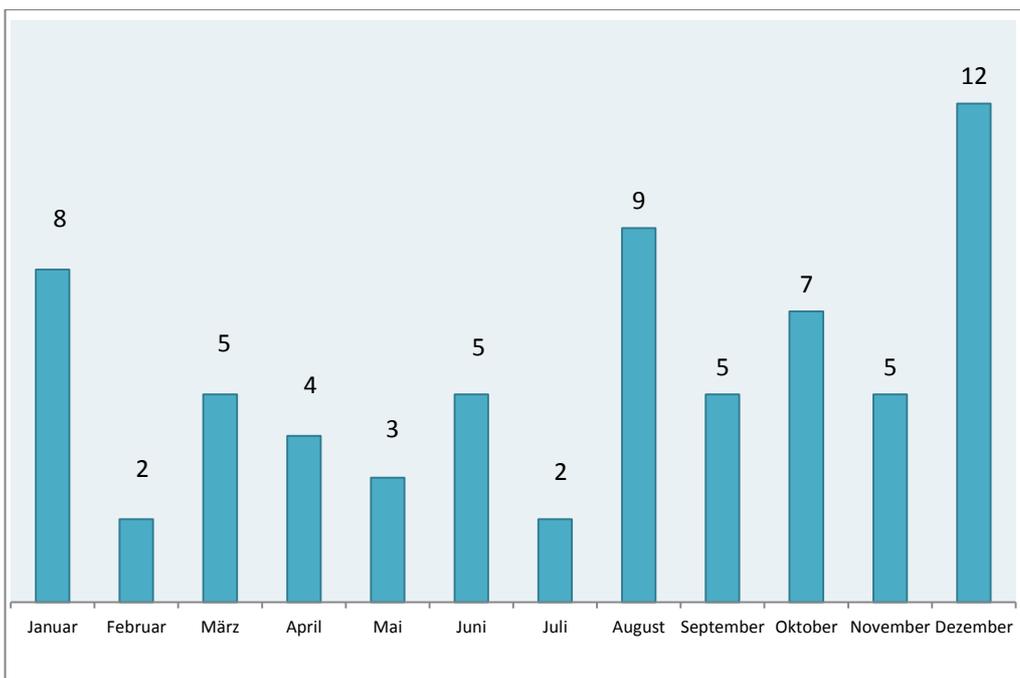


Seit 2007 ging die Anzahl der Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen zurück. 2011 und 2012 stiegen diese Unfallzahlen wieder an, zusätzlich sind seit letztem Jahr wieder Tote zu beklagen. Die Unfallzahlen sind 2013 zwar zurückgegangen. Es wurden jedoch drei Personen auf Fussgängerstreifen getötet.

Dabei wurde ein Fussgänger bei schlechten Sichtverhältnissen auf dem Fussgängerstreifen übersehen. Beim zweiten Todesfall bremste die Fahrerin ihr Fahrzeug zwar vor dem Fussgängerstreifen ab, wurde jedoch durch die stürzende Ladung, welche auf dem Beifahrersitz ungesichert platziert war, abgelenkt und kollidierte mit der Fussgängerin. Die dritte Fussgängerin wurde von einem LKW-Fahrer beim Abbiegen übersehen und überrollt.

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 und erste Sofortmassnahmen wurden bereits ergriffen. Die flächendeckende Sanierung wird mit dem 16. Strassenbauprogramm in Angriff genommen.

## Unfälle auf Fussgängerstreifen nach Monat

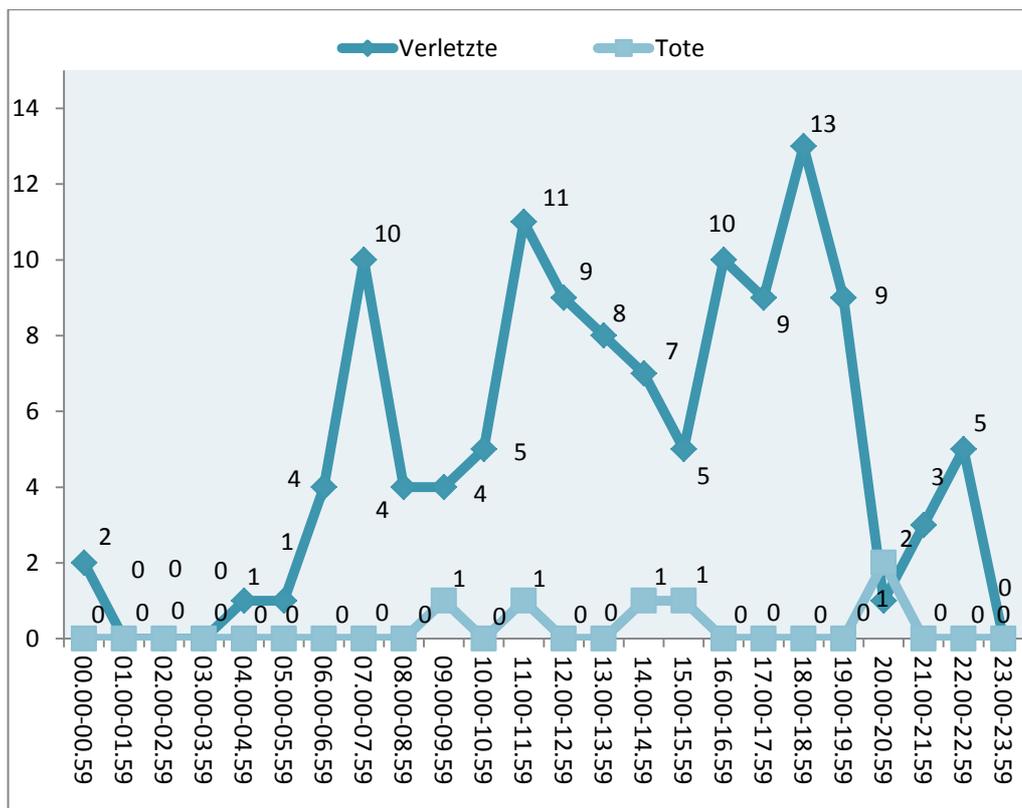


Die meisten Unfälle auf Fussgängerstreifen geschahen im Kanton St.Gallen in den Monaten Januar, August und Dezember. Dies schreiben wir vor allem auch den Wetterverhältnissen der betreffenden Monate zu. Fussgänger sind meist sehr dunkel gekleidet unterwegs – reflektierende Kleidungselemente würden hier die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer stark erhöhen.

Kampagne der bfu:



## Fussgängerunfälle nach Tageszeiten

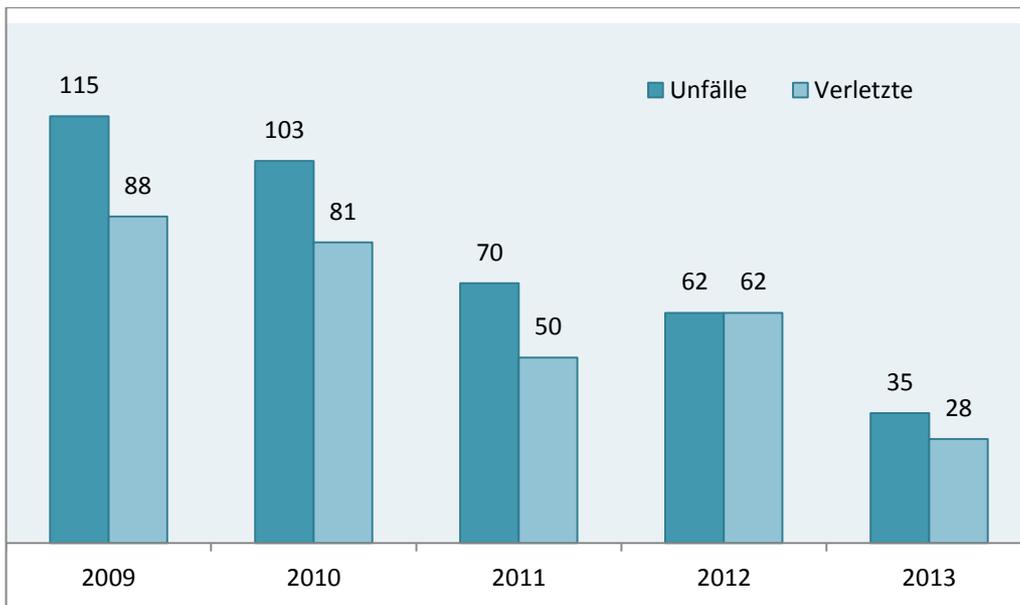


Wenn man diese Werte über das zeitliche Unfallgeschehen legt, ist die gefährlichste Zeit für Fussgänger zwischen 16.00 und 19.00 Uhr (auf Haupt- und Nebenstrassen).

Bei den meisten Unfällen auf Fussgängerstreifen ist die Unaufmerksamkeit der Fahrer ursächlich, da die Fussgänger grösstenteils (bis zu 55% und mehr) auf der zweiten Hälfte der Fahrbahn verunglückt sind. Dieses Phänomen wurde nun in einer Studie des Fachverbandes Fussverkehr Schweiz und der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich bestätigt.

## Auffahrunfälle vor Fussgängerstreifen

---

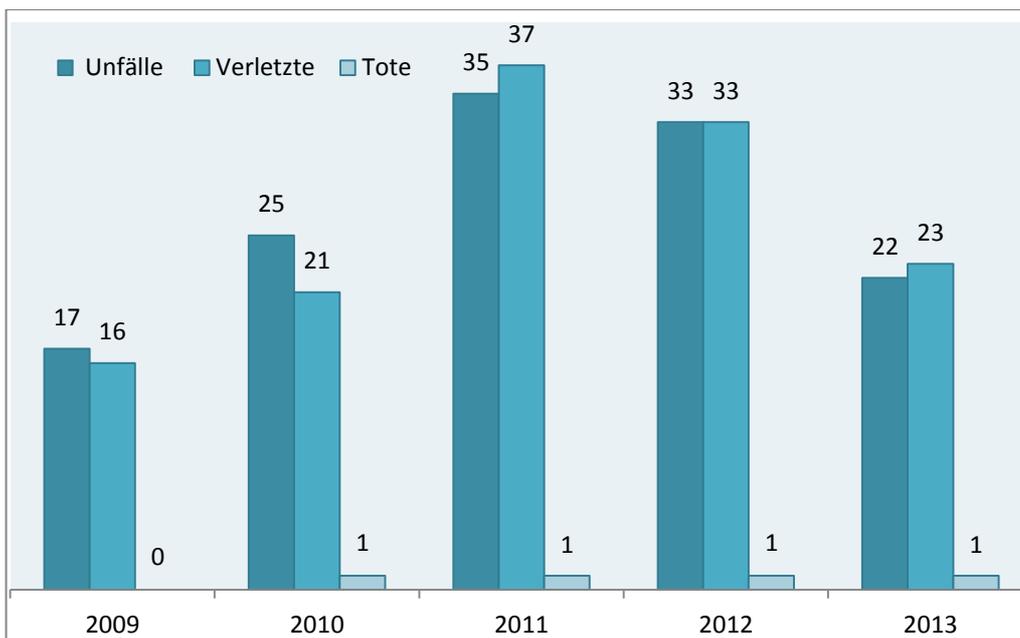


Die Auffahrunfälle vor den Fussgängerstreifen sind im 2013 dem Trend entsprechend zurückgegangen.

Wir messen die Anzahl der Auffahrunfälle, weil sie für uns ein Indikator für die Aufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer ist. Auch diese Zahlen sprechen für eine gestiegene Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer.

## Verkehrsunfälle mit Fussgängern ausserhalb von Fussgängerstreifen

---



Natürlich beobachten wir auch die Unfälle von Fussgängern ausserhalb von Fussgängerstreifen. Die Unfallzahlen bewegen sich hier auf einem tieferen Niveau als bei den Fussgängerstreifen, weil die fahrbahnquerenden Personen aufmerksamer sind und besser auf den Verkehr achten. Auch hier ist ein Rückgang der Unfallzahlen zu sehen.

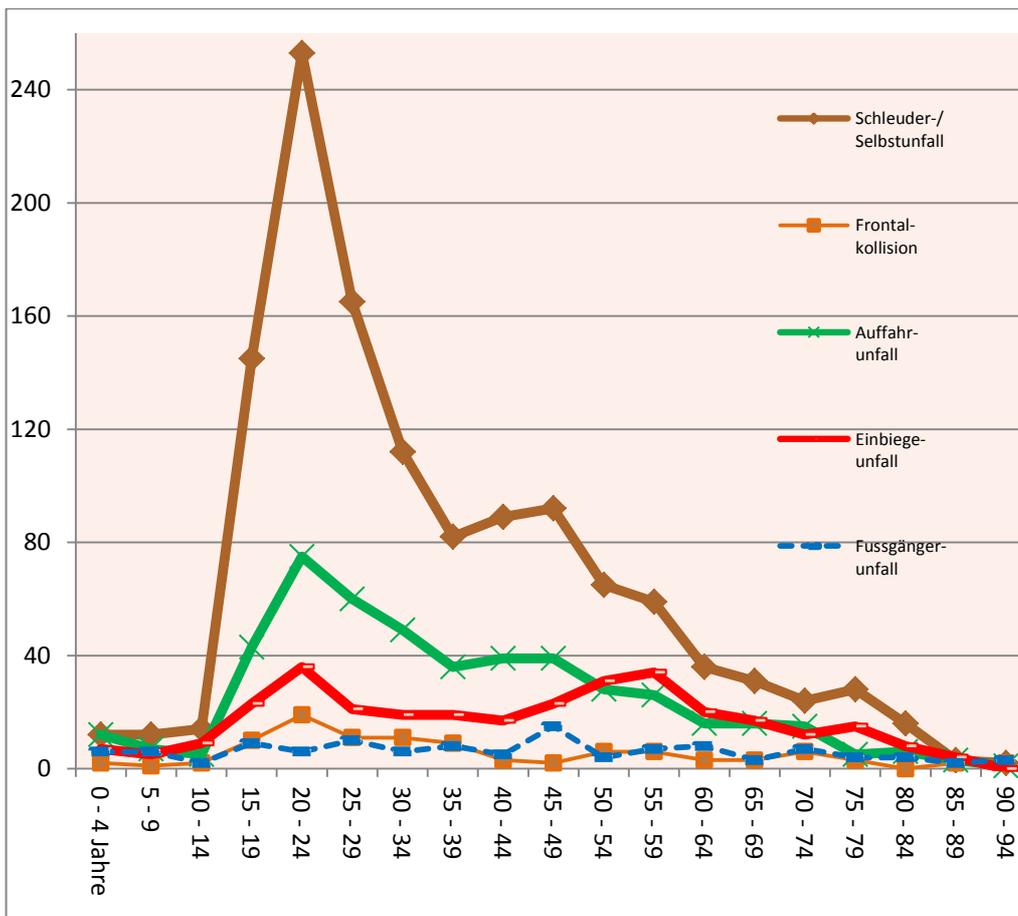






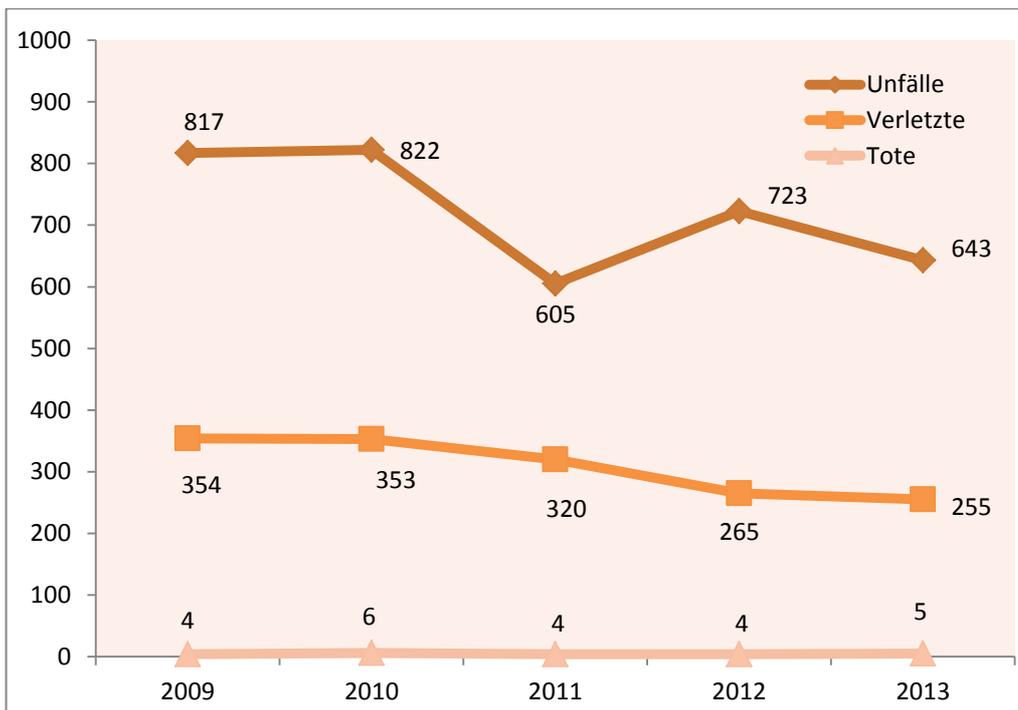
## 8. Unfallursachen

Verkehrsunfälle nach Unfalltyp und Alter



Die Auswertungen des Unfallgeschehens nach Alter der beteiligten Personen und Unfalltyp zeigt klar auf, dass Schleuder-/Selbstunfälle und Auffahrunfälle bei den Lenkern zwischen 17 und 29 Jahren im 2013 am häufigsten waren. Mit steigendem Alter nimmt die Unfallhäufigkeit ab, vor allem im Bereich der Schleuder- und Selbstunfälle.

## Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit

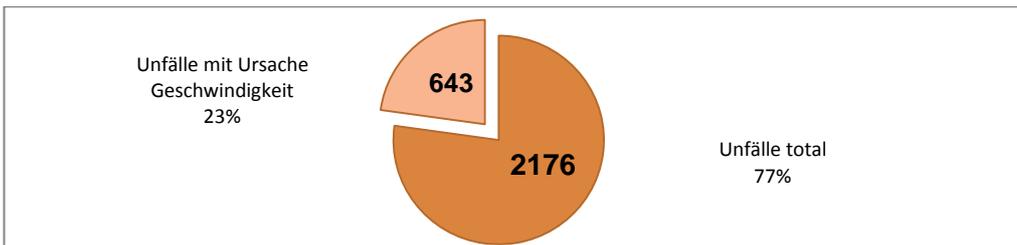


Im Vierjahresvergleich nehmen die geschwindigkeitsbedingten Unfälle ab. Per 01.01.2013 wurde durch das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes „via sicura“ der „Rasertatbestand“ ins Strassenverkehrsgesetz aufgenommen (Art. 90 Abs. 3,4 SVG). Dieser Umstand ist sicherlich einer der Faktoren, welcher zur Senkung der Unfallzahlen geführt hat. Traurig ist jedoch die Steigung bei den Todesfällen.

Anmerkung: Bei allen folgenden Kuchendiagrammen wurden die Prozente gerundet. Massgeblich ist die abgebildete Anzahl.

### Anteil Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit

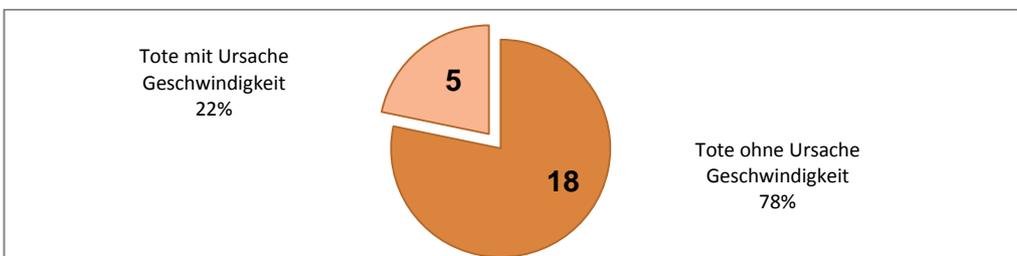
---



Bei 23% aller Unfälle 2013 war eine hohe Geschwindigkeit die Hauptursache. Waren es 2012 noch 21% aller Unfälle, ist hier jedoch ein markanter Anstieg zu verzeichnen.

### Anteil Verkehrstote mit Ursache Geschwindigkeit

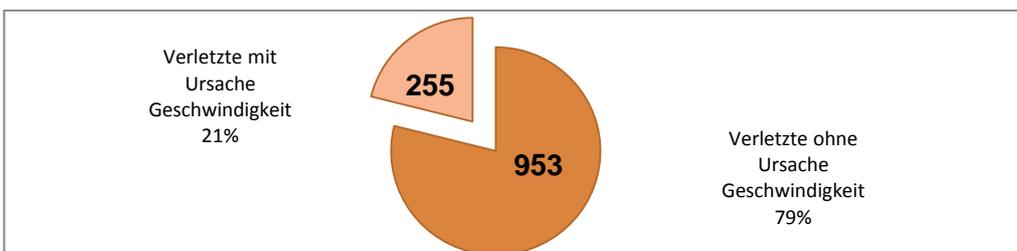
---



Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verkehrstoten um eine Person angestiegen.

### Anteil Verletzte mit Ursache Geschwindigkeit

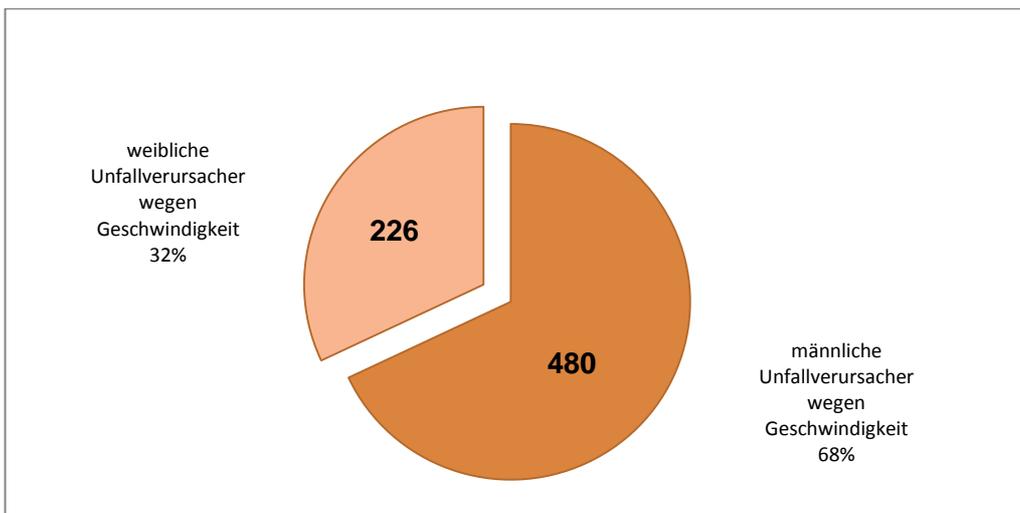
---



Die Anzahl der Verletzten hat zum Vorjahr (265) abgenommen.

## Frauen- / Männerbeteiligung an Unfällen wegen Geschwindigkeit

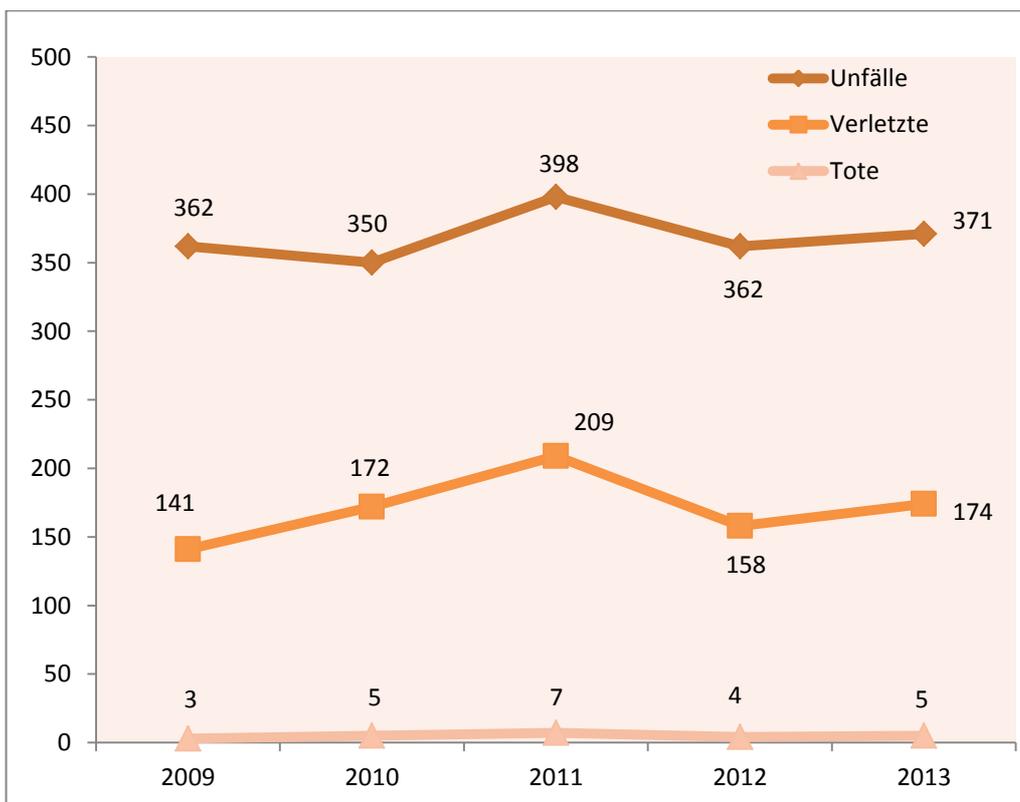
---



---

Hier sind Doppelerfassungen möglich, wenn mehr als ein Beteiligter die Geschwindigkeit nicht angepasst hatte.

## Verkehrsunfälle mit Ursache Alkohol 2009 - 2013

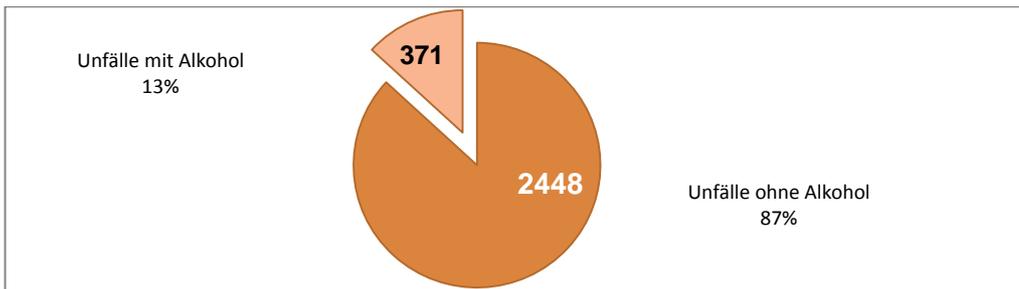


Die Anzahl der Unfälle mit Ursache Alkohol ist 2013 leicht angestiegen. 2009 bis 2011 führte der Kanton St.Gallen eine Kampagne gegen Alkohol am Steuer unter dem Namen: „Alkohol am Steuer kann töten“ durch.

Mit dem Verkehrssicherheitspaket „via sicura“ des Bundes soll die beweissichere Atemalkoholmessung eingeführt werden. Damit wären dann die Werte der Atemalkoholmessung mittels spezieller Geräte vor Gericht uneingeschränkt verwertbar. In der Folge bräuchte es danach in vielen Fällen keine Blutprobe mehr. Der genaue Zeitpunkt für die Einführung der beweissicheren Atemalkoholmessung ist noch offen. Wir rechnen damit, dass 2015 die ersten Geräte beschafft werden können.

### Anteil Verkehrsunfälle mit Ursache Alkohol

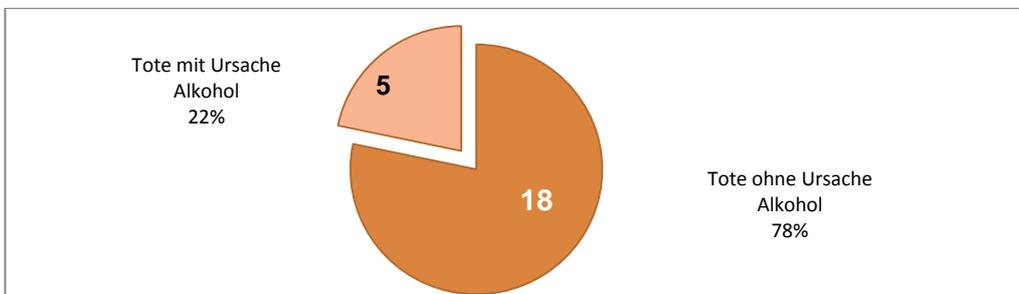
---



Bei 13% aller Verkehrsunfälle war Alkohol ursächlich, was einem leichten Anstieg entspricht. Im Vorjahr waren es 362 Unfälle mit Alkohol (11%).

### Anteil Verkehrstote mit Ursache Alkohol

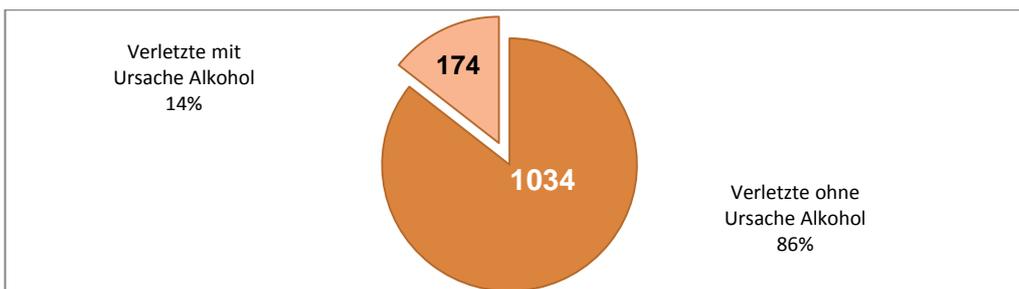
---



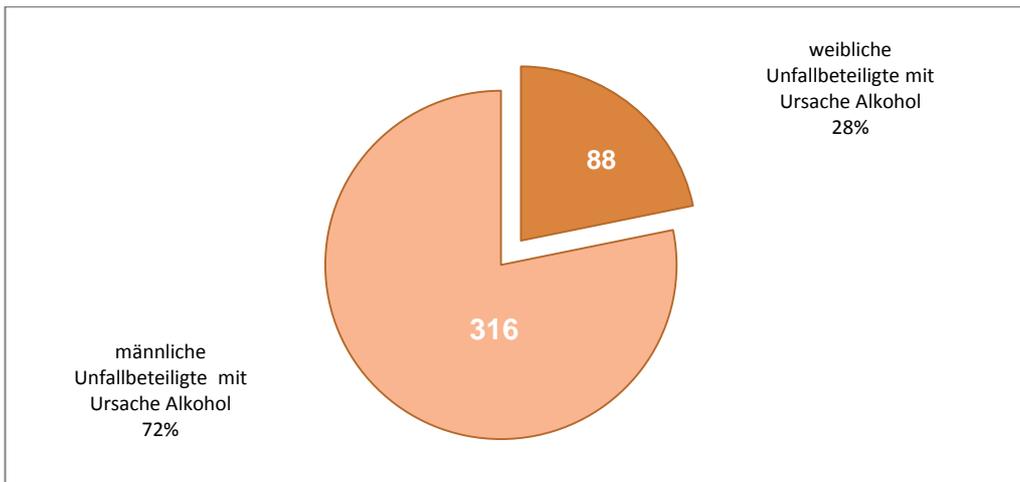
Der traurige Höchstwert 2012 von 7 Verkehrstoten wurde 2013 nicht erreicht.

### Anteil Verletzte mit Ursache Alkohol

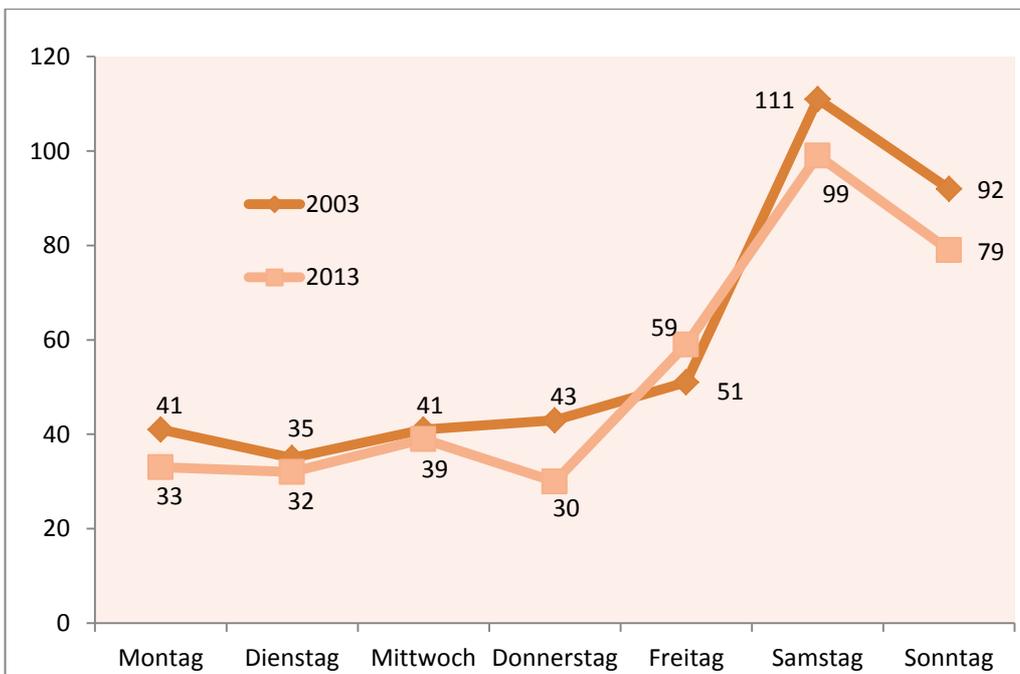
---



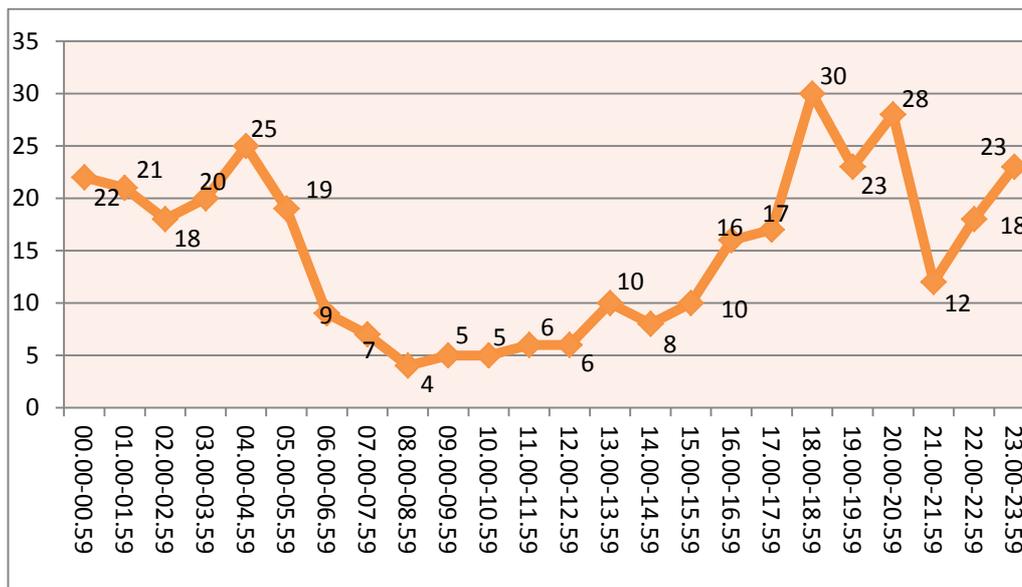
## Frauen- / Männerbeteiligung an Unfällen mit Alkohol



## Wochentage mit Unfällen unter Alkoholeinfluss (10 Jahresvergleich)



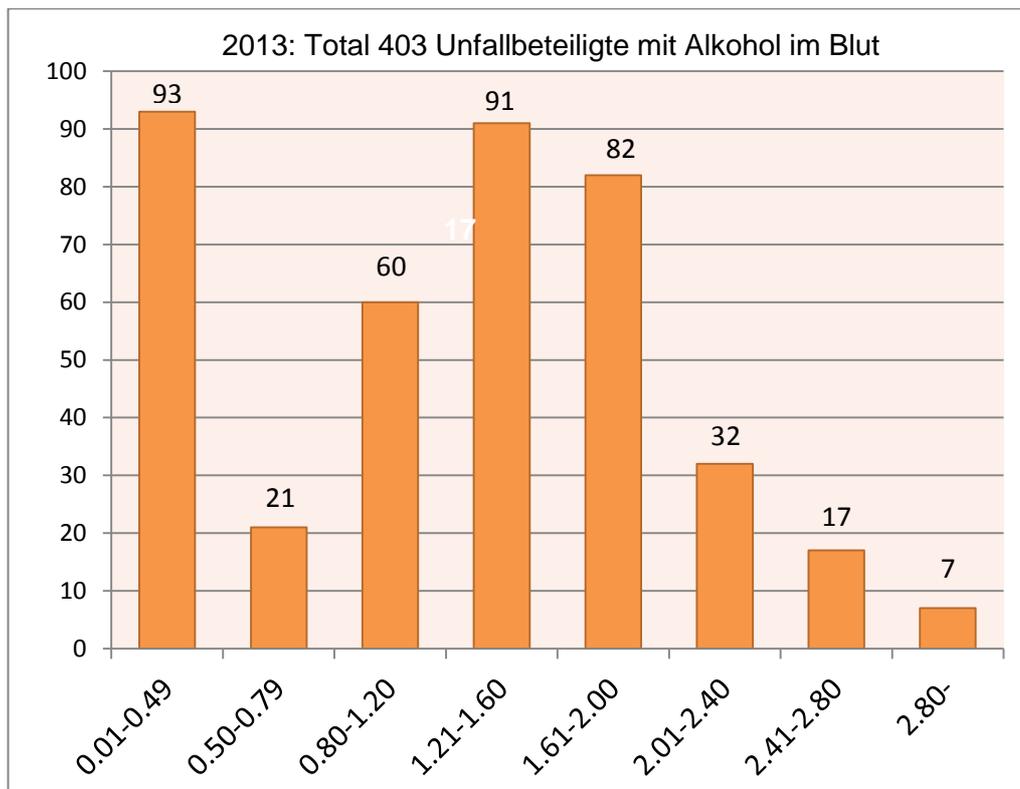
## Unfälle mit Alkoholeinfluss nach Stunden



Die Kurve hat sich zum Vorjahr nur wenig verändert. Die meisten Unfälle unter Alkoholeinfluss geschehen zwischen 02.00 und 06.00 Uhr und zwischen 17.00 und 20.00 Uhr.

## Anzahl Unfallbeteiligte mit Promillewerten

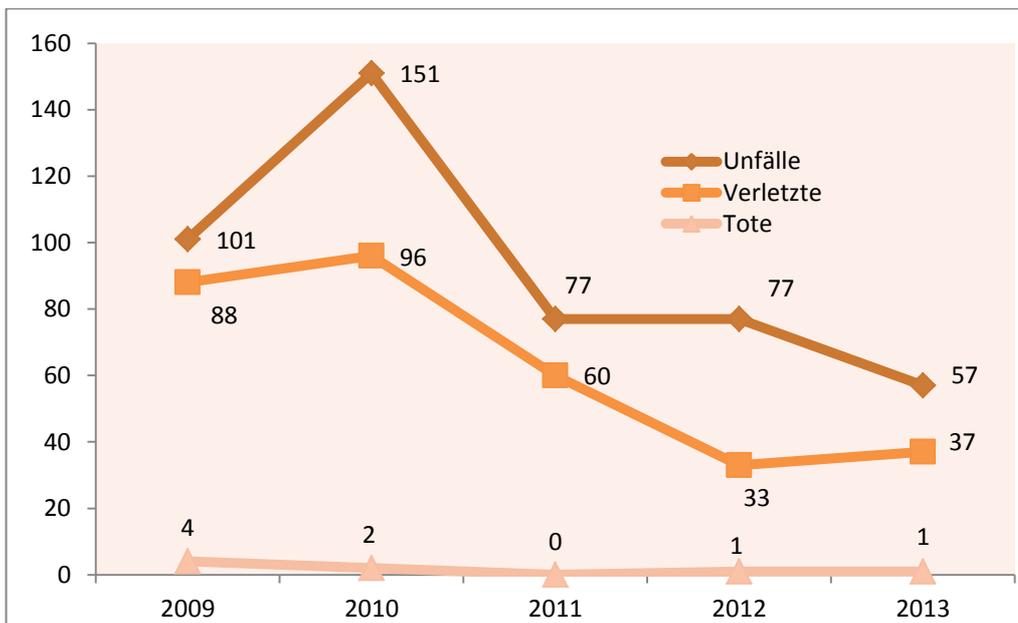
---



Die meisten Unfallbeteiligten, welche vor der Fahrt Alkohol getrunken haben, weisen einen Promillewert von 0.01 – 0.49 auf. Dies ist zwar nach dem Gesetz nicht strafbar, könnte jedoch bei der Schadensregulierung durch die Versicherungen für die Unfallverursacher Probleme geben.

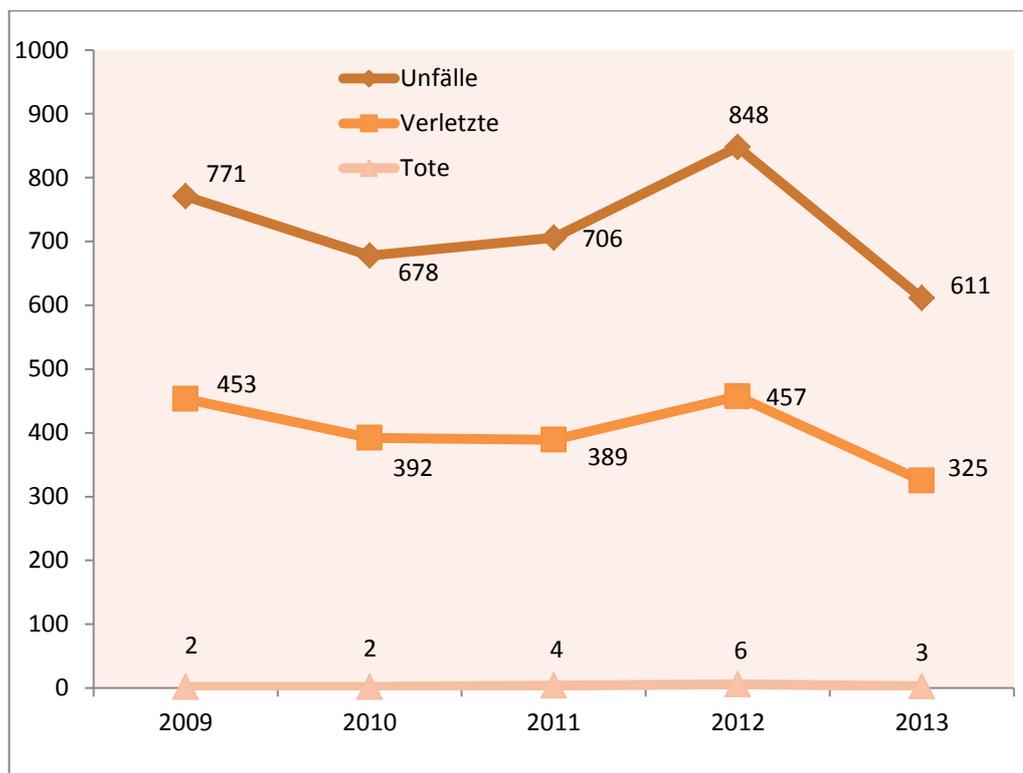
Danach folgen Werte von 1.21 bis 1.60 Promille. Bedenklich viele Fahrer haben dann noch 1.61 bis 2.0 Promille.

## Verkehrsunfälle mit Ursache Drogenkonsum



Die Unfälle unter Drogeneinfluss folgen seit 2010 einem stetigen Rückgang. Dies entspricht auch den allgemein rückläufigen Unfallzahlen.

## Verkehrsunfälle mit Ursache Unaufmerksamkeit und Ablenkung

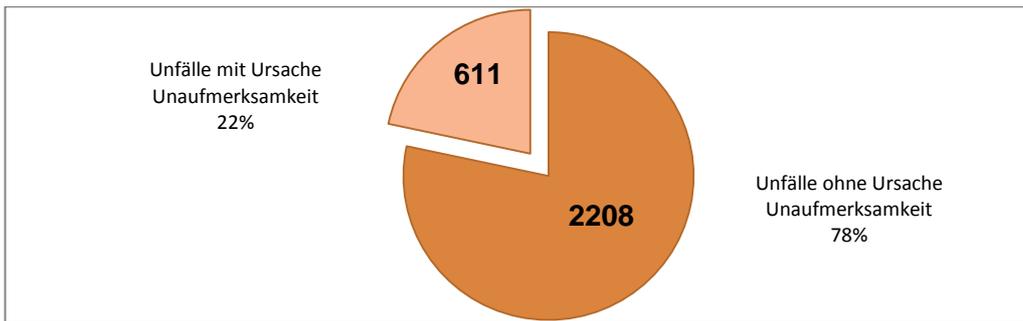


Eine der Hauptunfallursachen in der ganzen Schweiz war in den letzten Jahren die Unaufmerksamkeit oder die Ablenkung am Steuer (Telefonieren, SMS-Schreiben, GPS Bedienung, Autoradiobedienung, Essen/Trinken usw.). Im Kanton St.Gallen sind die Zahlen nach einem Zwischenhoch wieder stark rückläufig. Vor allem Fussgänger sind hierbei stark gefährdet.

Die Unaufmerksamkeit der Autofahrer hat die Kantonspolizei St.Gallen gemeinsam mit den Polizeikörpern der Ostschweiz, der Nordwestschweiz und Zürich mit einer gemeinsamen Kampagne während der letzten zwei Jahre gezielt bekämpft. Die Kampagne stand unter dem Motto „Keine Ablenkung“ und wurde durch repressive Verkehrskontrollen unterstützt.

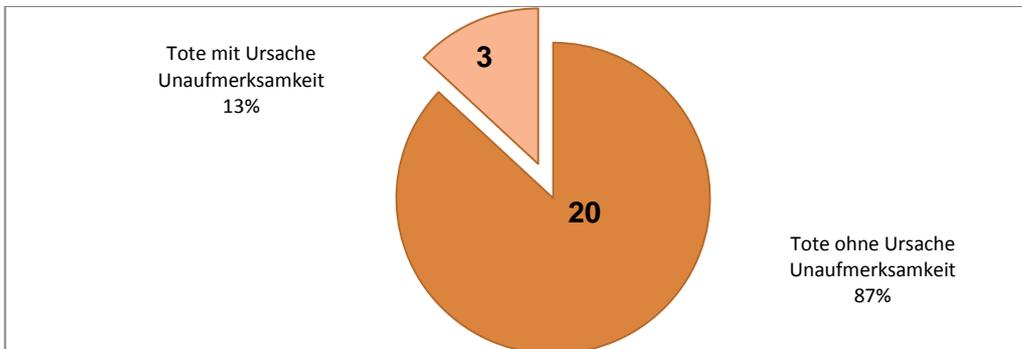
### Anteil Verkehrsunfälle mit Ursache Unaufmerksamkeit und Ablenkung

---



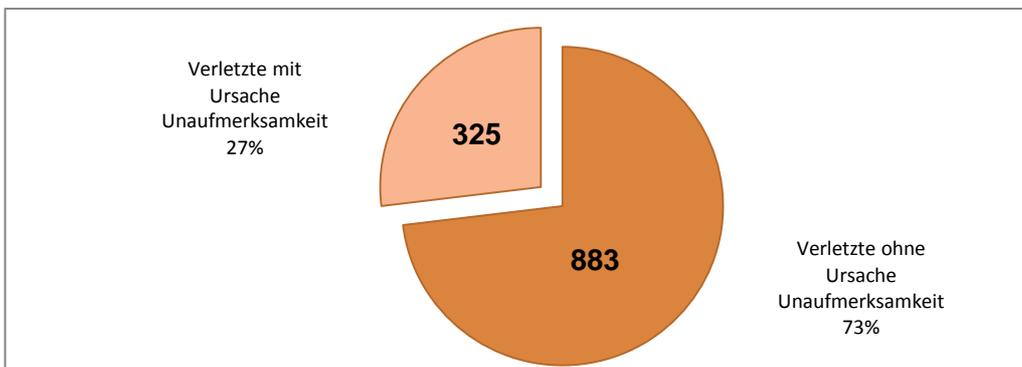
### Anteil Verkehrstote mit Ursache Unaufmerksamkeit und Ablenkung

---

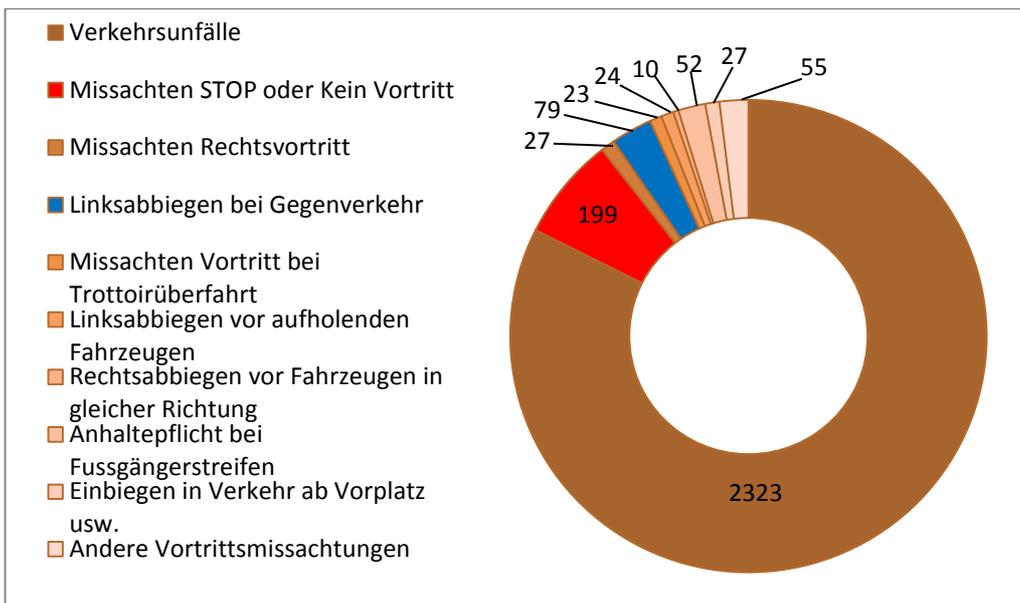


### Anteil Verletzte mit Ursache Unaufmerksamkeit und Ablenkung

---



## Verkehrsunfälle durch Vortrittsmissachtungen



Die meisten Unfälle bei der Unfallursache „Vortritt“ geschehen durch das Missachten einer STOP- oder „Kein Vortritt“ -Markierung (2010:255, 2011:276, 2012:222). Gefolgt vom „Linksabbiegen bei Gegenverkehr“ (2010: 144, 2011: 93, 2012: 66).





## Impressum

Herausgeber: Kantonspolizei St.Gallen  
Bearbeitung: Verkehrspolizei, Verkehrstechnik  
Erhältlich im Internet: [www.kapo.sg.ch](http://www.kapo.sg.ch) (als PDF-Datei)  
Bilder: Kantonspolizei St.Gallen  
Copyright: © Kantonspolizei St.Gallen  
© Bundesamt für Strassen ASTRA

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

St.Gallen, März 2014