



Verkehrsunfall- statistik 2017



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Das Wichtigste in Kürze	7
Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen im Verkehr	8
Das Unfallgeschehen 2017	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	22
Fussgänger	22
Fahrrad	24
Fokus Fahrrad- und E-Bike-Unfälle 2017	
E-Bike	27
Motorrad	34
Unfälle nach Infrastruktur	36
Innerorts	36
Ausserorts	37
Autobahn, Autostrasse	38
Stadtautobahn St.Gallen	39
Schulweg	40
Fussgängerstreifen	41
Baustellen	42
Unfälle nach Hauptunfallursache	44
Alkohol	44
Betäubungsmittel	46
Geschwindigkeit	48
Ablenkung	50
Unfälle nach Gemeinden	52

zum heraustrennen



Einleitung

Vor Ihnen liegt die Verkehrsunfallstatistik 2017 des Kantons St.Gallen. Zu Grunde liegen diesem Dokument die Unfallaufnahmen der Kantonspolizei St.Gallen in der Zeitspanne vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017, welche mit der Bundesapplikation MISTRA (Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr) durch die Polizeiabteilung Verkehrstechnik ausgewertet wurden. Diese Zahlen schaffen in den Bergen von Unfallrapporten einen Gesamtüberblick des Unfallgeschehens auf den St.Galler Strassen und liefern wertvolle Hinweise, damit unsere Strassen in Zukunft sicherer gestaltet werden können. Durch die Analyse von Verkehrsunfällen versuchen wir fortwährend jeden Todesfall im Verkehr, wenn irgendwie möglich, zu verhindern.

Ich möchte Ihnen nun mit dieser Broschüre die neuesten Tendenzen und Entwicklungen im Strassenverkehr unseres Kantons präsentieren.

Kantonspolizei St.Gallen



Major Christian Aldrey
Leiter Verkehrspolizei





Das Wichtigste in Kürze

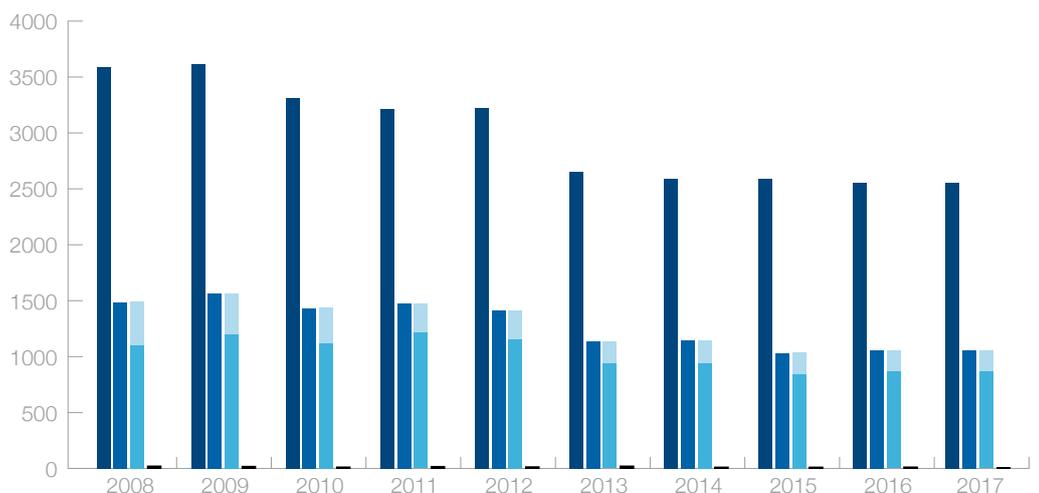
Die zentralen Aussagen der Verkehrsunfallstatistik 2017 sind:

- Das Jahr 2017 zählt 10 Verkehrstote. Damit haben wir wiederum einen historischen Tiefststand erreicht.
- Die Unfallzahlen sind leicht angestiegen.
- Die Zahl der Verletzten ist leicht gesunken.
- Hauptunfallursache ist Ablenkung.

Weitere typische Phänomene des Jahres 2017 sind:

- E-Bikeunfälle haben erneut kräftig zugenommen.
- Die Unfälle bei Motorradfahrern sind leicht angestiegen. Es sind zwei Verkehrstote zu beklagen.
- Verkehrsunfälle mit Radfahrern haben leicht abgenommen.
- Die Unfälle auf Fussgängerstreifen haben leicht abgenommen.
- Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit haben stark zugenommen.
- Unfälle auf dem Schulweg haben abgenommen.

Das Unfallgeschehen im Kanton St.Gallen 2008 bis 2017



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total Unfälle	3810	3841	3513	3414	3421	2819	2746	2748	2712	2782
Total Verletzte	1578	1661	1522	1567	1497	1208	1218	1096	1117	1078
davon Leichtverletzte	1168	1275	1190	1296	1225	1000	1005	891	927	939
davon Schwerverletzte	410	386	332	271	272	208	213	205	190	139
Total Tote	23	20	14	19	16	23	13	13	14	10

Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen im Verkehr

Verkehrstote im Kanton St.Gallen 1955 bis 2017



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.

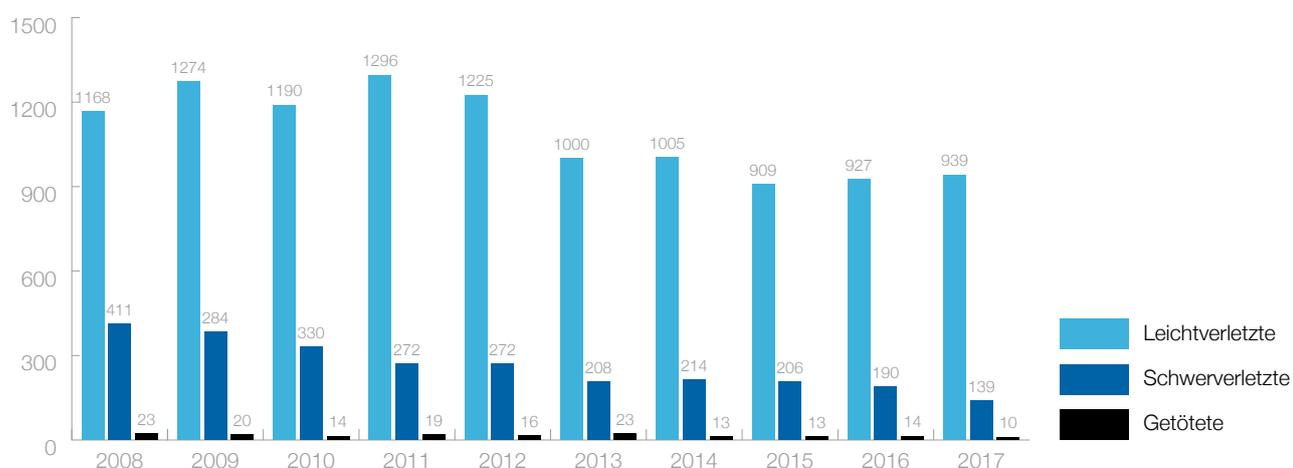
Interessant ist es, die vorangehende Grafik mit der geschichtlichen Entwicklung im Strassenverkehr zu vergleichen. Daraus ist ersichtlich, welche Massnahmen im Verkehr nachhaltig positive Wirkung zeigten.

- 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, 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.
- 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 2017

Verkehrsoffer

Verunfallte nach Unfallfolgen (2017, Kanton St.Gallen)

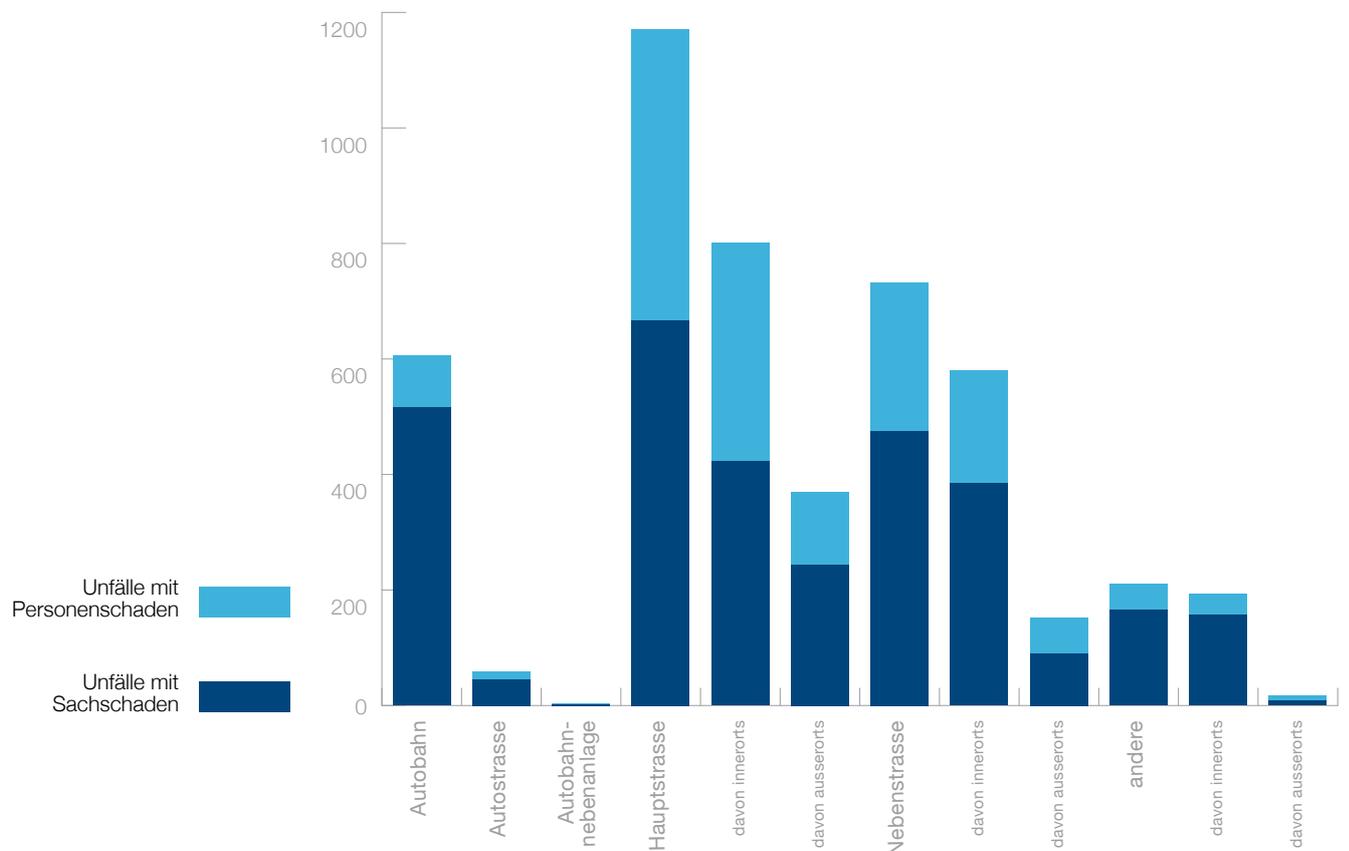


Wir haben im Kanton St.Gallen einen neuen historischen Tiefststand der Verkehrstoten erreicht. Die Zahl der Schwerverletzten ist 2017 wieder etwas gesunken, leider ist jedoch die Zahl der Leichtverletzten leicht angestiegen. Die Zahl der Verkehrsoffer kann zufallsgebunden jährlich stark schwanken.



Strassenart und Ortslage

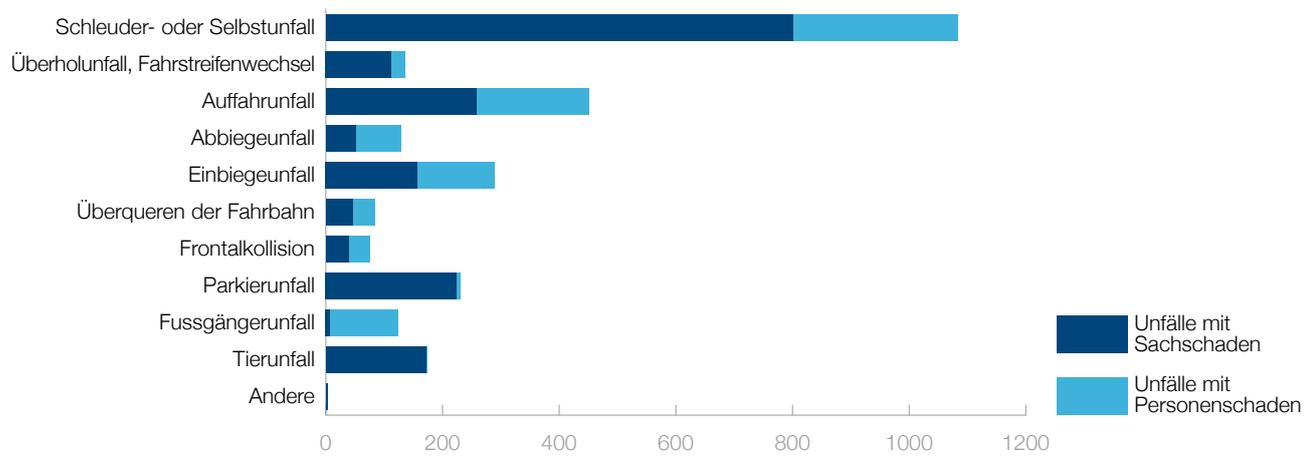
Unfälle nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage (2017, Kanton St.Gallen)



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 tiefe Unfallzahl auf der Autobahn ist natürlich der Richtungstrennung und anderen Einflussfaktoren wie z.B. der Sicherheitstechnik zu verdanken. Zudem sind schwächere Verkehrsteilnehmer wie z.B. der Langsamverkehr von der Benützung der Autobahn ausgeschlossen.

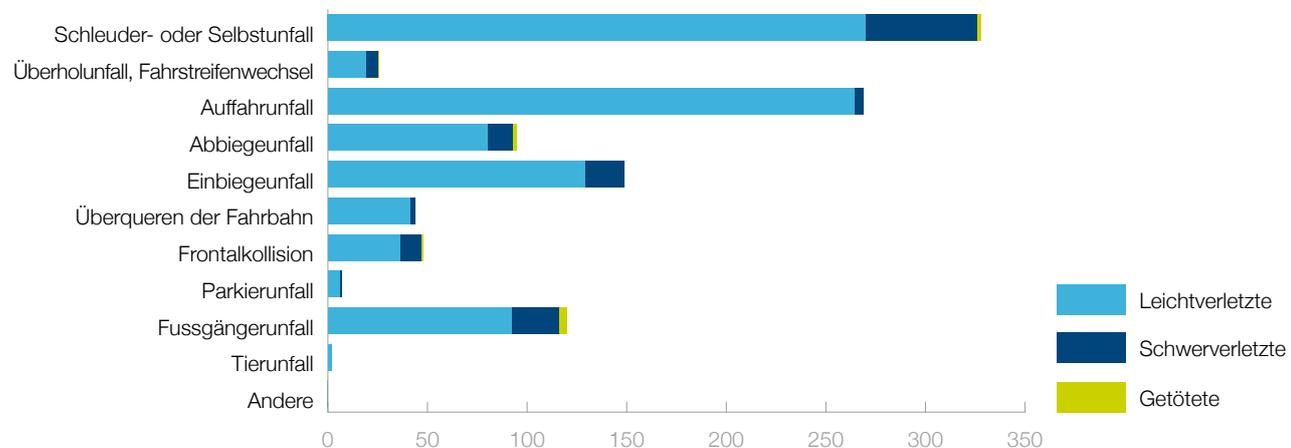
Unfalltypengruppen

Unfälle nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen (2017, Kanton St.Gallen)



Betrachtet man die einzelnen Unfälle genauer, fällt auf, dass die meisten und folgenreichsten Schleuder- bzw. Selbstunfälle sind. Hier sind die Ursachen meist Unaufmerksamkeit am Steuer (Ablenkung durch Natel, Navi, Unterhaltungselektronik). Auch Auffahr- und Einbiegeunfälle bergen einiges an Gefahrenpotential. Parkier- und Tierunfälle sind dabei weitaus weniger folgenreich für die Insassen eines Fahrzeugs. Das Pendant dazu sind die Fussgängerunfälle.

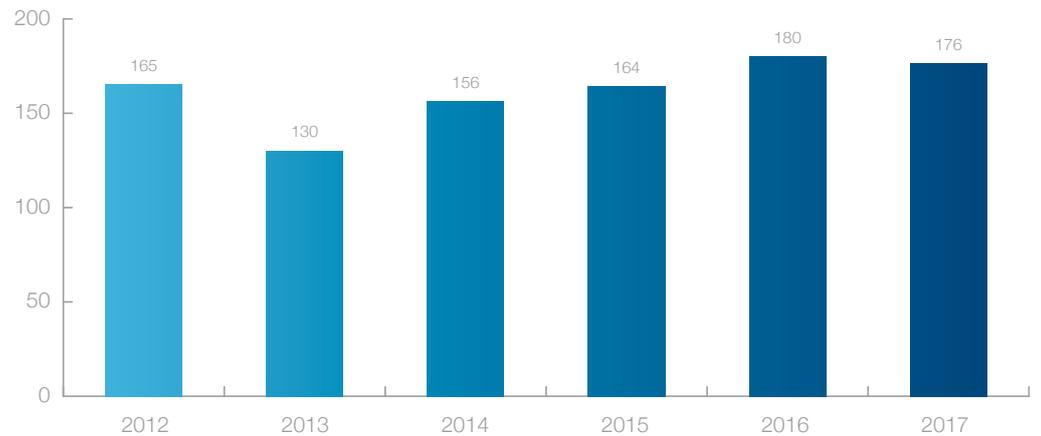
Verunfallte nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen (2017, Kanton St.Gallen)



Die meisten Schwerverletzten ergeben sich aus den Schleuder-/Selbstunfällen, beim Einbiegeunfall und bei den Fussgängerunfällen. Die Verkehrstoten sind bei den Schleuder-/Selbstunfällen, bei den Abbiegeunfällen und bei den Fussgängerunfällen zu finden.

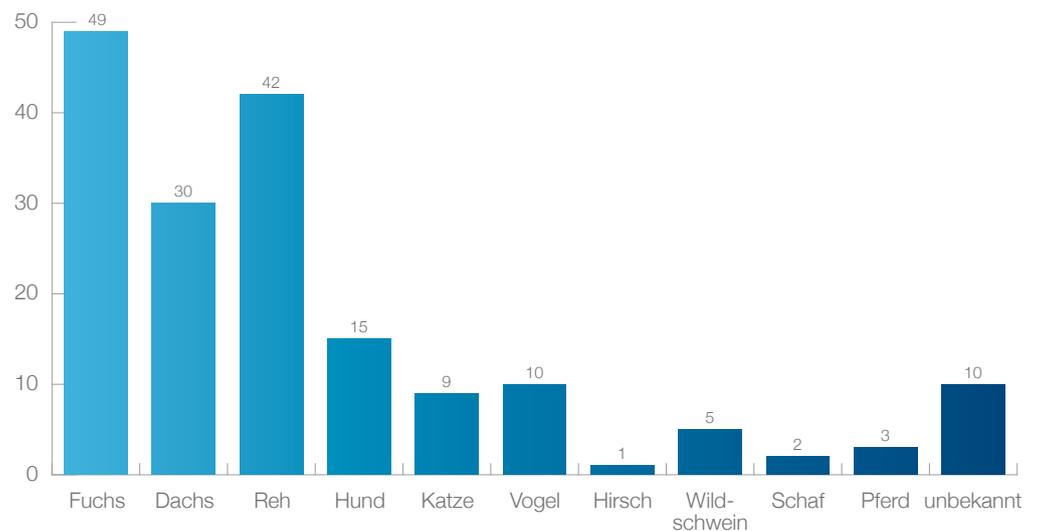
Tierunfälle

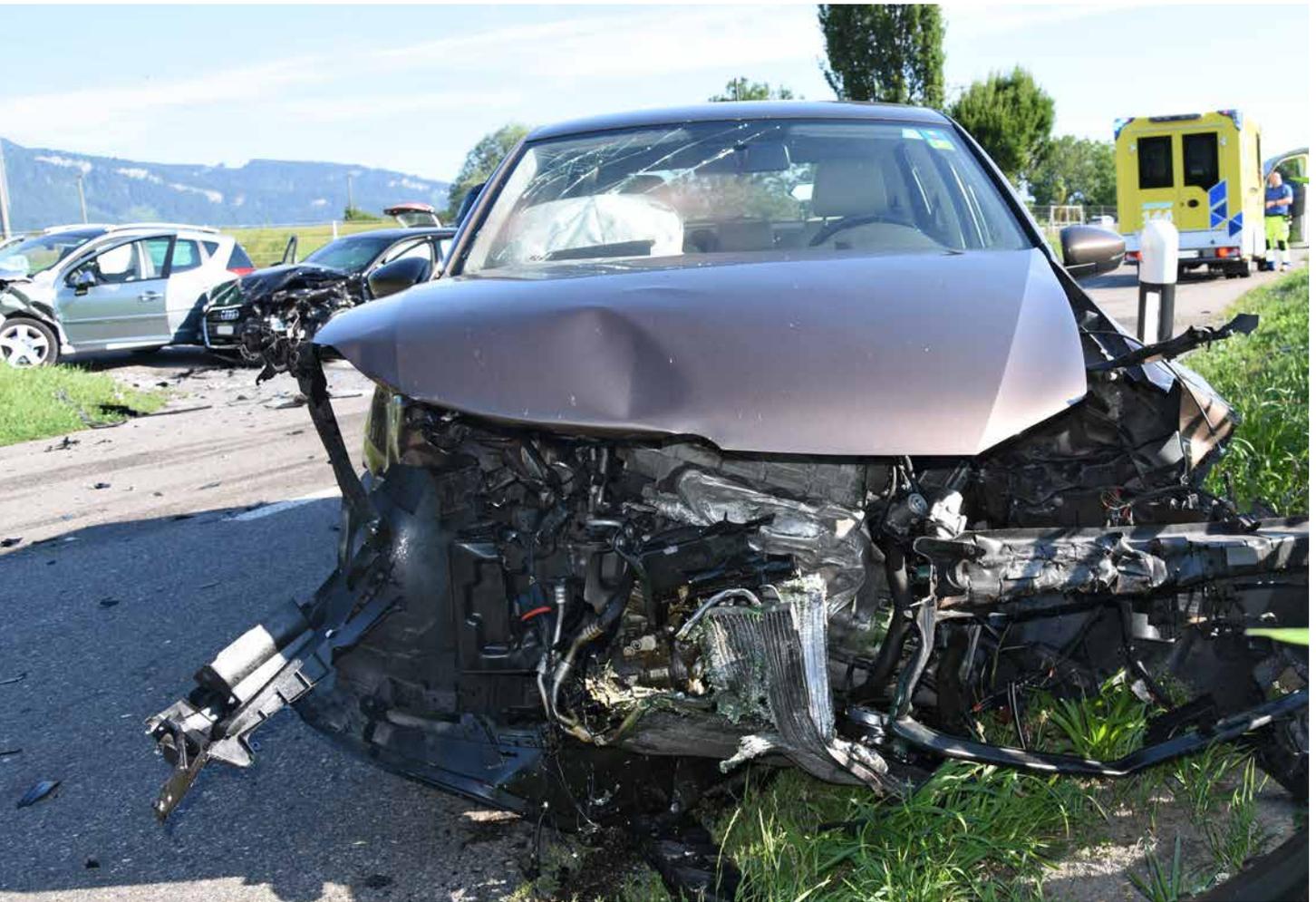
Tierunfälle nach Jahr (2017, Kanton St.Gallen)



Dem Verkehr sind 2017 leicht weniger Tiere zum Opfer gefallen als im Vorjahr. Vor allem sehr viele Füchse, Dachse und Rehe mussten auf den Strassen des Kantons St.Gallen ihr Leben lassen. Die genannten Tierarten waren bereits im Vorjahr am stärksten von Verkehrsunfällen betroffen.

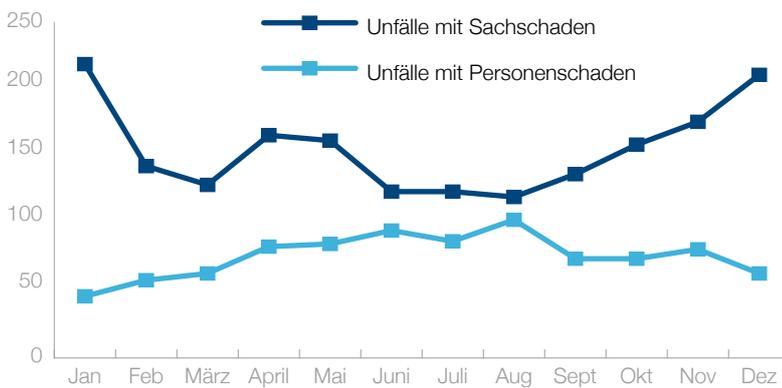
Tierunfälle nach Tierart (2017, Kanton St.Gallen)





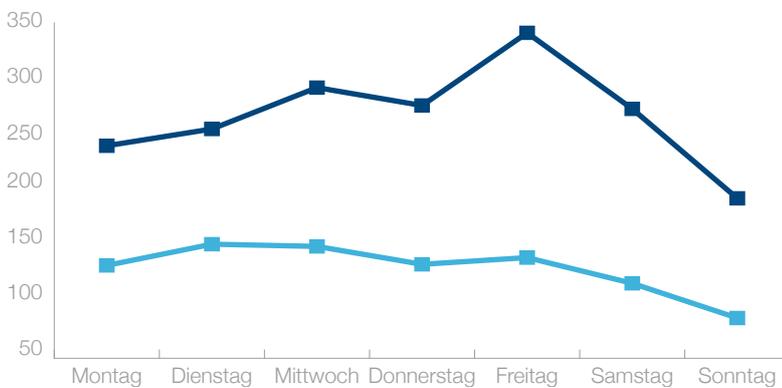
Zeitliche Verteilung der Unfälle

Unfälle und Verunfallte nach Unfallfolgen und Monat (2017, Kanton St.Gallen)



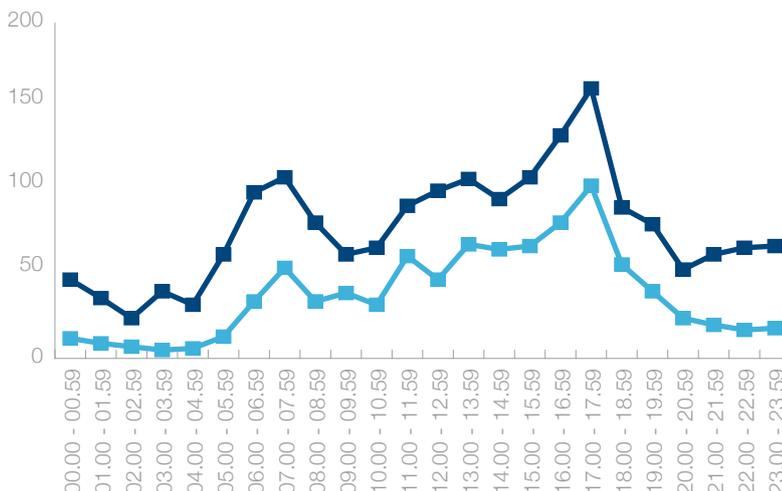
Die Verteilung der Unfälle über das ganze Jahr ist typisch. Vor allem in den Wintermonaten geschehen viele Unfälle, welche aber hauptsächlich nur zu hohen Sachschäden führen. Die Personenschäden steigen vor allem in Monaten, in welchen sich typischerweise mehr Fussgänger und Fahrzeuge auf den Strassen bewegen. Die meisten Verkehrstoten wurden 2017 im August verzeichnet (3 Personen).

Unfälle nach Unfallfolgen und Wochentag (2017, Kanton St.Gallen)



Keine Veränderungen zum Vorjahr gab es bei den Wochentagen: Der Freitag ist der unfallreichste Wochentag, der Sonntag bleibt der unfallärmste Tag. In der Arbeitswoche war der Dienstag der unfallärmste Tag. In der Regel ist eine Häufung der Unfälle von Montag bis zur Spitze am Freitag zu beobachten.

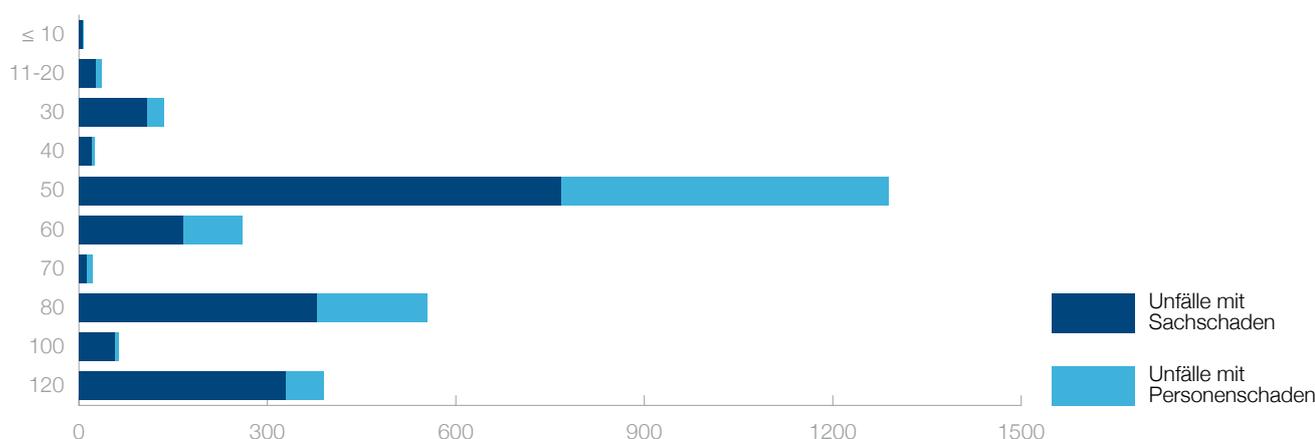
Unfälle nach Unfallfolgen und Uhrzeit (2017, Kanton St.Gallen)



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.

Höchstgeschwindigkeit

Unfälle nach Unfallfolgen und Höchstgeschwindigkeit (2017, Kanton St.Gallen)

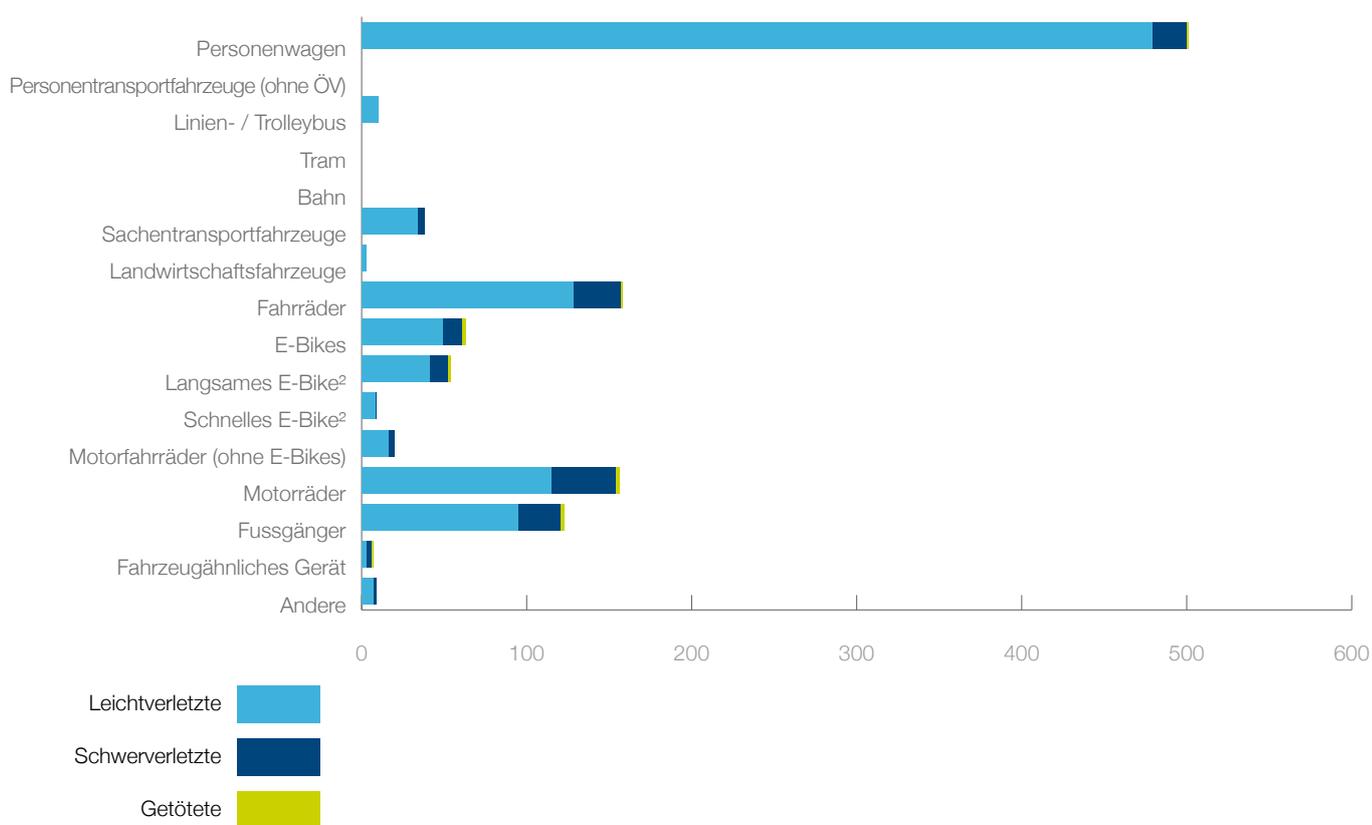


Die meisten Unfälle geschehen innerorts bei der geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h. Hier haben wir auf engstem Raum die grösste Durchmischung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Aus der Grafik auch ersichtlich ist, dass die Autobahnen als sicherste Verkehrsträger angesehen werden können, dies obwohl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

Wir verfügen im Kanton St.Gallen (ohne Stadt St.Gallen) mittlerweile über 92 Tieftempozonen (30er-Zonen und Begegnungszonen 20km/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. Daher werden in diesen Zonen auch keine Fussgängerstreifen markiert.

Verkehrsteilnahme

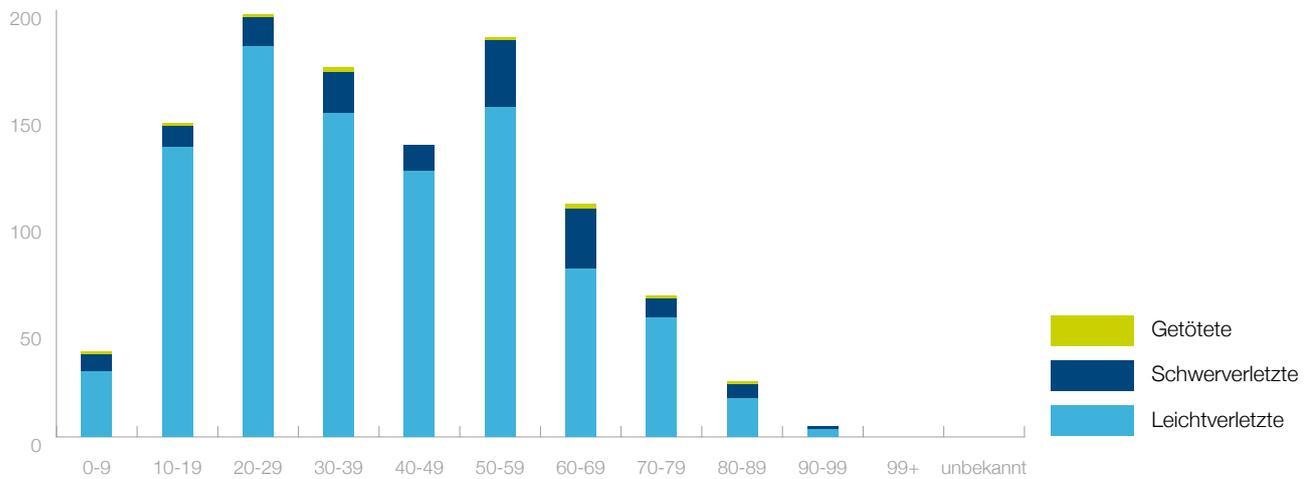
Verunfallte nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme (2017, Kanton St.Gallen)



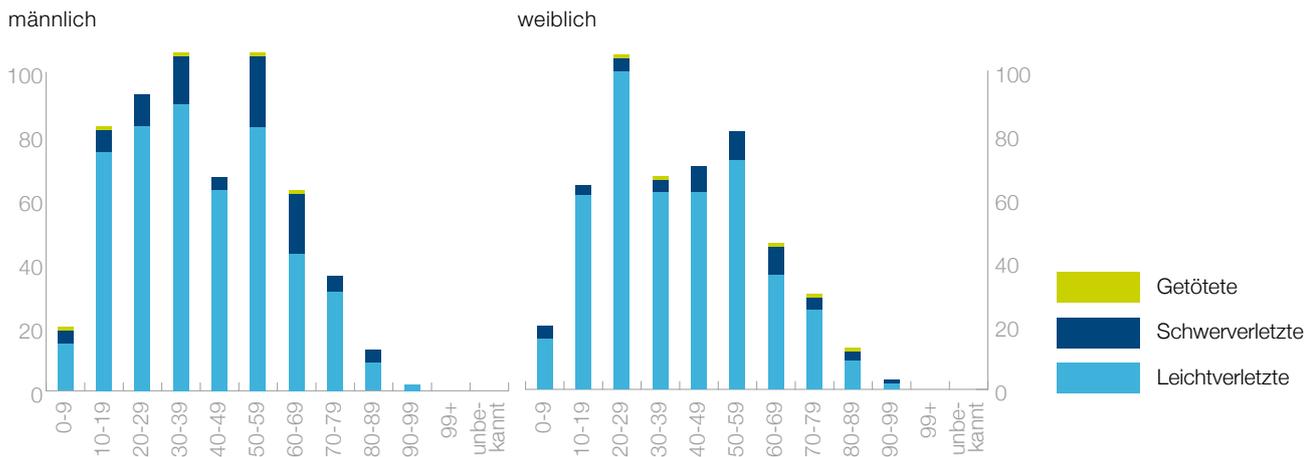
Fussgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer weisen als «schwache» Verkehrsteilnehmer die grösste Verletzungsrate auf. Die hohe Anzahl Verletzter bei den Personenwagen ist auf deren grössere Verkehrsbeteiligung zurück zu schliessen.

Alter und Geschlecht

Verunfallte nach Unfallfolgen und Alter (2017, Kanton St.Gallen)



Verunfallte nach Unfallfolgen, Alter und Geschlecht (2017, Kanton St.Gallen)



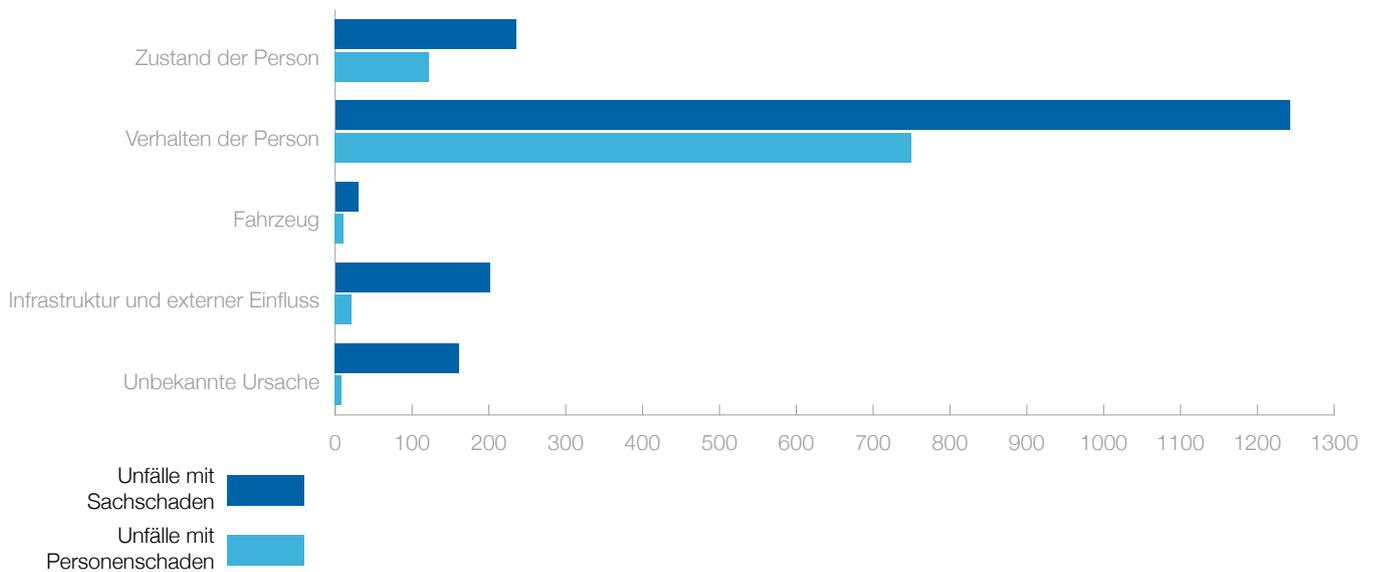
Dem Verkehr am meisten zum Opfer fallen Personen im Alter von 20-29 Jahren. Höchste Mortalität im Verkehr weisen die 30-39 Jährigen und die 60-69 Jährigen auf.

Bei den Männern scheint das Alter von 30-39 und 50-69 gefährlich zu sein, im Verkehr verletzt zu werden.

Bei den Frauen ist die Gefahr eines Verkehrsunfalles zwischen 20-29 Jahren besonders hoch.

Hauptursachen

Unfälle nach Unfallfolgen und Gruppen der Hauptursachen (2017, Kanton St.Gallen)



Die Hauptursachen der Verkehrsunfälle im Jahr 2017 sind im Verhalten der Lenker und im 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 es werden Massnahmen zur Behebung gefundener Mängel eingeleitet. Wie schnell diese umgesetzt werden können, hängt von der finanziellen Situation des Kantons ab.



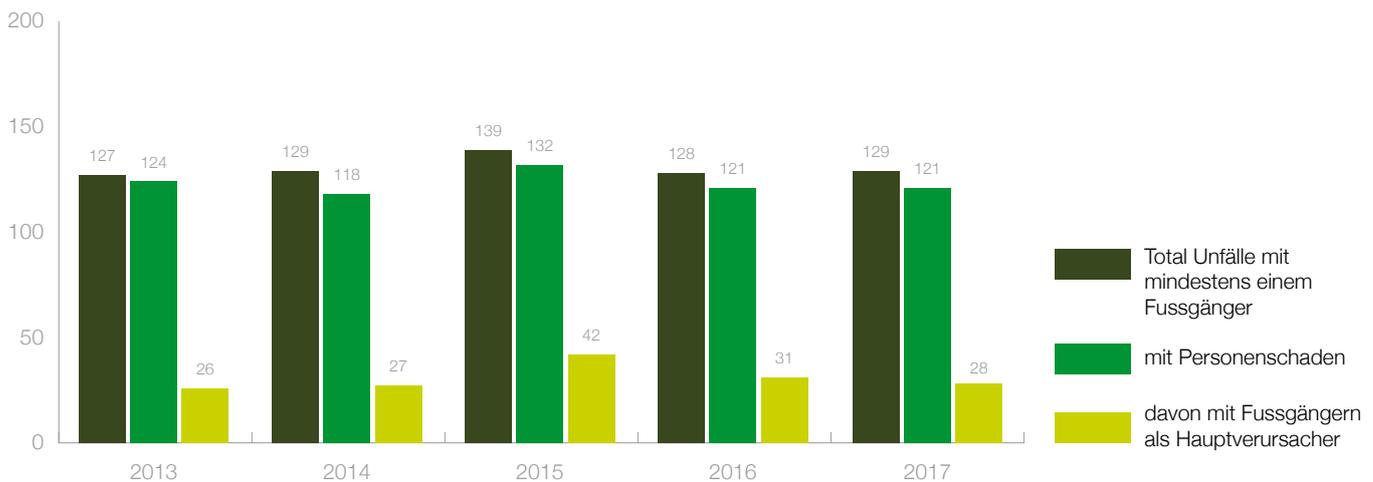


Unfälle nach Verkehrsteilnahme

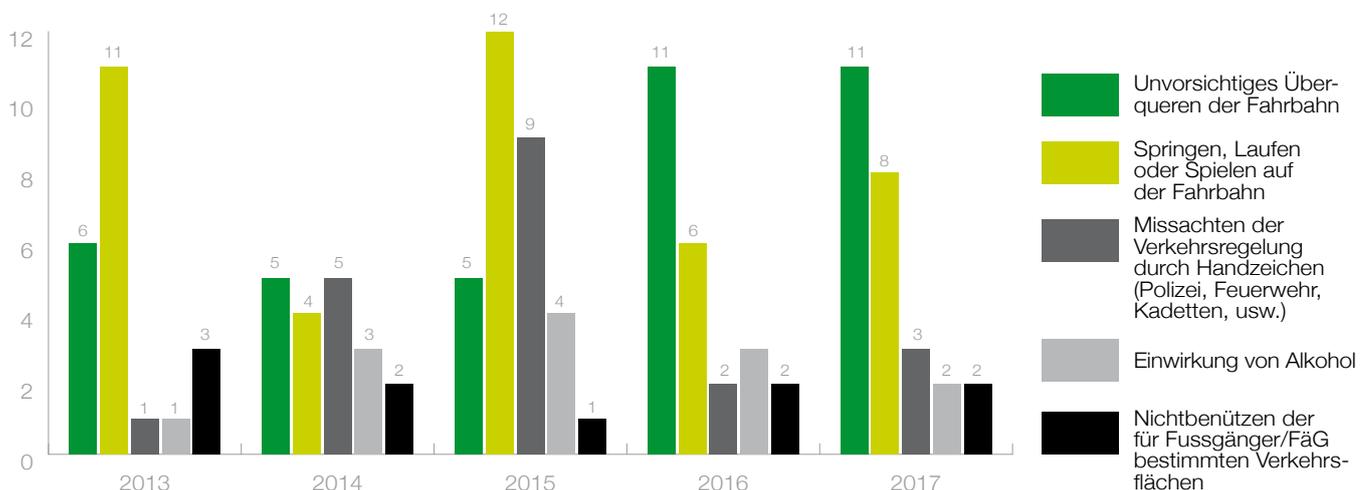
Fussgänger

Die Unfälle mit Fussgänger haben 2017 leicht zugenommen. Schaut man sich die Ursachen der Unfälle an, fällt auf, dass auch 2017 vor allem das unvorsichtige Überqueren der Fahrbahn und das Springen/Laufen über die Fahrbahn die meisten Unfälle provozierte. Insgesamt gesehen ist jedoch das Verhalten des Fussgängers nur in ca. einem Viertel der Fälle ursächlich für den Unfall. Opfer sind meist Kinder von 0-14 Jahren und Erwachsene von 25-44 Jahren.

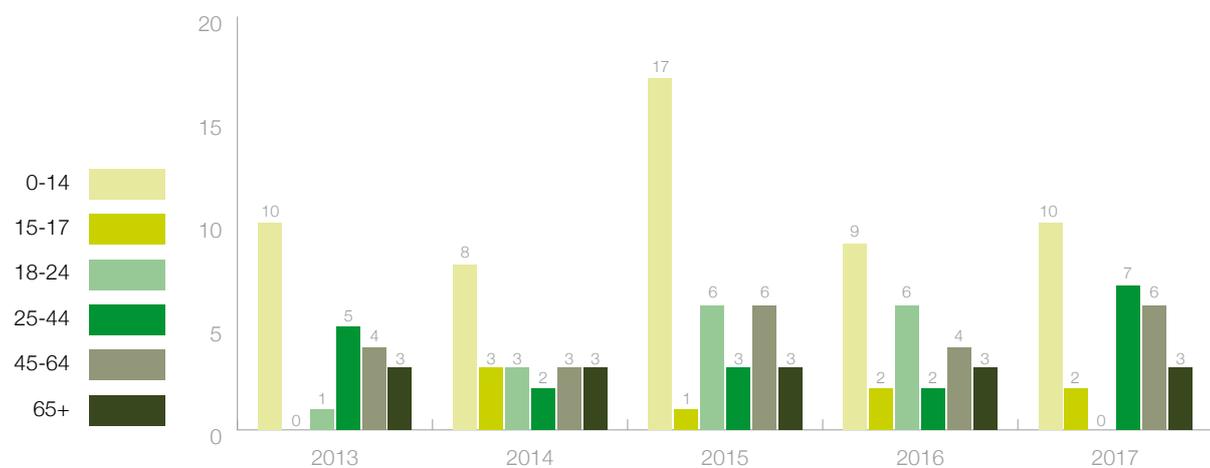
Unfälle mit mindestens einem Fussgänger (2017, Kanton St.Gallen)



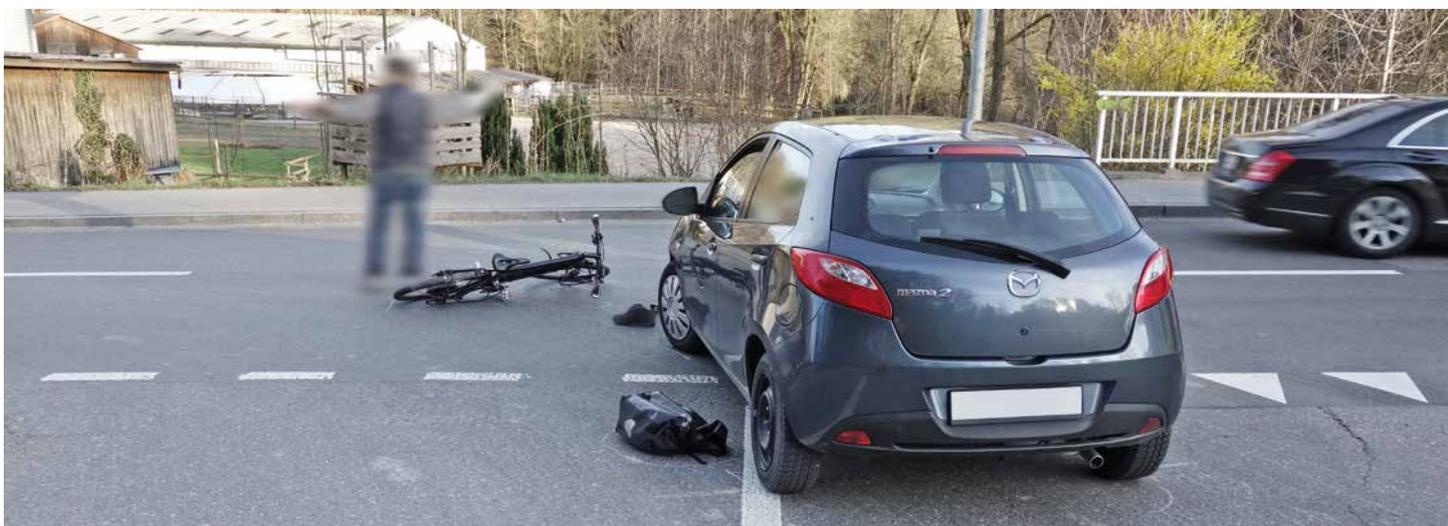
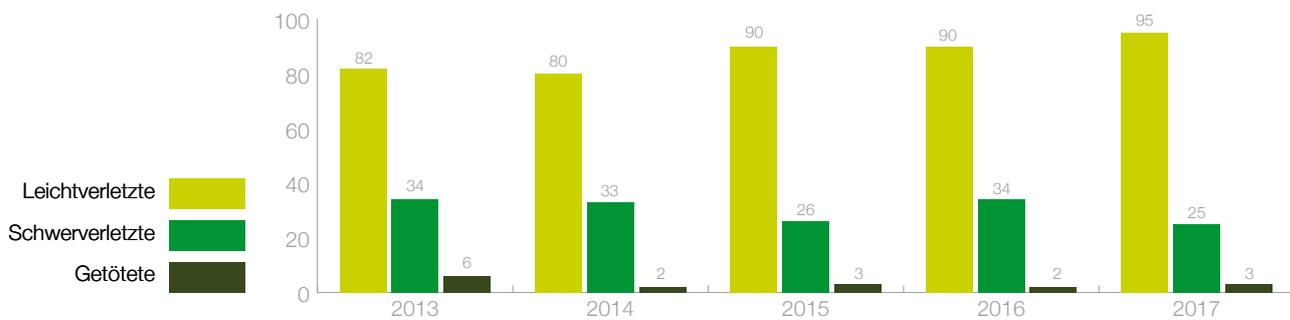
Unfälle mit Personenschaden mit Fussgänger als Hauptverursacher (2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2017, Kanton St.Gallen)



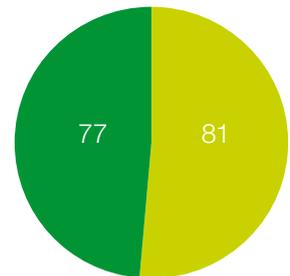
Verunfallte Fussgänger (2017, Kanton St.Gallen)



Fahrrad

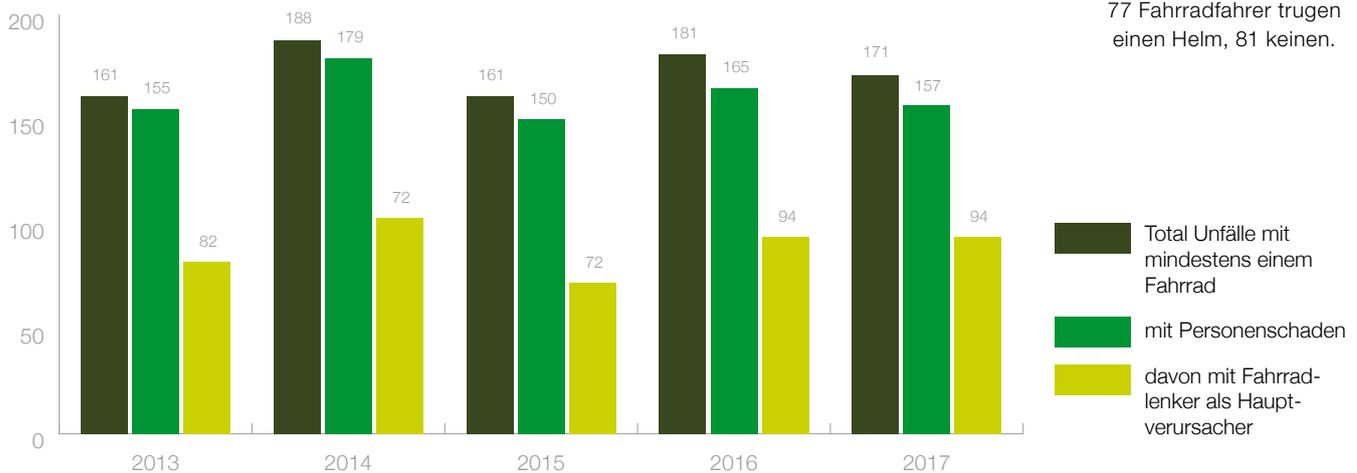
Die Verkehrsunfälle mit Fahrrädern haben 2017 etwas abgenommen. Dabei waren diese Unfälle zu ca. 55% durch die Fahrradfahrer selbstverschuldet. Meist war bei diesen Unfällen wieder hauptsächlich Alkohol im Spiel. Aber auch Verstösse gegen die Verkehrsregeln waren ursächlich für diese Unfälle. Vor allem waren 25 bis 64-jährige Personen betroffen. Dabei trugen 81 Fahrradfahrer keinen, 77 trugen einen Helm.

Tragen eines Schutzsystems (2017, Kanton St.Gallen)

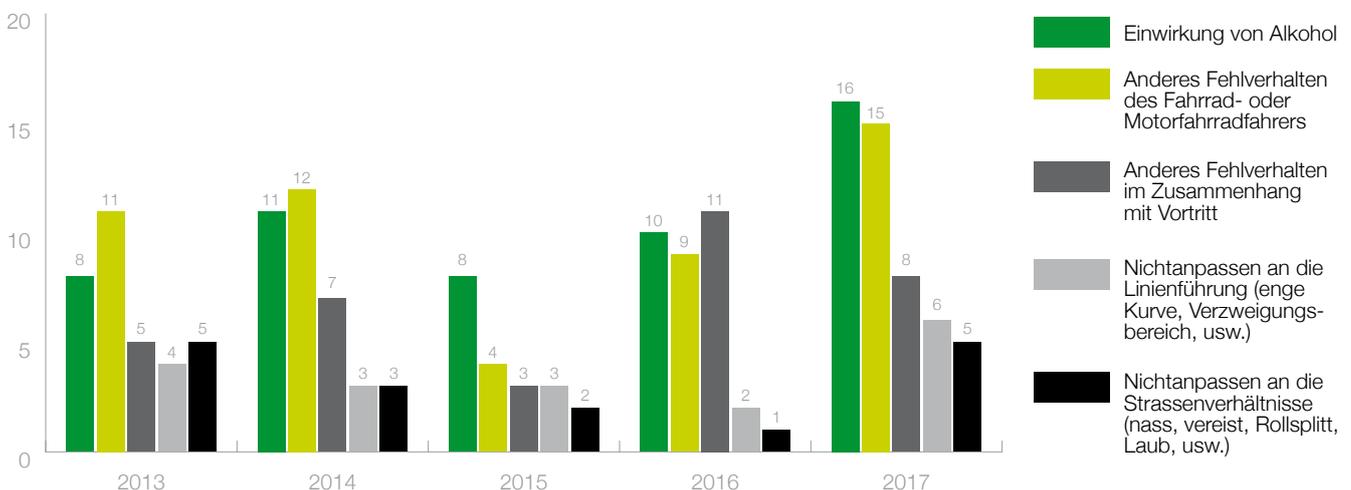


77 Fahrradfahrer trugen einen Helm, 81 keinen.

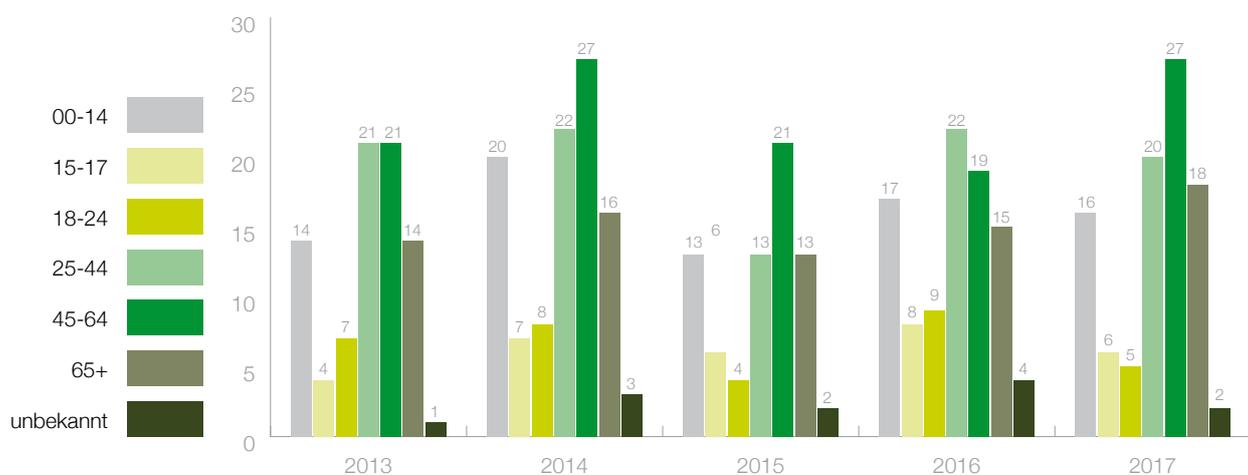
Unfälle mit mindestens einem Fahrrad (2017, Kanton St.Gallen)



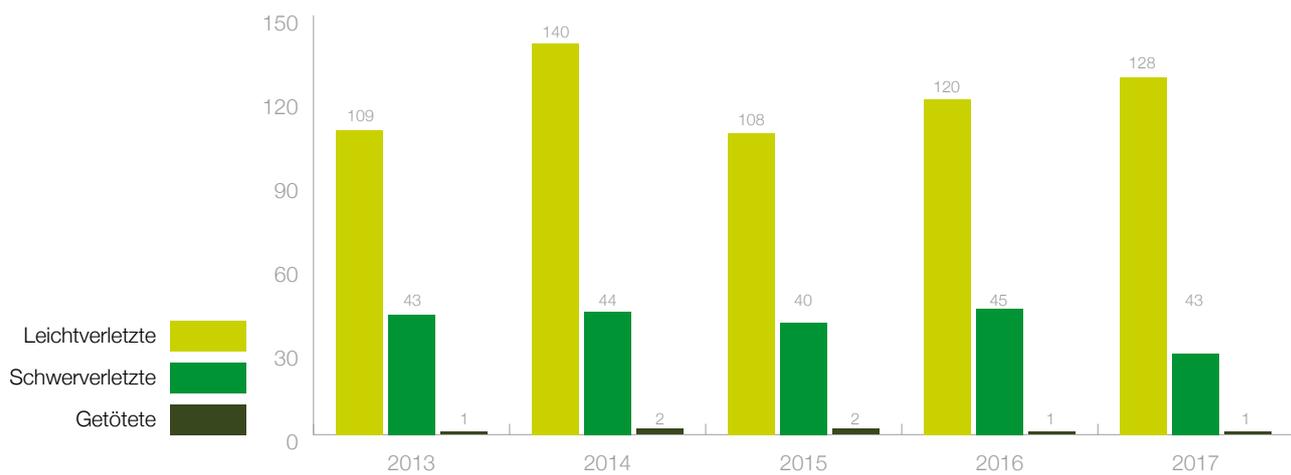
Unfälle mit Personenschaden mit Fahrradlenker als Hauptverursacher (2017, Kanton St.Gallen)

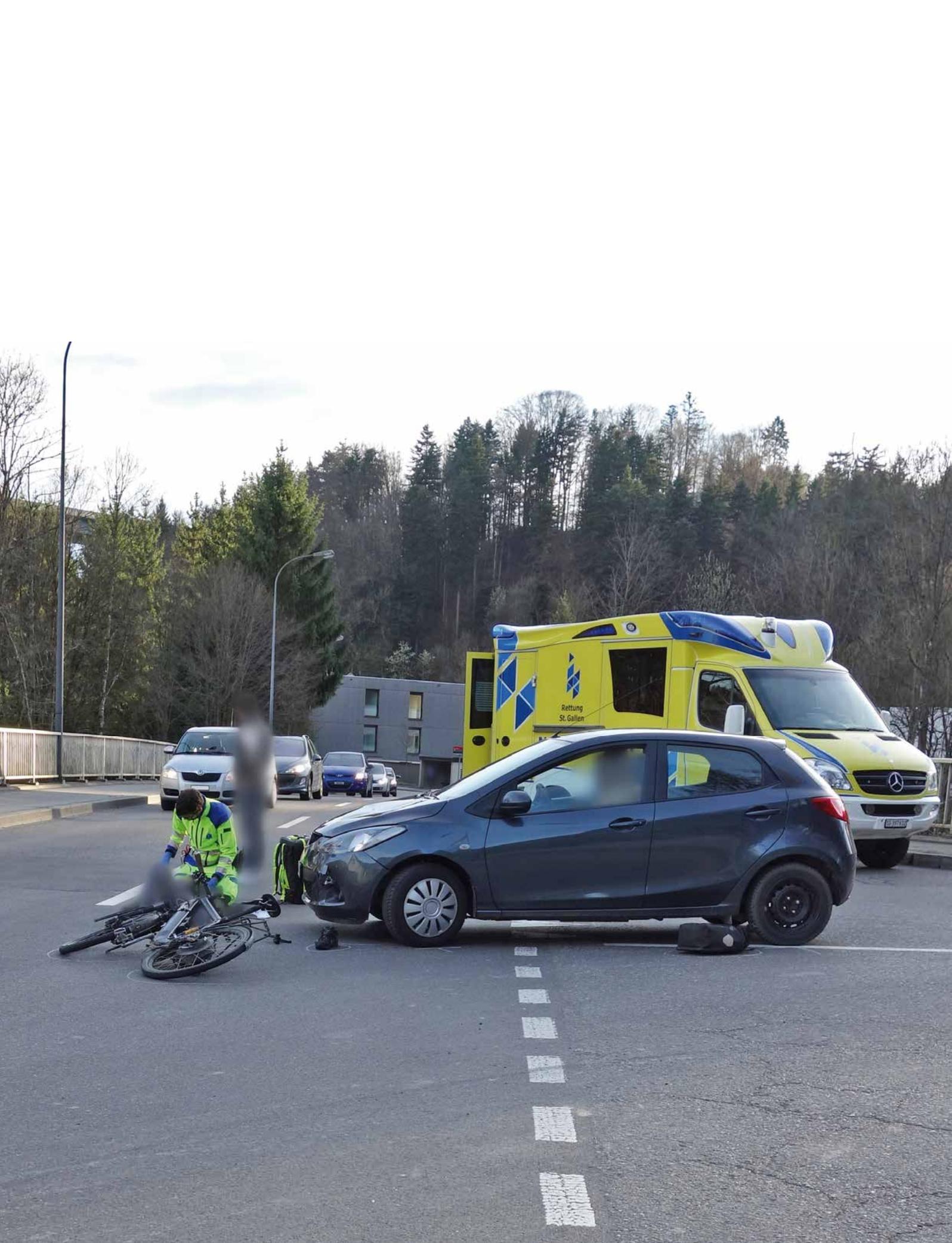


Altersgruppe des Hauptverursachers (2017, Kanton St.Gallen)



Verunfallte Fahrradlenker und Mitfahrer (2017, Kanton St.Gallen)

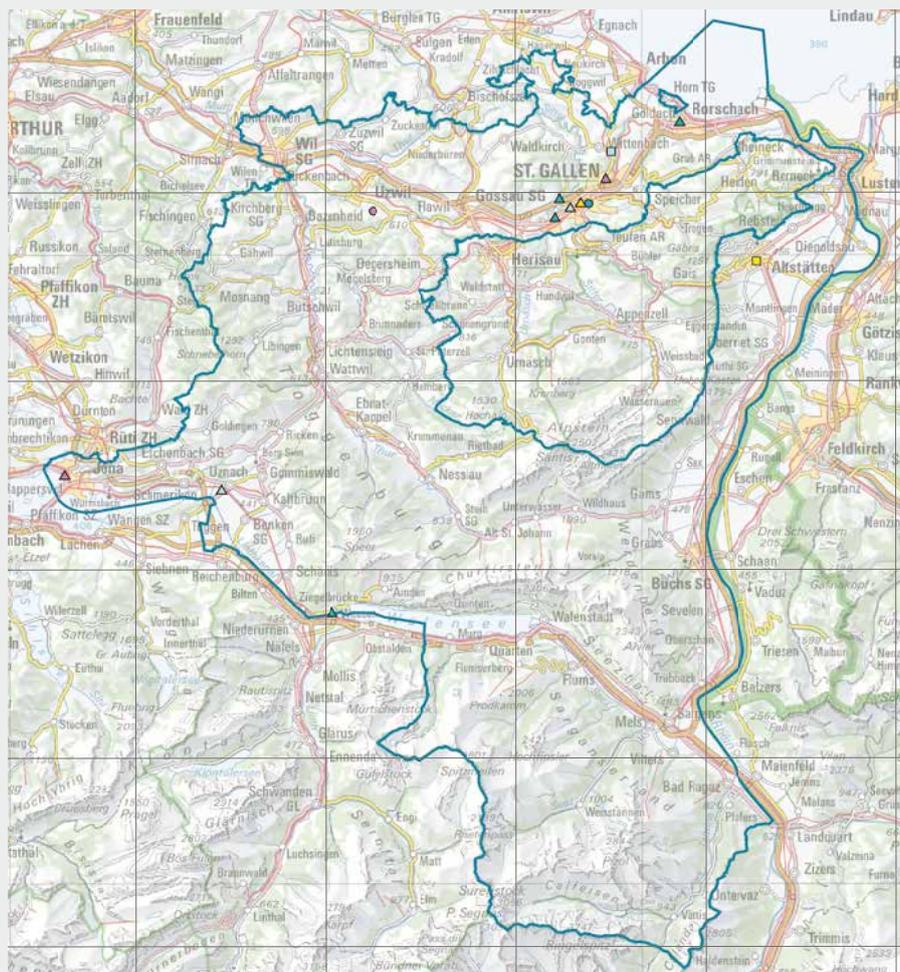




Fokus Fahrrad- und E-Bike-Unfälle 2017

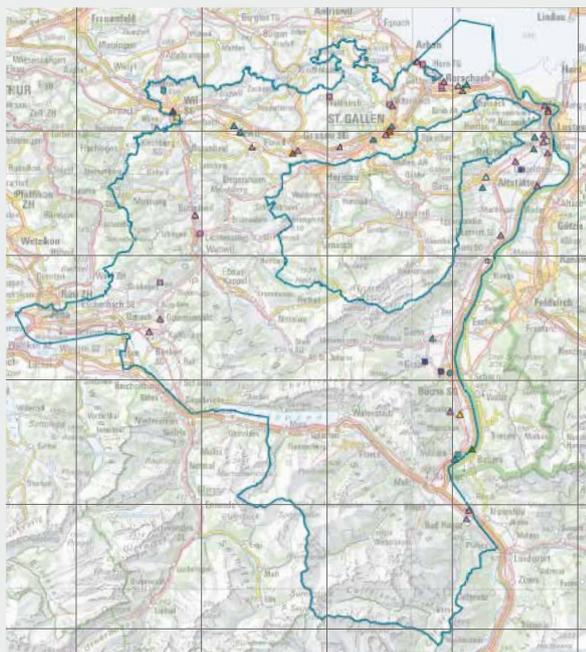
Die Bundesapplikation MISTRA (Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr) erlaubt spezifische Auswertungen bezüglich allen erfassten Grunddaten. Dementsprechend können detaillierte Aussagen zu einzelnen Verkehrsträgern gemacht werden. Diese Möglichkeiten haben wir genutzt, um die Vergleiche bezüglich des Unfallgeschehens im rollenden Langsamverkehr auszuwerten. Speziell soll der Vergleich zwischen langsamen (Tretunterstützung < 25km/h) und schnellen E-Bikes (Tretunterstützung > 25km/h) sowie den normalen Fahrrädern vertieft betrachtet werden. Nebst der blossen Anzahl wird untersucht, ob sich an gewissen Stellen eine Häufung von Fahrradunfällen bestimmter Gattung ereignet hat. Des Weiteren sollen die nachfolgenden Zahlen Aufschluss über die Verunfallten bezüglich Alter geben. Zu beachten gilt es, dass sich die gemachten Untersuchungen und Aussagen ausschliesslich auf polizeilich registrierte Unfälle beziehen. Unbekannt ist die Anzahl Unfälle, welche ohne polizeiliche Aufnahme erfolgt sind.

Schnelle E-Bikes mit
Tretunterstützung > 25km/h:



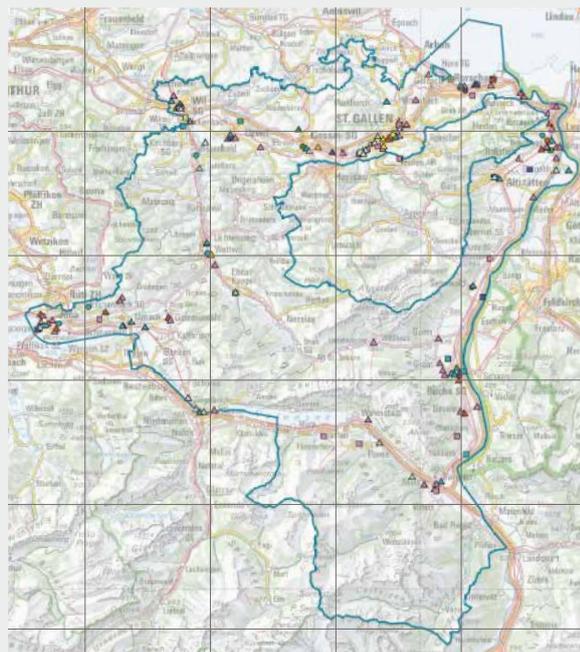
Aufgrund der wenigen Unfälle (13) kann bezüglich der Auffälligkeit betreffend der Unfallorte kaum eine klare Aussage gemacht werden. Tendenziell dürften sich die Unfälle aber eher in dicht überbauten Gebieten ereignen. (Etwas weniger verbreitet als die langsamen E-Bikes)

Langsame E-Bikes mit Tretunterstützung
< 25 km/h:



Im Gegensatz zu den schnellen E-Bikes sind die Unfallorte bei den Tretunterstützungen bis 25 km/h eher im ganzen Kanton verteilt. Ob dies zufällig oder aufgrund einer höheren Verbreitung von langsamen E-Bikes erfolgt, ist aufgrund der vorliegenden Daten nicht zu eruieren.

Fahrräder ohne Tretunterstützung:

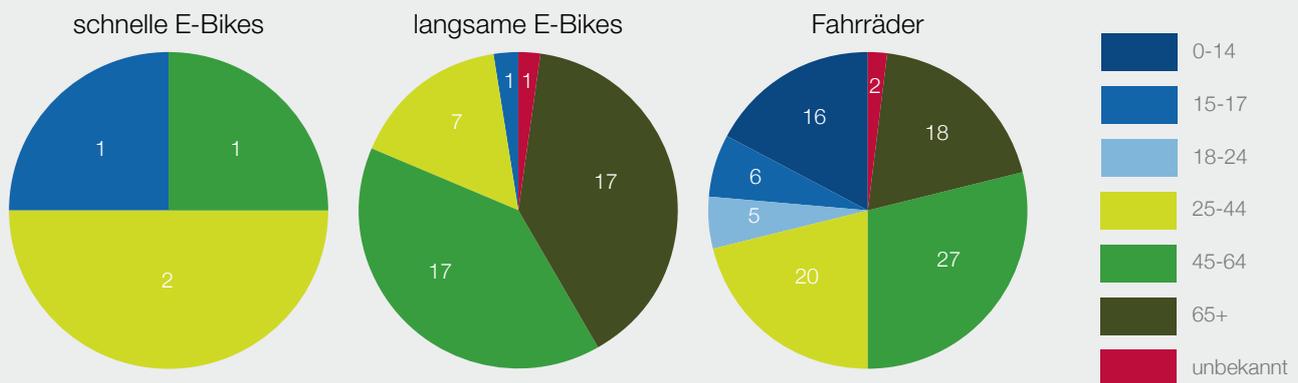


Bei den Fahrrädern ohne Tretunterstützung zeigt sich eine eindeutige Häufung von Unfällen in Regionen mit dichter Überbauung (Zentrumsgebiete). Im restlichen Kantonsgebiet sind die Unfälle gleichmässig verteilt.

Aufgrund der wesentlich höheren Verbreitung von Fahrrädern ohne Tretunterstützung ist die höhere Anzahl Unfälle gegenüber den tretunterstützten Modellen erklärbar. Anzunehmen ist aber, dass mit der erhöhten Verbreitung des E-Bikes deren Anteil am Unfallgeschehen weiter steigen wird. Aufgrund der bis anhin gewonnenen Erkenntnisse bezüglich der Unfallorte ist zu vermuten, dass die Häufung insbesondere in den Zentrumsgebieten erfolgen wird.

Das Fahrrad an sich ist für kurze Strecken sehr geeignet. Nicht verwunderlich sind daher die bis anhin gewonnenen Erkenntnisse. Nicht bestätigt werden können Vermutungen, wonach mit dem E-Bike vermehrt Unfälle auf eher unwegsamem resp. gebirgigem Gelände verursacht werden.

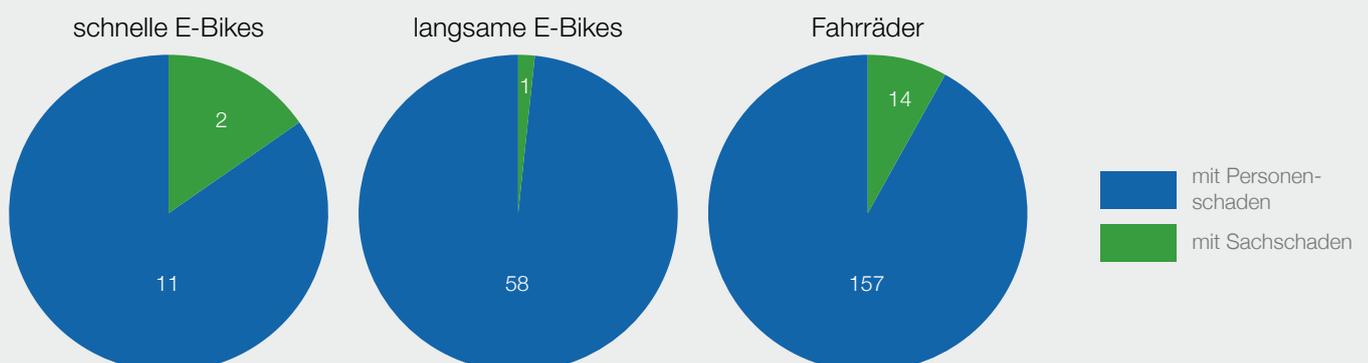
Verteilung Altersgruppen:



Während bei den Fahrrädern die Altersverteilung eher gleichmässig erfolgt, zeigt sich bei den E-Bikes eine Tendenz zu den älteren Altersgruppen. Insbesondere bei den langsamen E-Bikes stechen die Gruppen 45-64 und 65+ heraus. Einerseits hat dies sicher mit dem Umstand zu tun, dass ältere Personen, welche das Fahrradfahren mit einem herkömmlichen Fahrrad als zu beschwerlich empfunden haben, mit den von den E-Bikes geschaffenen Möglichkeiten wieder mit einem Zweirad unterwegs sind. Andererseits verfügen diese Personen über die finanziellen Mittel, welche den Kauf eines E-Bikes ermöglichen.

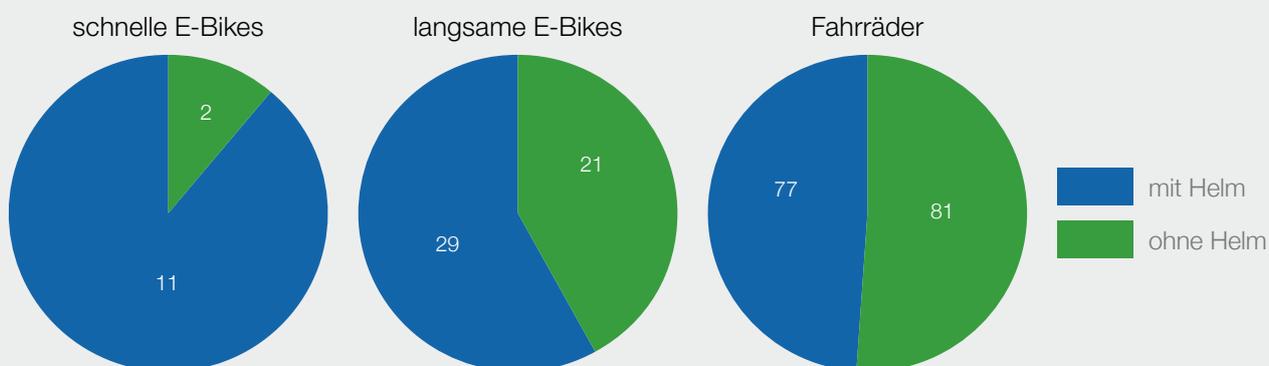
Personenschaden / Sachschaden:

Gemeinsam haben alle drei Kategorien, dass in den meisten Fällen ein Personenschaden entstanden ist. Aufgrund der fehlenden „Knautschzone“, über welche z.B. Personenwagen verfügen, wirkt ein Unfall bei den Radfahrenden direkt auf den Menschen.



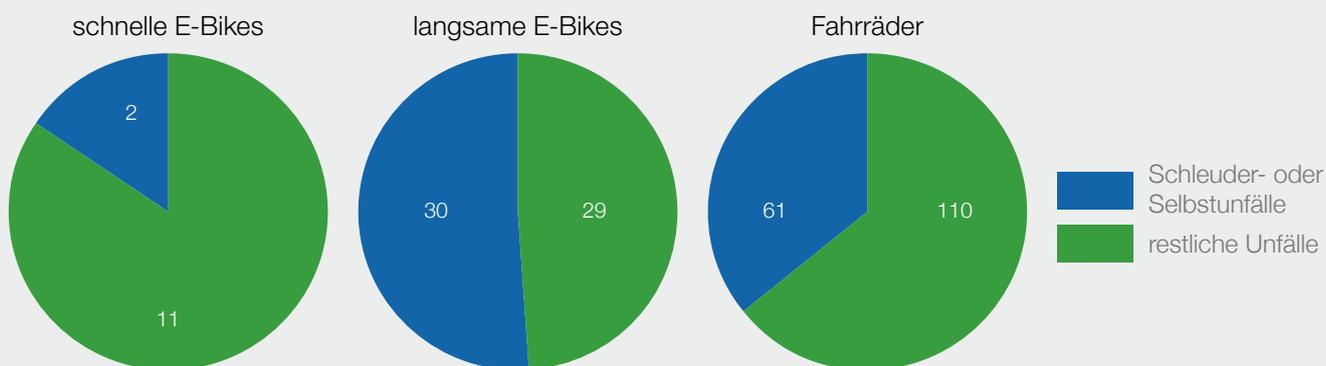
Schutzsysteme:

Aufgrund der hohen Anzahl an Personenschäden zeigt sich, dass mögliche Schutzmassnahmen zur Eindämmung der Unfallauswirkungen umso wichtiger sind. Für Radfahrende steht mit dem Helm ein wichtiges Schutzsystem zur Verfügung. Nachfolgende Grafik zeigt die Verwendung des Helms bezogen auf die Verletzten:



Unfalltypen:

Bei der Betrachtung der Unfalltypen fällt auf, dass bei den langsamen E-Bikes und Fahrrädern praktisch jeder dritte Unfall selbst verursacht wurde. Eine Dritteinwirkung ist bei dieser Art von Unfällen nicht vorhanden. Erstaunlicherweise durchbrechen mit den schnellen E-Bikes genau die Fahrradtypen das Schema, welche vordergründig aufgrund der schnelleren Geschwindigkeit prädestiniert für diesen Unfalltyp wären.



Fazit:

Gesamthaft betrachtet kann gefolgert werden, dass der rollende Langsamverkehr rein zahlenmässig glücklicherweise keinen grossen Anteil am Gesamtunfallgeschehen im Kanton St.Gallen hat. Trotzdem muss berücksichtigt werden, dass aufgrund der fehlenden „Knautschzone“ die Radfahrenden einer besonderen Gefährdung mit direkter Auswirkung auf ihre Gesundheit ausgesetzt sind. Dementsprechend hoch sind im Vergleich mit der Anzahl der Unfälle die daraus resultierenden Personenschäden. Bund, Kantone und Gemeinden sind nach wie vor angehalten, sichere Infrastrukturen insbesondere auch für den rollenden Langsamverkehr zu schaffen.



E-Bike

Die E-Bike Unfälle sind im Vergleich zur vorjährigen Verdoppelung nochmals stark angestiegen. Obwohl zurzeit die Zahl der E-Bikes im Verkehr sehr stark zunimmt und es dadurch auch zu mehr Verkehrsunfällen kommen kann, ist dieses wiederholte Ansteigen der Unfallzahlen besorgniserregend. Betroffen sind vor allem die langsamen E-Bikes (Tretunterstützung bis 25 km/h, ohne gelbes Nummernschild). Ausschlaggebend dafür wird deren Verbreitung sein.

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 zurzeit eine Kampagne mit Franky dem Schutzengel zum Thema E-Bike und Slow down, take it easy. Mehr Informationen finden Sie unter:

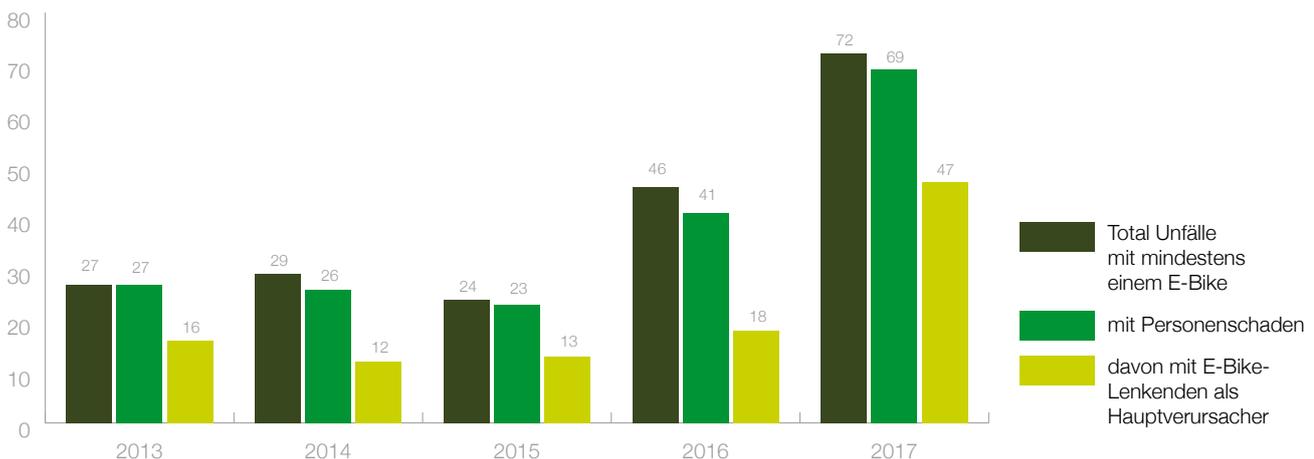
<http://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/kampagnen/e-bikes>

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

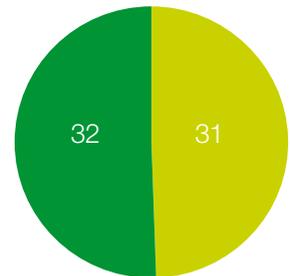
- Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten wird meist der Bremsweg falsch (zu kurz) eingeschätzt.
- Andere Verkehrsteilnehmer sehen aus einiger Distanz die schmale Silhouette eines Fahrradfahrers und schätzen seine Geschwindigkeit falsch ein.
- Das „Fahrradfahren“ ist auch für Ungeübte wieder möglich geworden.

Auch hier ist wie bei den Fahrradfahrern eine Häufung von Unfällen mit Alkohol als Ursache zu finden.

Unfälle mit mindestens einem E-Bike (2017, Kanton St.Gallen)

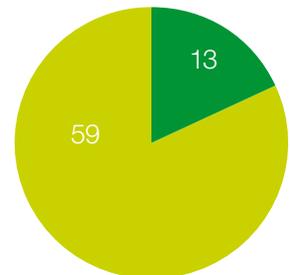


Tragen eines Schutzsystems (2017, Kanton St.Gallen)



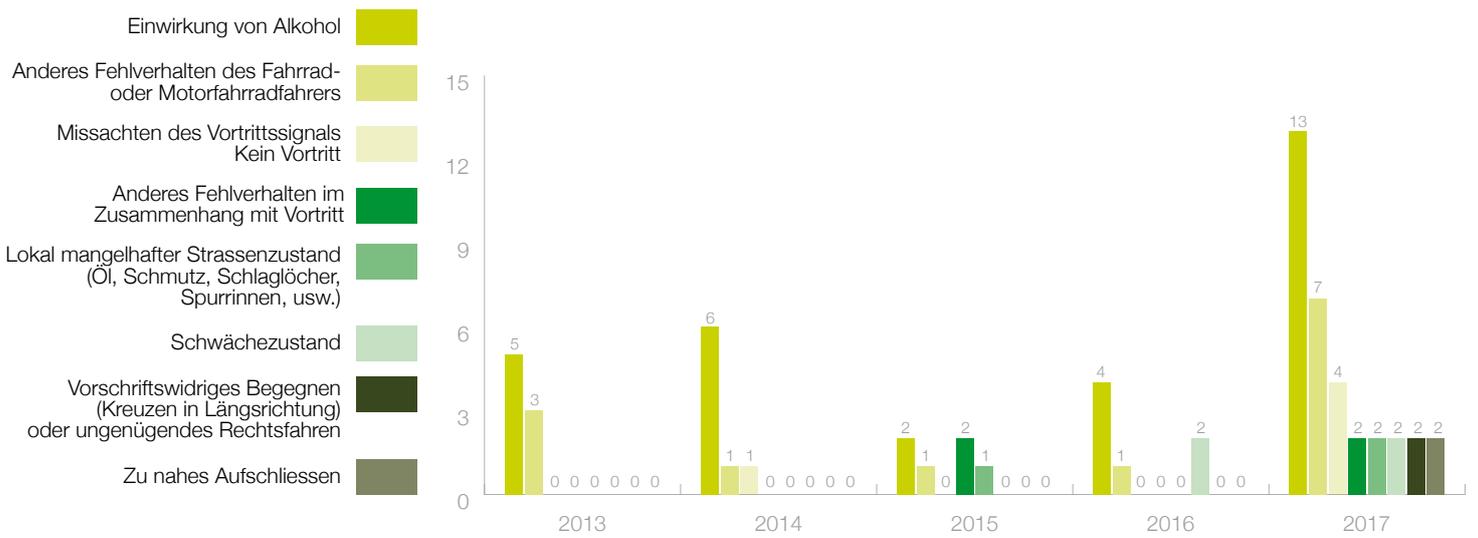
32 der Verletzten trugen einen Helm, 31 keinen.

Total Unfälle langsame und schnelle E-Bikes (2017, Kanton St.Gallen)

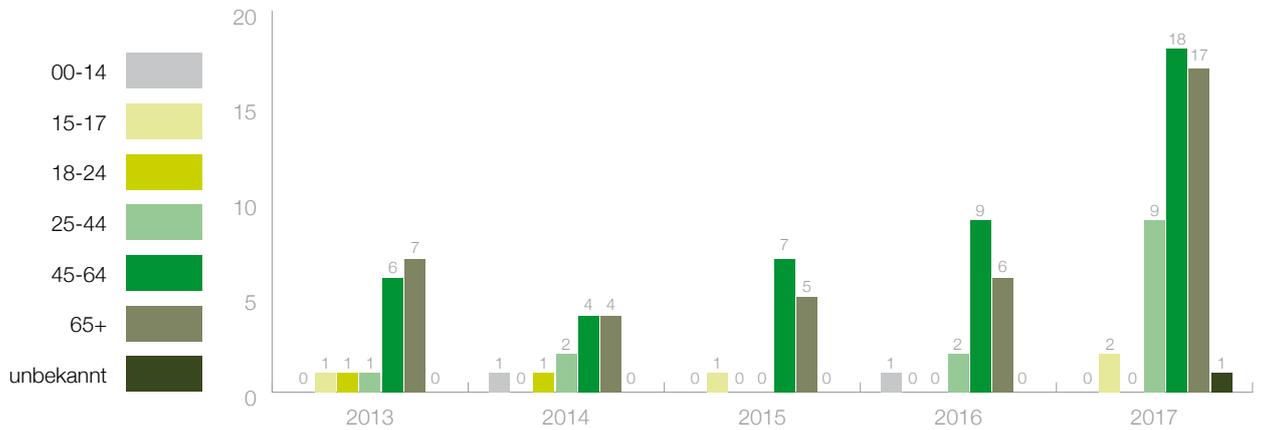


Mit langsamen E-Bikes entstanden 59 Unfälle, mit schnellen E-Bikes 13.

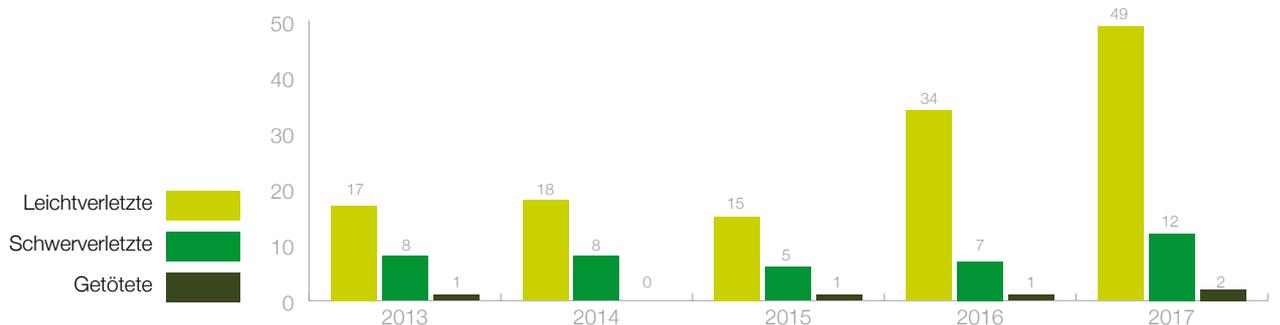
Unfälle mit Personenschaden mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher (2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2017, Kanton St.Gallen)



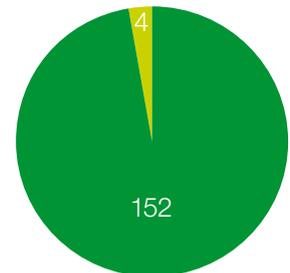
Verunfallte E-Bike Lenkende und Mitfahrende (2017, Kanton St.Gallen)



Motorrad

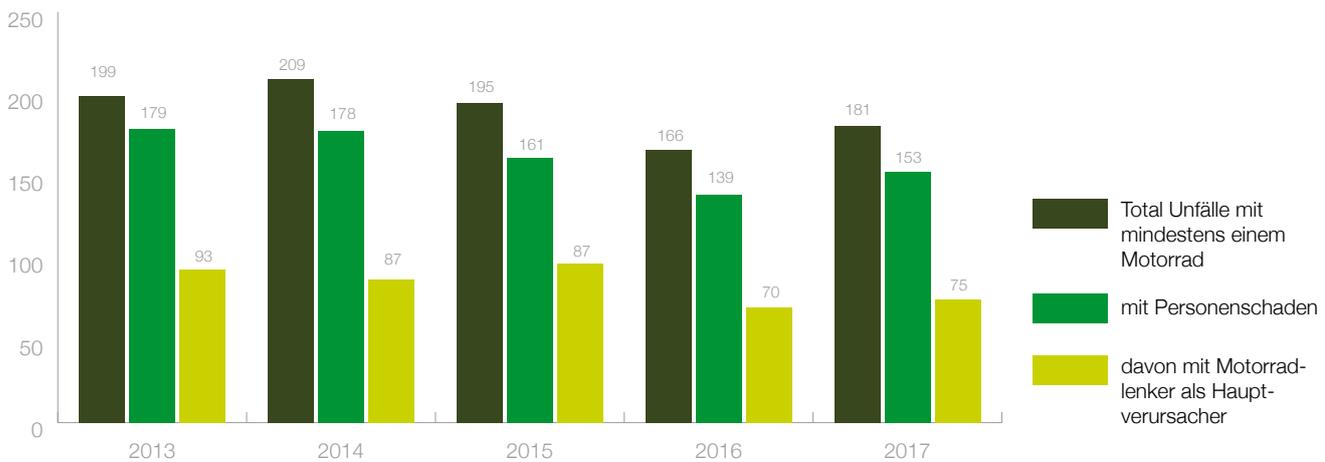
Die Motorradunfälle haben 2017 wieder leicht zugenommen. Leider waren hier zwei Verkehrstote in der Berichtsperiode zu verzeichnen. Hauptsächlich für diese Unfälle waren Nichtanpassen an die Linienführung und zu nahes Aufschliessen. Auch Alkohol war in einigen Fällen ursächlich. Die Motorradsaison wird 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. Die Helmtragepflicht wurde hierbei bei der Mehrheit der Fälle eingehalten.

Tragen eines Schutzsystems (2017, Kanton St.Gallen)

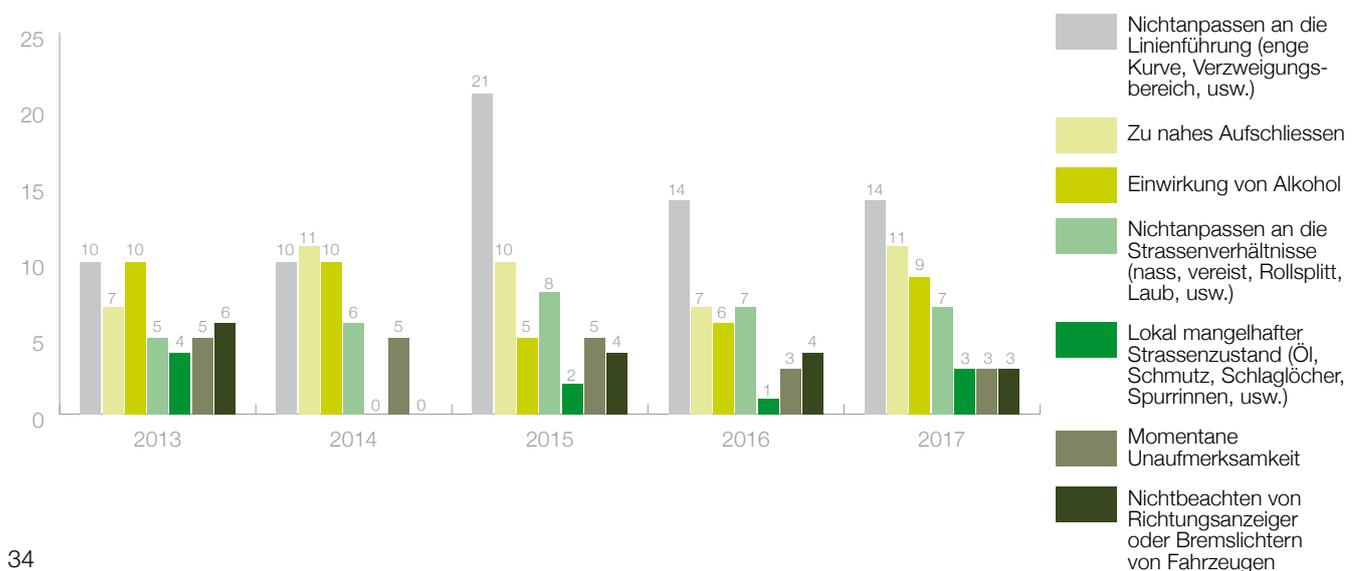


152 der Verletzten trugen einen Helm, 4 keinen.

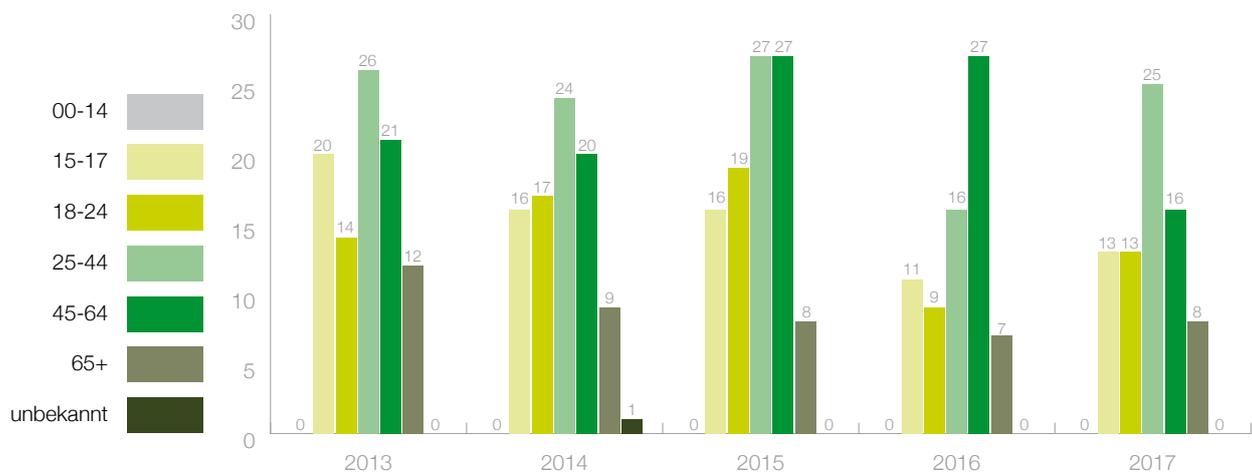
Unfälle mit mindestens einem Motorrad (2017, Kanton St.Gallen)



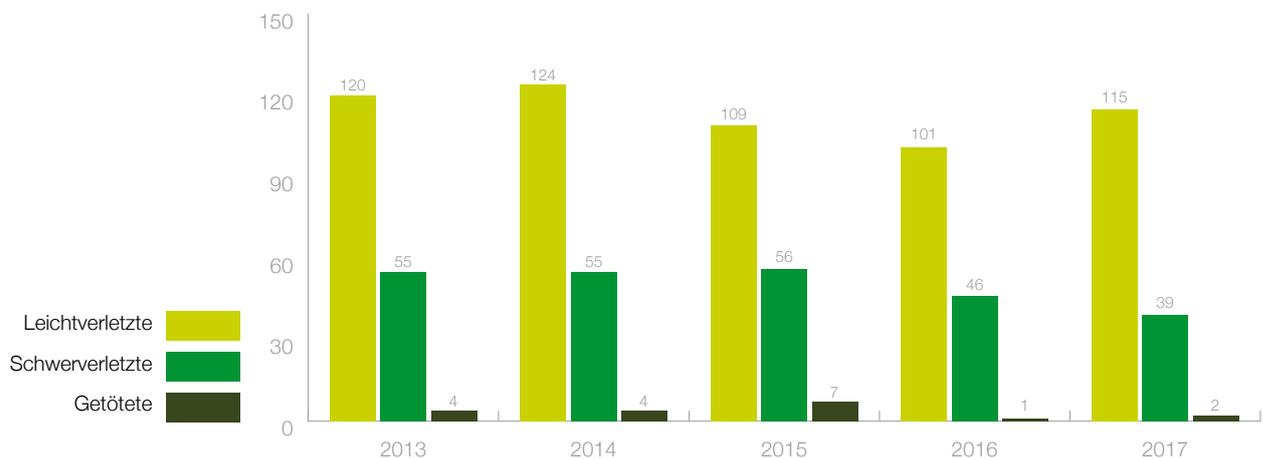
Unfälle mit Personenschaden mit Motorradlenker als Hauptverursacher (2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2017, Kanton St.Gallen)



Verunfallte Motorradlenker und Mitfahrende (2017, Kanton St.Gallen)

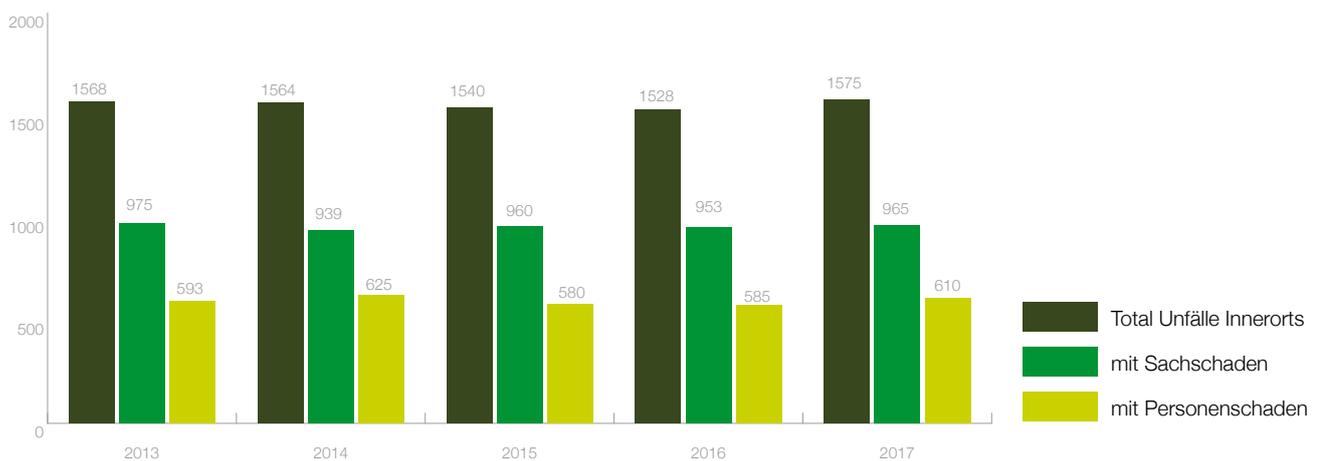


Unfälle nach Infrastruktur

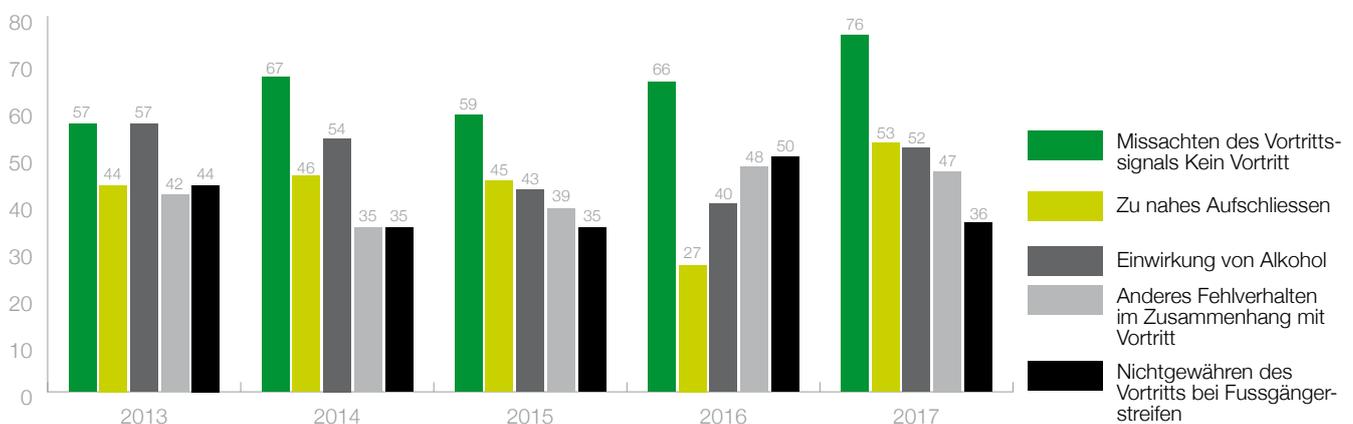
Innerorts

Die Unfälle im Innerortsbereich haben 2017 etwas zugenommen. Daher ist auch die Zahl der Verletzten etwas angestiegen. Meist werden die Vortrittsregeln missachtet oder es wurde zu nahe aufgeschlossen. Auch Alkohol und Unaufmerksamkeit sind hier für die Unfälle ursächlich. Diese Unfälle geschehen meist zu den drei Tagesspitzen.

Unfälle innerorts (2017, Kanton St.Gallen)



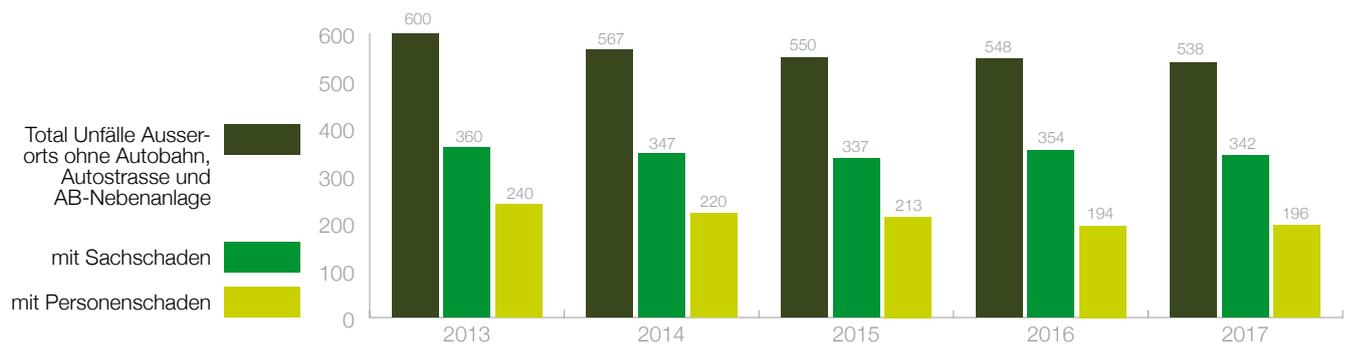
Unfälle innerorts mit Personenschaden häufigste Hauptursachen (2017, Kanton St.Gallen)



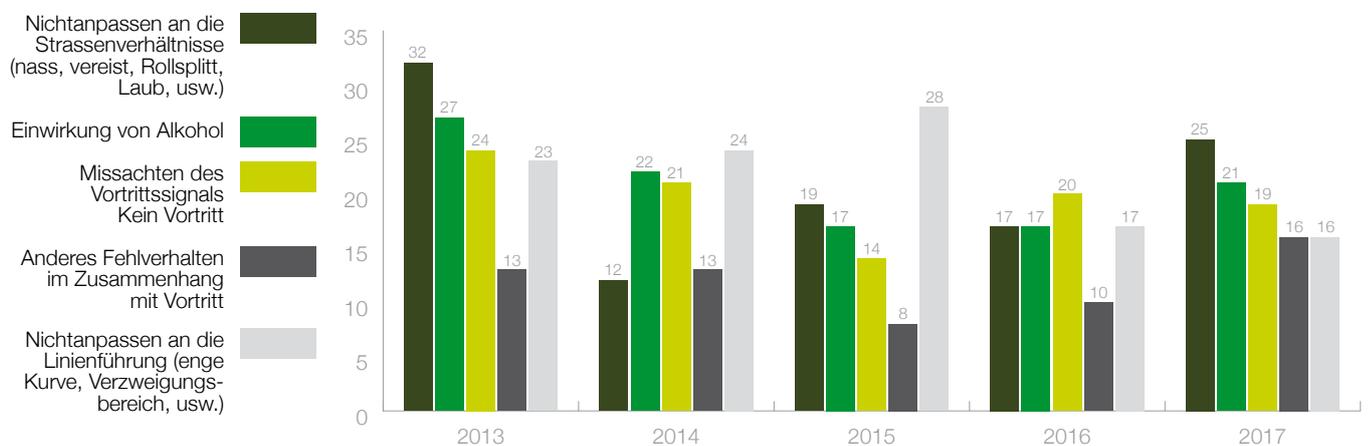
Ausserorts

Die Unfälle im Ausserortsbereich sind leicht rückgängig, ebenfalls die hier zu verzeichnende Anzahl der Verletzten. Hier wurden hauptsächlich die Geschwindigkeiten nicht an die Strassenverhältnisse angepasst und zu viel Alkohol getrunken.

Unfälle ausserorts (ohne Autobahn, Autostrasse und Autobahn-Nebenanlage; 2017, Kanton St.Gallen)



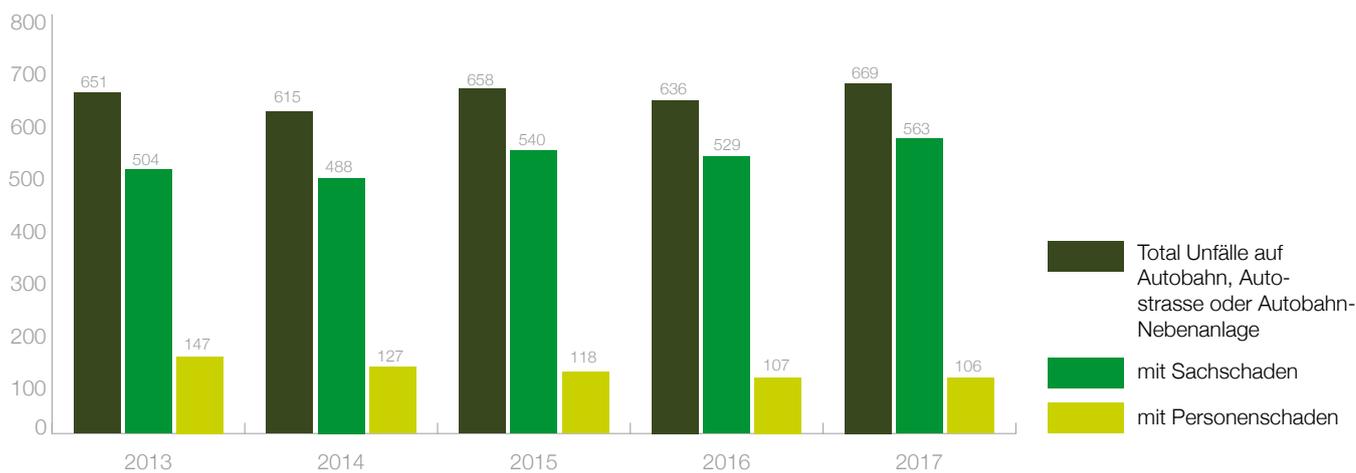
Unfälle ausserorts mit Personenschaden häufigste Hauptursachen (2017, Kanton St.Gallen)



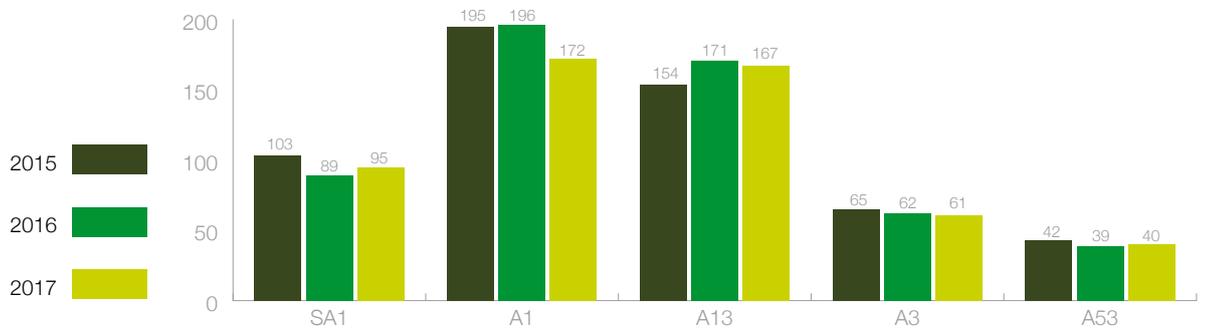
Autobahn, Autostrasse

Die Unfälle auf den Autobahnen im Kanton St.Gallen sind angestiegen. Es ist jedoch erfreulicherweise nicht zu mehr Personenschäden gekommen. Die wichtigsten Unfallursachen hier sind das zu nahe Aufschliessen und das Nichtanpassen an die Strassen- und Verkehrsverhältnisse. Die meisten Unfälle geschehen während des Nachmittags und am Feierabend.

Unfälle auf Autobahn, Autostrasse oder Autobahn-Nebenanlage (2017, Kanton St.Gallen)



Unfälle auf den Autobahnen im Kanton St.Gallen (2017, Kanton St.Gallen)

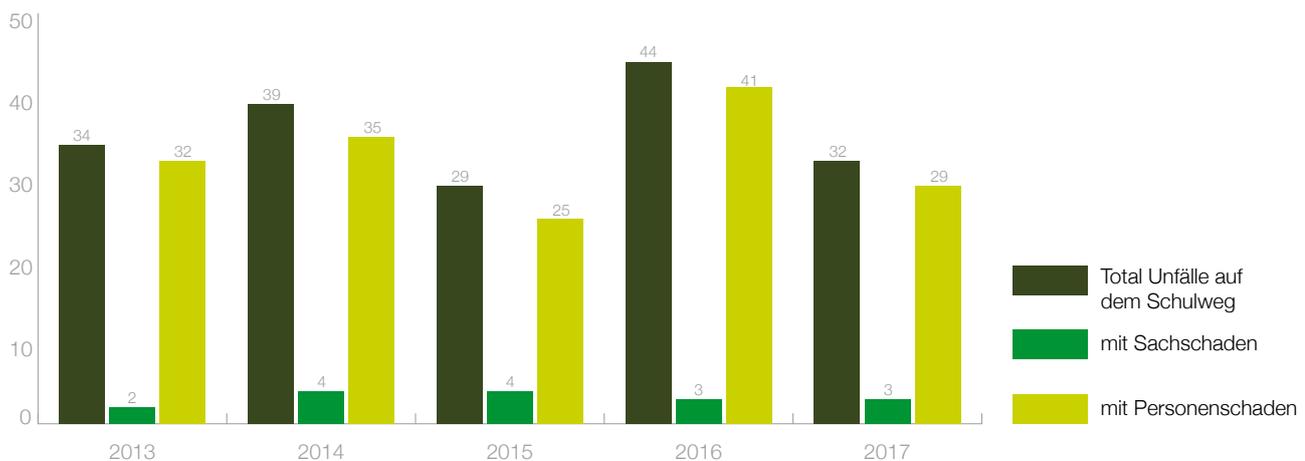


Stadtautobahn St.Gallen

2017 wurden auf der Stadtautobahn (SA1) etwas mehr Verkehrsunfälle registriert (+6). Da die Platzverhältnisse auf der Stadtautobahn sehr eingeschränkt sind, reicht bereits ein Pannenfahrzeug, um den Verkehr zum Erliegen zu bringen. Hier steht uns und vor allem der Stadt verkehrstechnisch eine grössere Herausforderung bevor. Die Stadtautobahn wird 2018 bis 2025 modernisiert. Danach, grob geschätzt ab 2030, ist der Bau der dritten Röhre geplant. Die Bauzeit dafür wird auf sechs Jahre geschätzt. Nach der Erstellung der neuen Röhre wird dann schlussendlich die „alte“ Stadtautobahn totalsaniert.

Schulweg

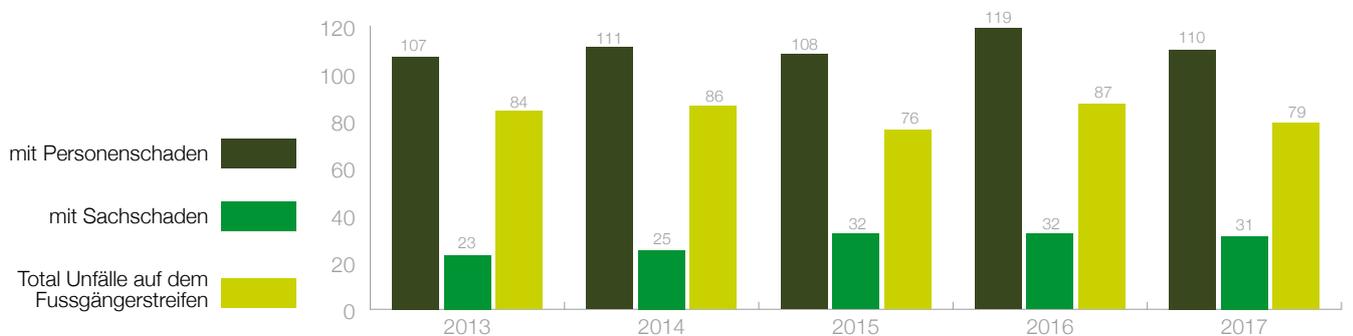
Unfälle auf dem Schulweg (2017, Kanton St.Gallen)



Die Unfälle auf Schulwegen sind nach den beunruhigenden Zahlen 2016 wieder zurückgegangen. Dabei ist in sieben Unfällen ursächlich, dass von den Fahrzeugfahrern die Anhaltepflicht vor den Fussgängerstreifen missachtet wurde. Daneben führten aber auch Nichtgewähren des Vortritts auf dem Trottoir und zu nahes Überholen zu diesen Unfällen. Damit kann den Fahrzeugführern leider kein gutes Zeugnis ausgestellt werden. Das Fehlverhalten der Schüler im Strassenverkehr war minimal. Diese Unfälle geschahen vor allem morgens und mittags.

Fussgängerstreifen

Unfälle auf dem Fussgängerstreifen (2017, Kanton St.Gallen)

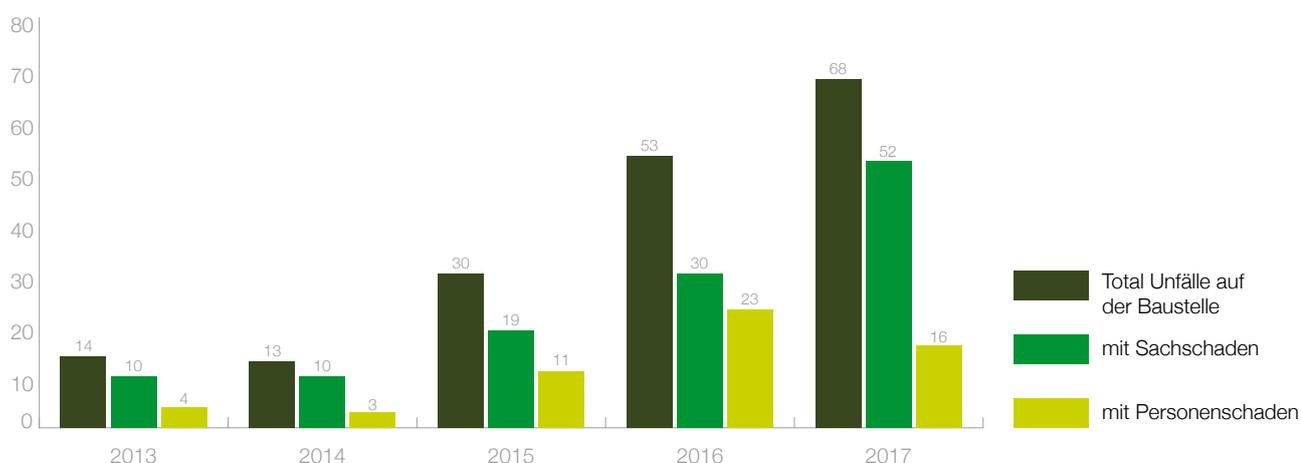


Die Unfälle auf Fussgängerstreifen haben 2017 abgenommen. Bei den meisten Unfällen auf Fussgängerstreifen ist die Unaufmerksamkeit der Fahrer ursächlich, da die Fussgänger grösstenteils (bis zu 55% und mehr) auf der zweiten Hälfte der Fahrbahn verunglückt sind. Dieses Phänomen wurde nun in einer Studie des Fachverbandes Fussverkehr Schweiz und der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich bestätigt.

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.

Baustellen

Unfälle bei Baustellen (2017, Kanton St.Gallen)



Die Unfälle rund um Baustellen im Kanton St.Gallen sind 2017 wiederum stark angestiegen. Zu den Unfällen führte Unaufmerksamkeit, Alkohol, schwierige Strassenzustände und zu nahes Aufschliessen. Auslöser für das starke Ansteigen der Unfallzahlen ist vor allem die Baustelle auf dem Autobahnabschnitt Rheineck - St.Margrethen. Innerhalb der Baustelle liegt der Unfallschwerpunkt im Anschluss Rheineck (enge Spurverhältnisse, anforderungsreiche Verkehrsführung wie Fahrbahnwechsel, Spurwechsel, verkürzte Ein- und Ausfahrten und kurze Wechsel zwischen der Fahrbahn und der Einfahrt). Auch bei anderen Baustellen ereigneten sich Unfälle, dies jedoch im üblichen Rahmen.



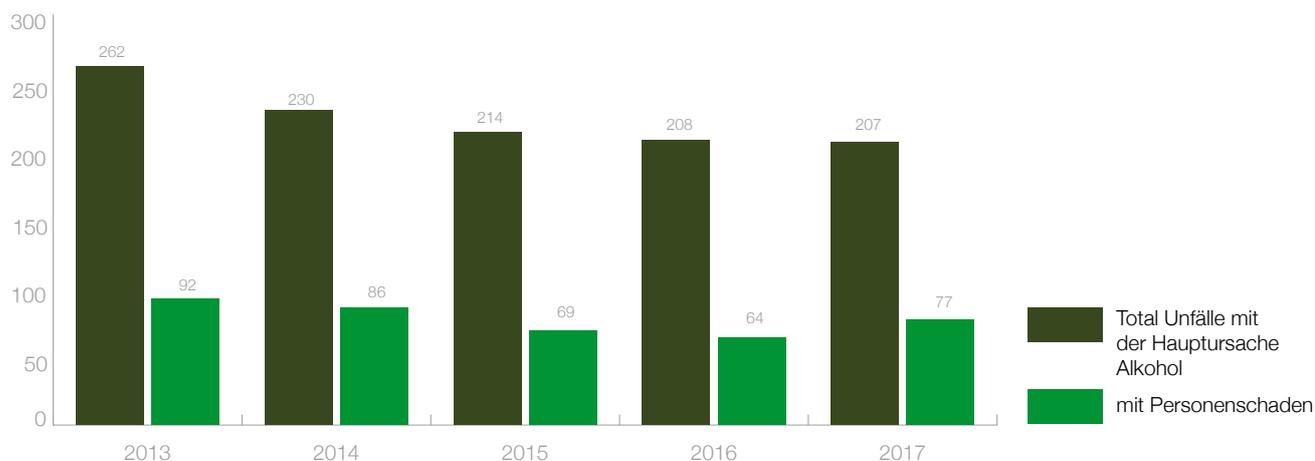
Unfälle nach Hauptunfallursache

Alkohol

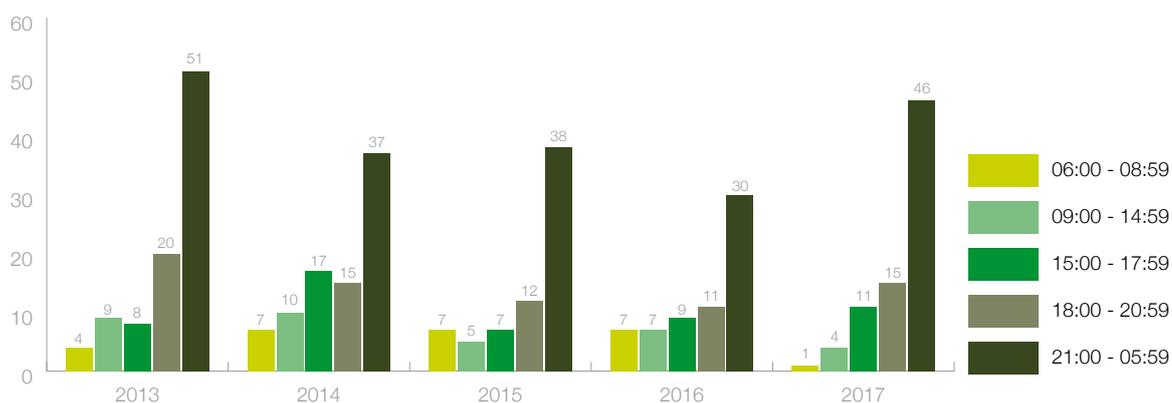
Die Anzahl der Unfälle mit der Ursache Alkohol verharrt auf dem Vorjahresstand. Es ist zwar weniger Sachschaden entstanden, die Personenschäden sind jedoch etwas angestiegen. Diese Unfälle geschehen meist nach Feierabend und in der Nacht. Die betroffenen Fahrer kollidieren bei diesen Unfällen meist mit Hindernissen auf und neben der Fahrbahn.

Dem Alkohol ist keine spezifische Altersklasse speziell stark erlegen – konsumiert wird über alle Altersklassen hinweg. Die jüngeren Fahrer halten sich aufgrund des provisorischen Ausweises mit Alkohol zurück. Bei den Geschlechtern werden hauptsächlich Männer mit Alkohol am Steuer erwischt.

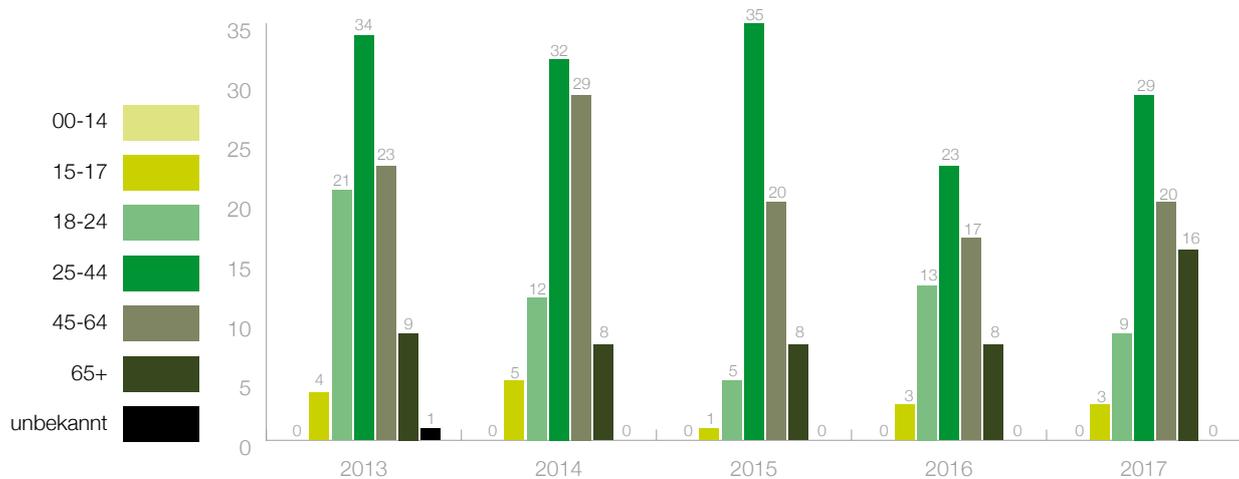
Unfälle mit der Hauptursache Alkohol (2017, Kanton St.Gallen)



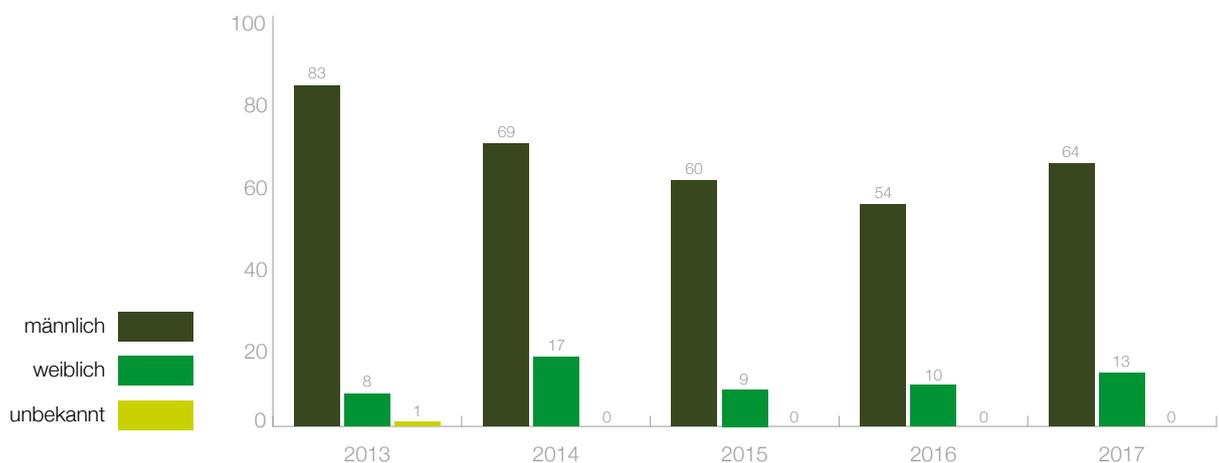
Unfälle mit Personenschaden nach Uhrzeit (2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers (2017, Kanton St.Gallen)



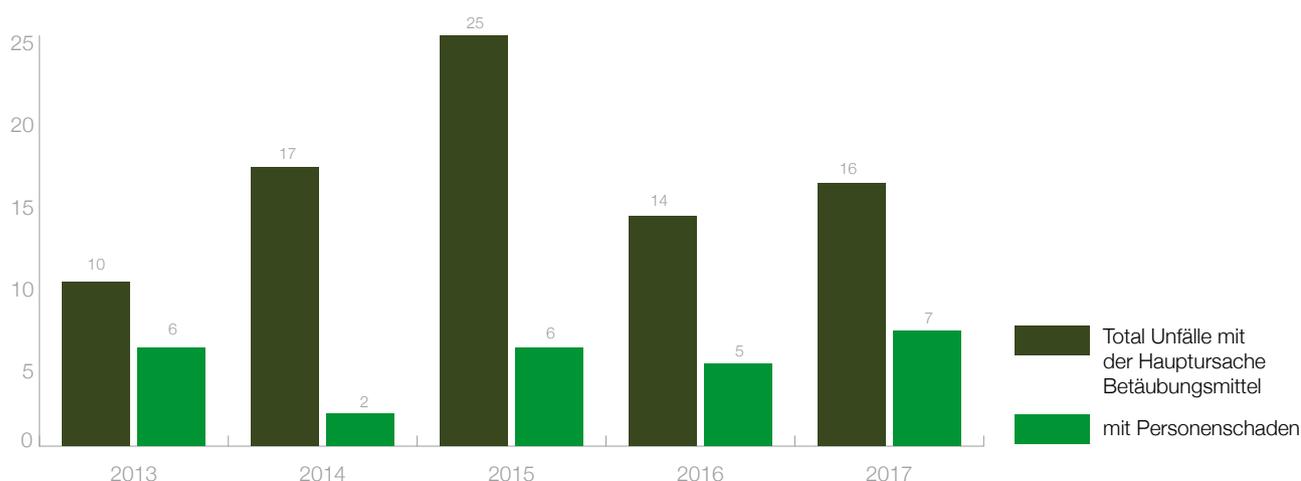
Geschlecht des Hauptverursachers (2017, Kanton St.Gallen)



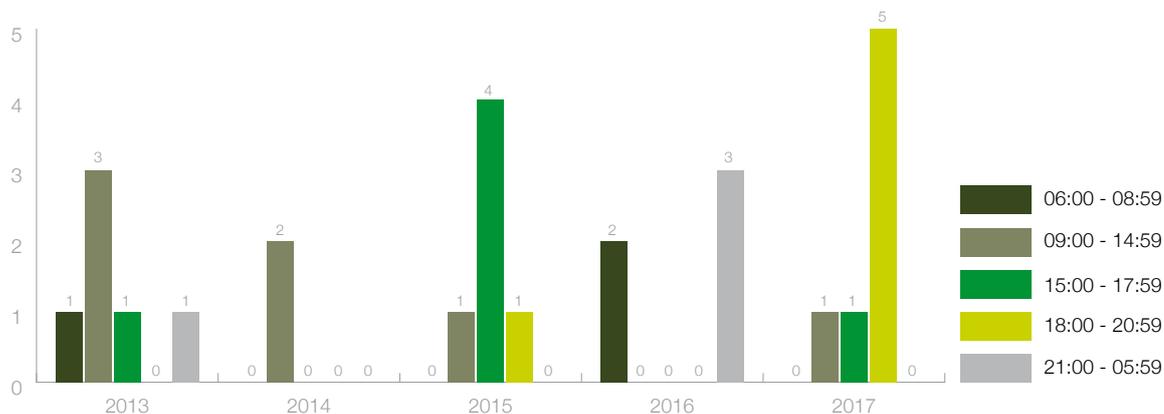
Betäubungsmittel

Die Unfälle mit Ursache Betäubungsmittelkonsum sind 2017 nur leicht angestiegen. Die betroffenen Fahrer kollidieren bei diesen Unfällen gleich jenen unter Alkohol meist mit Hindernissen auf und neben der Fahrbahn. Auch kommt es zu Frontalkollisionen. Die Unfälle unter Drogen geschehen meist am Abend und in der Nacht. Betroffen ist hier die ganze Gesellschaft, es kann keine speziell betroffene Altersklasse eruiert werden. Auch hier verursachen mit Abstand mehr Männer unter Drogen Unfälle als Frauen.

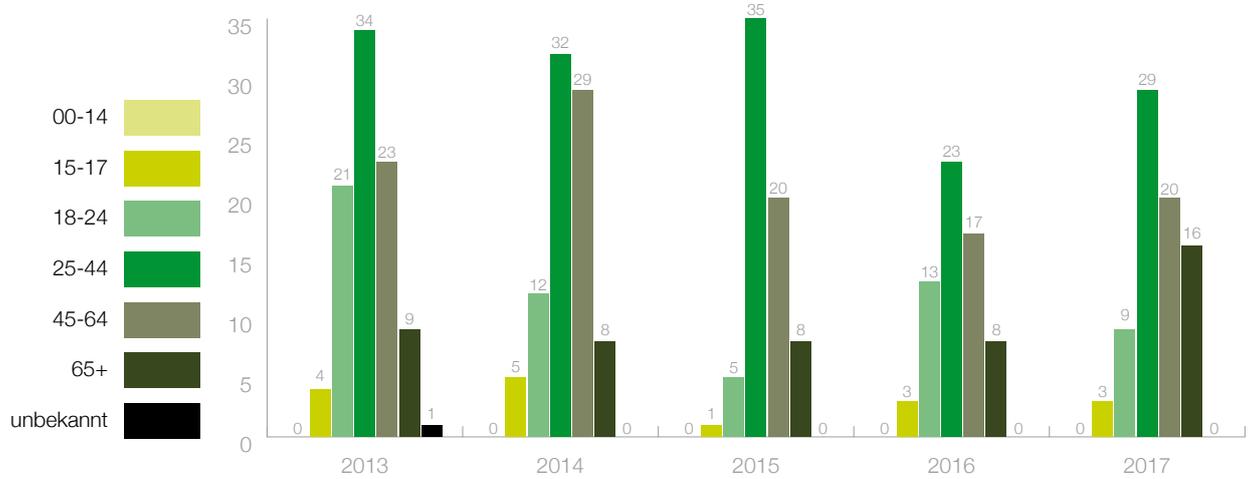
Unfälle mit der Hauptursache Betäubungsmittel (2017, Kanton St.Gallen)



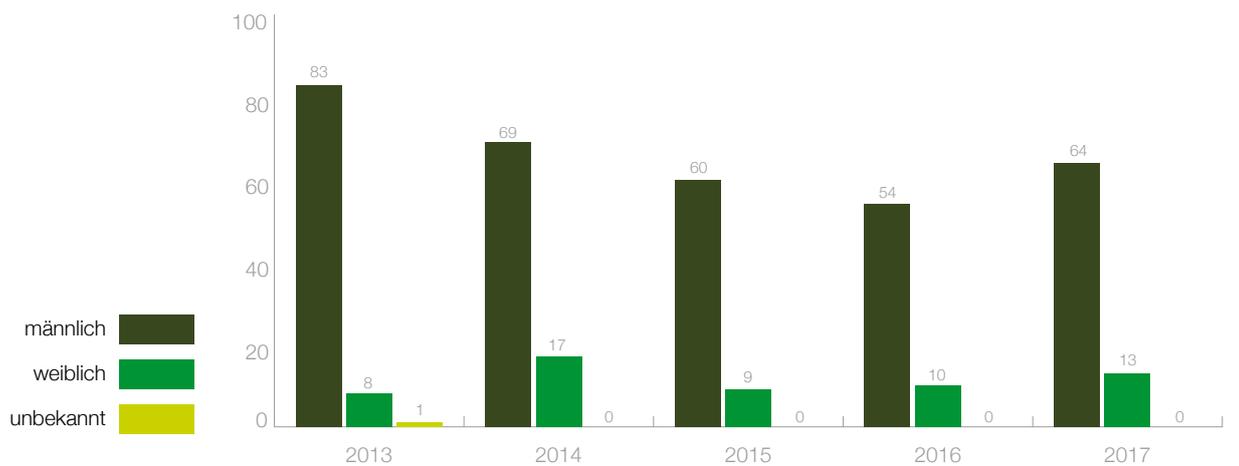
Unfälle wegen Betäubungsmittel mit Personenschaden nach Uhrzeit (2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Betäubungsmittel
(2017, Kanton St.Gallen)



Geschlecht des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Betäubungsmittel
(2017, Kanton St.Gallen)



Geschwindigkeit

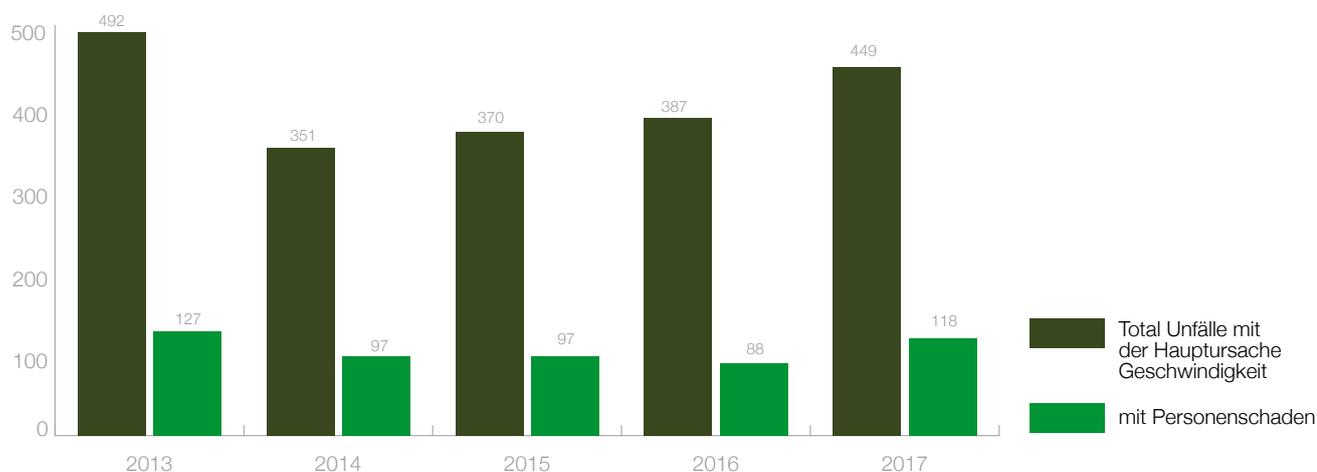
Die Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit haben 2017 stark zugenommen. Parallel dazu sind auch die Personenschäden angestiegen.

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 bis 2014 geführt hat. Auch die Beschaffung der fünf semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen durch den Kanton St.Gallen fiel in diese Zeit.

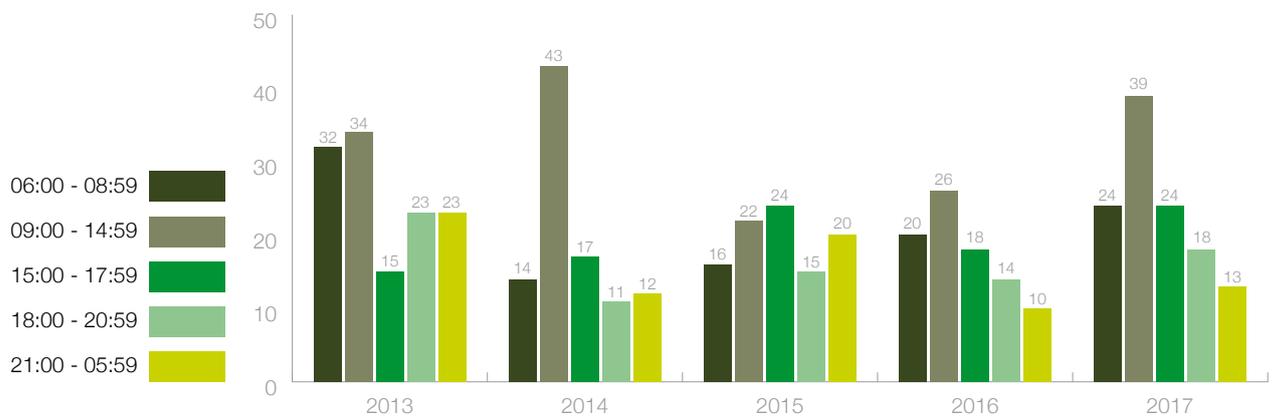
Es mehren sich jedoch die Anzeichen, dass stattdessen im angrenzenden Ausland vermehrt durch Schweizer gerast wird. Auch im Kanton selbst steigt die Zahl der Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit seit 2015 an. Für die Kantonspolizei St.Gallen heisst dies, dass wieder vermehrt Geschwindigkeitskontrollen stattfinden müssen. Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen werden in den nächsten Jahren abgebaut (technisch am Ende ihres Lebenszyklus) und es wird vermehrt auf die semistationären Anlagen und mobilen Messungen gesetzt.

Zu schnell gefahren wurde 2017 rund um die Uhr. Dabei sind die zu schnellen Fahrer zwischen 18 und 64 Jahre alt. Etwas mehr als 1/3 sind Frauen, der Rest sind Männer.

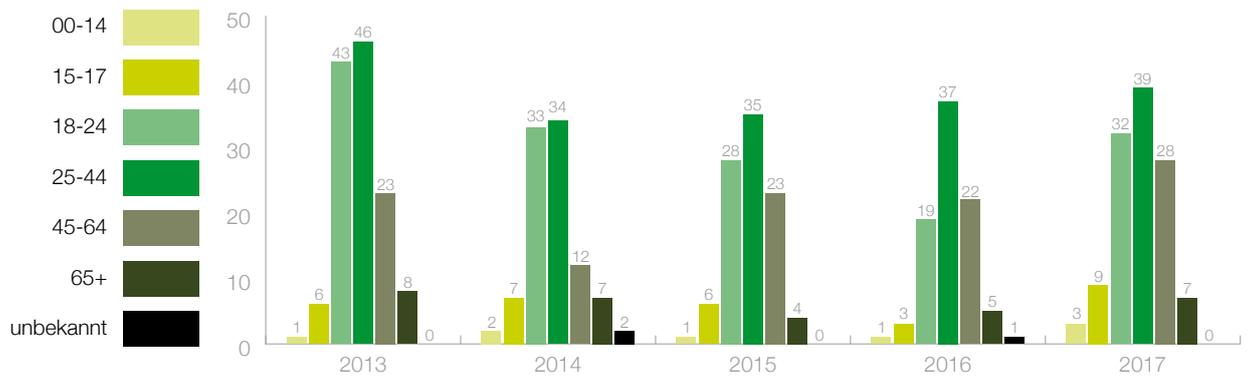
Unfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit (2017, Kanton St.Gallen)



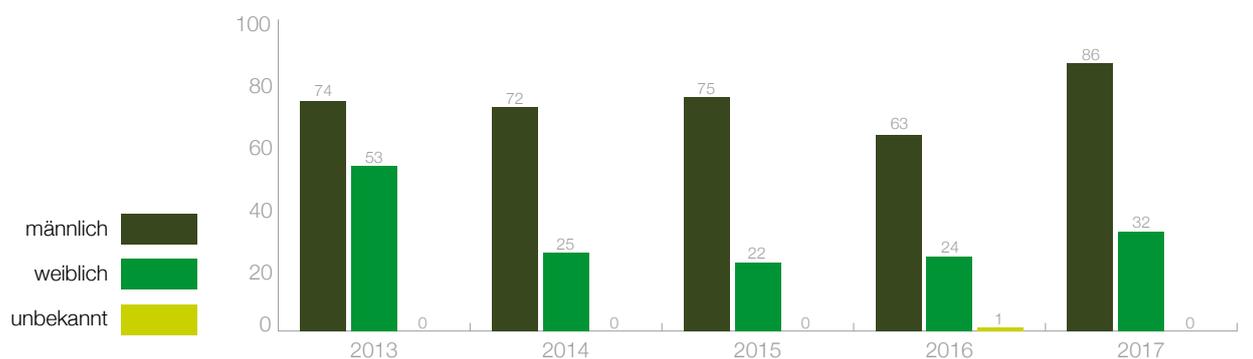
Unfälle wegen Geschwindigkeit mit Personenschaden nach Uhrzeit
(2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Geschwindigkeit
(2017, Kanton St.Gallen)



Geschlecht des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Geschwindigkeit
(2017, Kanton St.Gallen)

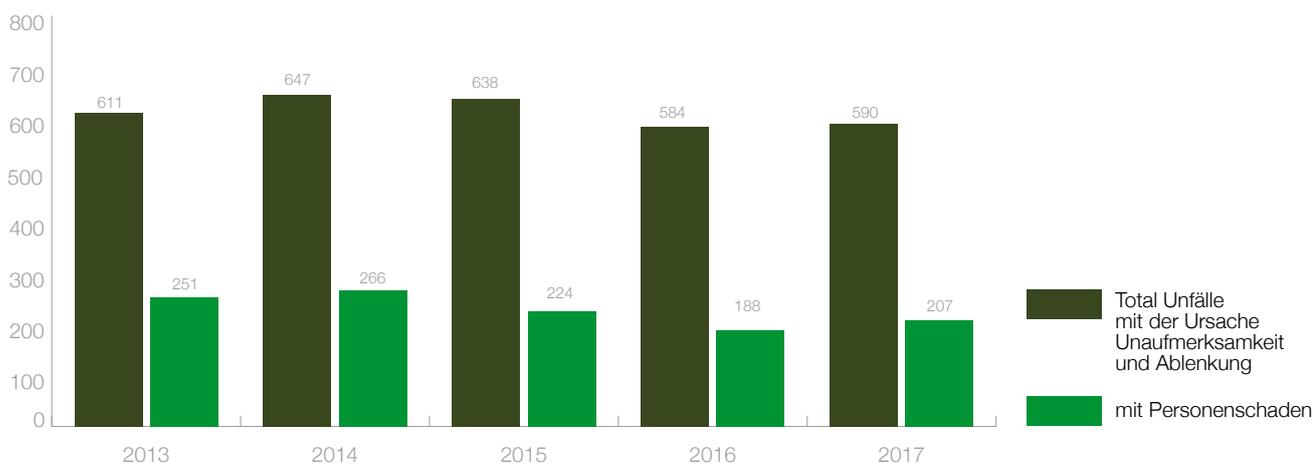


Ablenkung

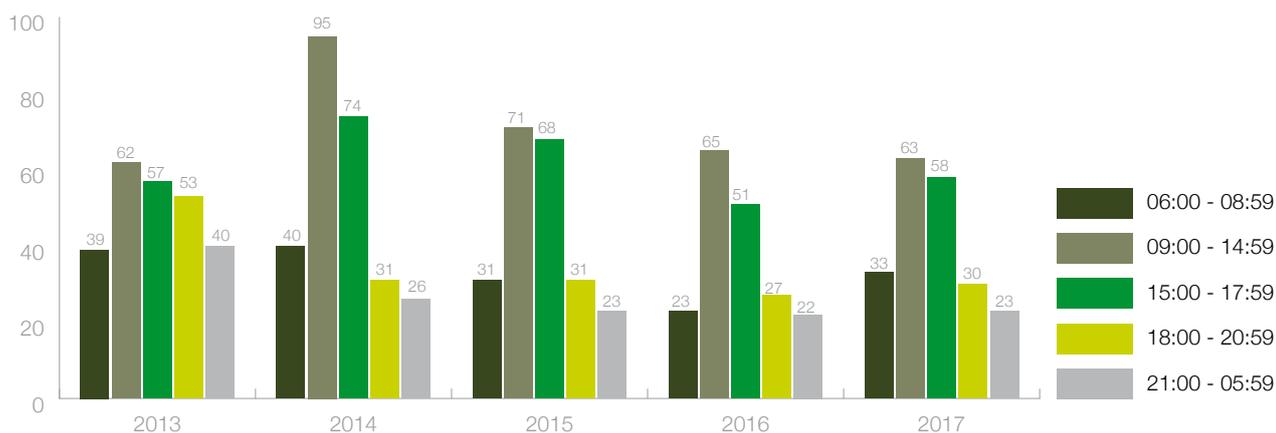
Unfälle mit Ursache Ablenkung haben etwas zugenommen. Auch die Anzahl an Verkehrsoptionen ist etwas angestiegen. Erschreckend ist zu sehen, dass unaufmerksame Fahrzeugführer gleichgeartete Unfälle provozieren wie jene, welche unter Alkohol- oder unter Betäubungsmitteln einfluss fahren. Sie sind sozusagen im „Blindflug“ unterwegs. Es ist nach wie vor die Hauptunfallursache im Strassenverkehr.

Die Unfälle mit Ursache Ablenkung verteilen sich über den ganzen Tag und die Nacht. Altersmässig sind vor allem die 25 bis 44 Jährigen im Strassenverkehr abgelenkt. Auch hier wieder sind es die Männer welche vermehrt abgelenkt Unfälle verursachen.

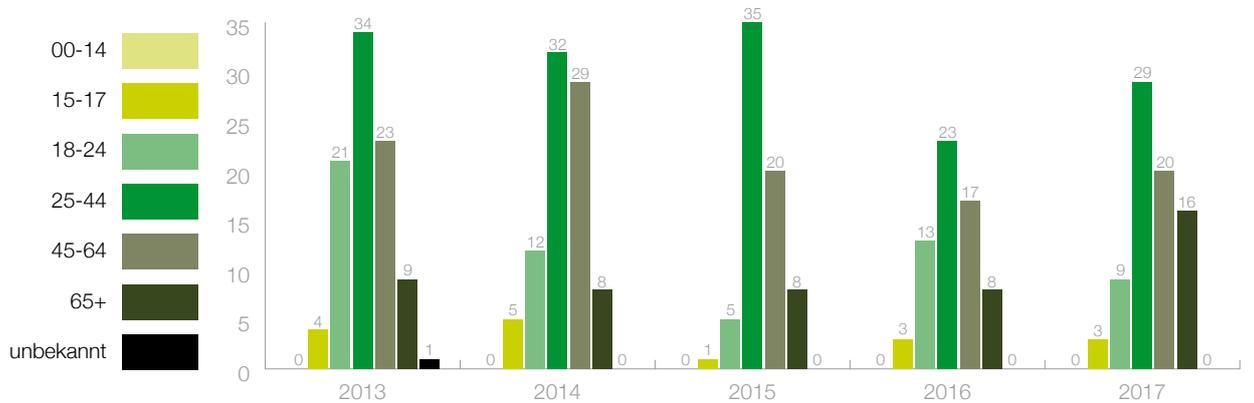
Unfälle mit der Hauptursache Ablenkung (2017, Kanton St.Gallen)



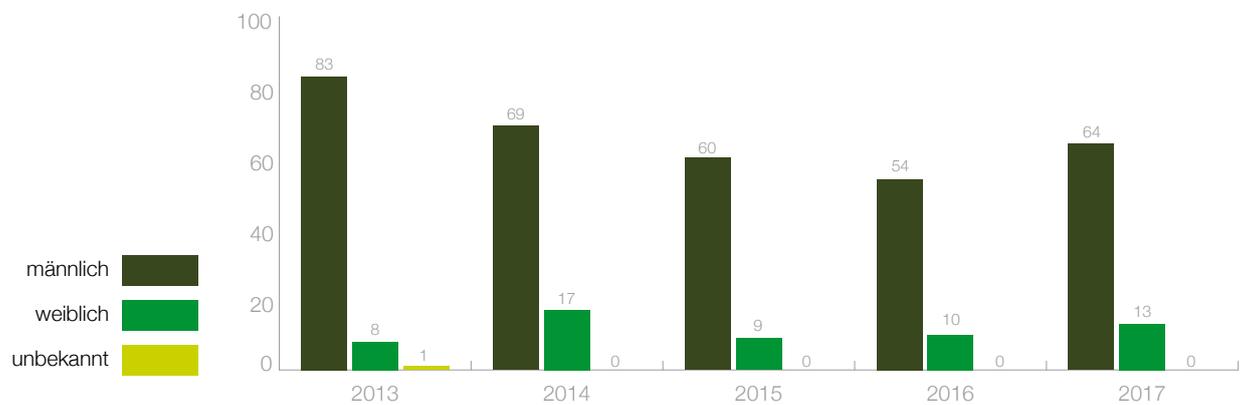
Unfälle wegen Ablenkung mit Personenschaden nach Uhrzeit (2017, Kanton St.Gallen)



Altersgruppe des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Ablenkung
(2017, Kanton St.Gallen)



Geschlecht des Hauptverursachers bei Unfällen wegen Ablenkung
(2017, Kanton St.Gallen)



Unfälle nach Gemeinden

Unfälle und Verunfallte

nach Unfallfolgen und Gemeinde (2017, Kanton St.Gallen)

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-verletzte	davon		
					lebens-bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht-verletzte
Total	1 870	912	10	139	8	131	939
Altstätten	28	18	0	4	0	4	19
Amden	8	0	0	0	0	0	0
Andwil (SG)	0	0	0	0	0	0	0
Au (SG)	25	16	0	0	0	0	19
Bad Ragaz	20	11	0	2	0	2	10
Balgach	3	6	0	1	0	1	7
Benken (SG)	29	6	0	0	0	0	9
Berg (SG)	3	1	0	1	0	1	0
Berneck	1	7	0	1	0	1	7
Buchs (SG)	54	30	0	3	0	3	31
Bütschwil-Ganterschwil	13	13	0	2	1	1	12
Degersheim	9	4	0	0	0	0	5
Diepoldsau	13	14	0	3	0	3	12
Ebnat-Kappel	13	11	0	4	0	4	10
Eggersriet	5	0	0	0	0	0	0
Eichberg	5	4	0	1	0	1	5
Eschenbach (SG)	43	12	0	2	0	2	12
Flawil	18	6	0	2	0	2	4
Flums	20	7	0	2	0	2	6
Gaiserwald	13	9	0	2	0	2	9
Gams	9	9	0	1	0	1	8
Goldach	17	20	2	3	0	3	19
Gommiswald	26	10	0	2	0	2	11
Gossau (SG)	79	44	2	2	0	2	57
Grabs	14	15	1	2	0	2	14
Häggen Schwil	3	4	0	1	0	1	3
Hemberg	3	1	0	0	0	0	1
Jonschwil	6	11	1	1	0	1	14
Kaltbrunn	11	2	0	0	0	0	2
Kirchberg (SG)	19	5	0	2	0	2	3
Lichtensteig	7	5	0	3	0	3	2
Lütisburg	8	1	0	0	0	0	1
Marbach (SG)	2	4	0	1	0	1	3
Mels	54	15	1	1	0	1	13
Mörschwil	20	7	0	1	0	1	7
Mosnang	3	5	0	1	0	1	6
Muolen	4	2	0	0	0	0	2
Neckertal	5	0	2	0	2	4	4

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
					lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht- verletzte
Nesslau	10	8	0	3	0	3	5
Niederbüren	5	3	0	3	2	1	0
Niederhelfenschwil	2	3	0	1	0	1	2
Oberbüren	59	21	0	2	0	2	26
Oberhelfenschwil	2	0	0	0	0	0	0
Oberriet (SG)	42	15	0	0	0	0	18
Oberuzwil	10	15	0	1	0	1	18
Pfäfers	1	2	0	0	0	0	2
Quarten	15	10	0	1	0	1	12
Rapperswil-Jona	82	47	1	2	0	2	51
Rebstein	6	7	0	3	0	3	4
Rheineck	22	7	0	1	0	1	6
Rorschach	34	16	0	0	0	0	17
Rorschacherberg	12	11	0	2	0	2	17
Rüthi (SG)	11	4	1	1	0	1	2
Sargans	24	10	0	1	0	1	12
Schänis	11	12	0	0	0	0	14
Schmerikon	20	5	1	2	0	2	2
Sennwald	61	15	0	3	0	3	15
Sevelen	25	12	0	2	1	1	10
Steinach	7	8	0	3	0	3	6
St. Gallen	420	155	0	19	0	19	165
St. Margrethen	36	11	0	2	1	1	11
Thal	45	17	0	2	0	2	16
Tübach	5	0	0	0	0	0	0
Untereggen	1	2	0	2	0	2	0
Uznach	18	11	0	0	0	0	11
Uzwil	25	11	0	2	0	2	10
Vilters-Wangs	9	0	0	0	0	0	0
Waldkirch	14	9	0	1	0	1	15
Walenstadt	24	3	0	2	2	0	2
Wartau	27	16	0	2	0	2	18
Wattwil	36	22	0	4	0	4	28
Weesen	2	5	0	0	0	0	5
Widnau	17	17	0	3	0	3	15
Wildhaus-Alt St. Johann	12	5	0	1	0	1	5
Wil (SG)	66	37	0	9	0	9	36
Wittenbach	15	11	0	4	1	3	7
Zuzwil (SG)	20	9	0	2	0	2	9

¹ Zahlen für lebensbedrohlich Verletzte und erheblich Verletzte erst ab 2015 verfügbar

Impressum

Herausgeber:	Kantonspolizei St.Gallen
Bearbeitung:	Verkehrspolizei, Verkehrstechnik
Druck:	Print Media Design GmbH Seestrasse 15, CH-9326 Horn
Grafik:	Print Media Design GmbH
Erhältlich im Internet:	www.kapo.sg.ch (als PDF-Datei)
Bilder:	Kantonspolizei St.Gallen, Unfallfotografien aus dem Jahr 2017
Copyright:	© Kantonspolizei St.Gallen © Bundesamt für Strassen ASTRA

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

St.Gallen, März 2018

