

Verkehrs- unfall- statistik 2016



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Das Wichtigste in Kürze	7
Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen im Verkehr	8
Das Unfallgeschehen 2016	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
E-Bike	26
zum heraustrennen	
Unfallschwerpunkte 2016	
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



Einleitung

Die Mobilität ist heute zu einem der wichtigsten Pfeiler in unserem Leben geworden. Dementsprechend hat sich die Arbeit der Polizei im Verkehr in den letzten Jahrzehnten zu einem Massengeschäft entwickelt. Von Anfang an begleitete das Phänomen der Unfälle die Mobilität bis heute. Gemäss Wikipedia wird ein Unfall als plötzliches, zeitlich und örtlich beschränktes und von aussen einwirkendes Ereignis, welches ungewollt zu einem Schaden führt, definiert. Einem Unfall liegt demnach immer auch eine Unfallursache zugrunde. Diese Ursachen liegen meist in höherer Gewalt, in einer Fremdeinwirkung und in technischem oder menschlichem Versagen. Diesen Unfallursachen wollen wir jährlich mit der Verkehrsunfallstatistik auf den Grund gehen, um einen Ansatzpunkt für unser präventives oder repressives Tun zu erhalten.

Vor Ihnen liegt die Verkehrsunfallstatistik 2016 des Kantons St.Gallen. Zu Grunde liegen diesem Dokument die Unfallaufnahmen der Kantonspolizei St.Gallen in der Zeitspanne vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016, 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.

Um uns dem neuen schweizerischen Standard anzugleichen, wurde die gesamte Broschüre komplett überarbeitet. So können die Kantone untereinander besser verglichen werden. Ich freue mich nun, Ihnen mit dieser Broschüre die neuesten Tendenzen und Entwicklungen im Strassenverkehr unseres Kantons präsentieren zu dürfen.

Kantonspolizei St.Gallen



Major Christian Aldrey
Leiter Verkehrspolizei





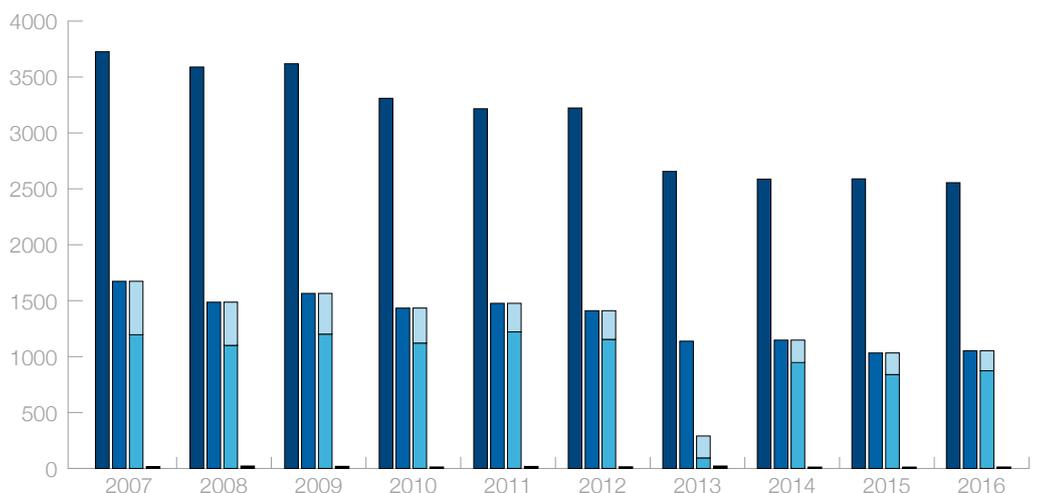
Das Wichtigste in Kürze

Die zentralen Aussagen der Verkehrsunfallstatistik 2016 sind:

- Das Jahr 2016 zählt 14 Verkehrstote. Dies entspricht etwa dem Vorjahresstand.
- Die Unfallzahlen bewegen sich auf Vorjahresniveau.
- Die Zahl der Verletzten ist leicht angestiegen.
- Hauptunfallursache ist Ablenkung.

Weitere typische Phänomene des Jahres 2016 sind:

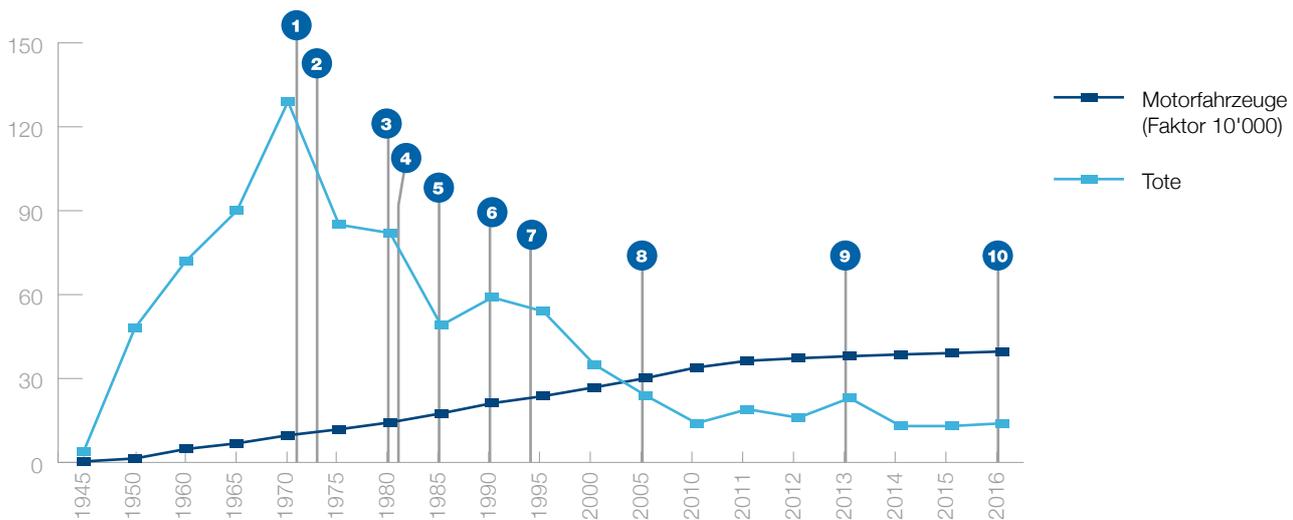
- Die Unfälle bei Motorradfahrern sind weiterhin rückgängig. Es ist noch ein Verkehrstoter zu beklagen.
- Verkehrsunfälle mit Radfahrern haben zugenommen.
- E-Bikeunfälle haben stark zugenommen.
- Die Unfälle auf Fußgängerstreifen haben etwas zugenommen. Hauptsächlich führte das Nichtgewähren des Fußgängervortritts zu diesen Unfällen. Dabei ist das Fehlverhalten der Fußgänger nur marginal.
- Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit nehmen wieder zu.
- Unfälle auf dem Schulweg nehmen zu. Dies sind vor allem Fußgängerunfälle, welche mindestens zu $\frac{1}{4}$ auf Fußgängerstreifen geschehen.



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total Unfälle	3955	3810	3841	3513	3414	3421	2819	2746	2748	2712
Total Verletzte	1776	1578	1661	1522	1567	1497	1208	1218	1096	1117
davon Leichtverletzte	1269	1168	1275	1190	1296	1225	100	1005	891	927
davon Schwerverletzte	507	410	386	332	271	272	208	213	205	190
Total Tote	18	23	20	14	19	16	23	13	13	14

Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen im Verkehr

Verkehrstote im Vergleich zum Motorfahrzeugbestand



Im Kanton St.Gallen war die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren 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 1971. 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.

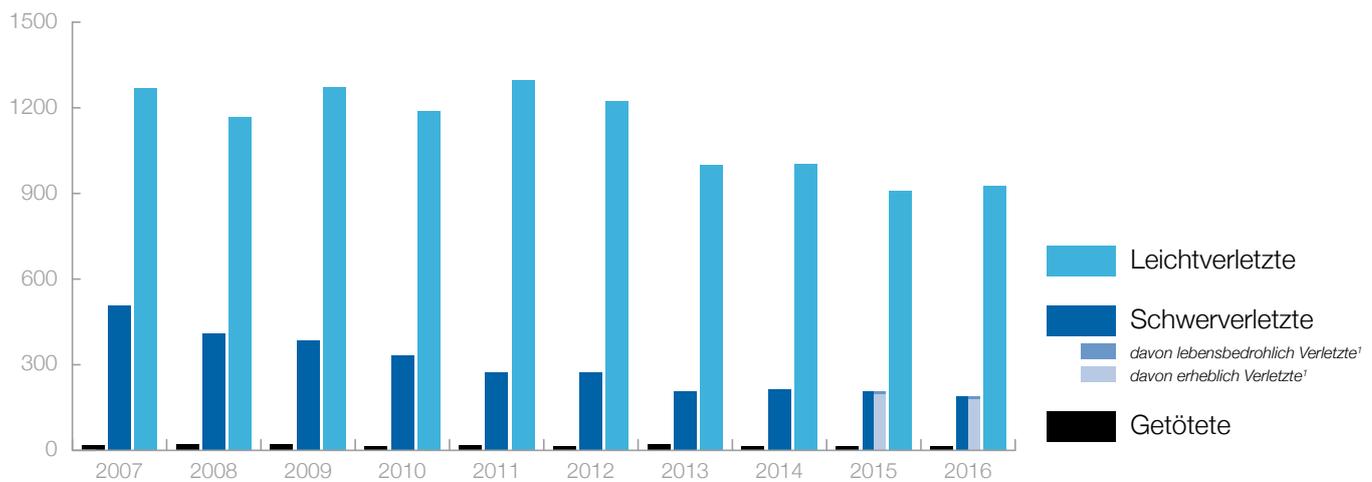
Interessant ist es, die vorangehende Grafik mit der geschichtlichen Entwicklung im Straßenverkehr zu vergleichen. Daraus ist ersichtlich, welche Massnahmen im Verkehr nachhaltig positive Wirkung zeigten.

- 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, Helmtragepflicht 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 2016

Verkehrsoffer

Verunfallte nach Unfallfolgen

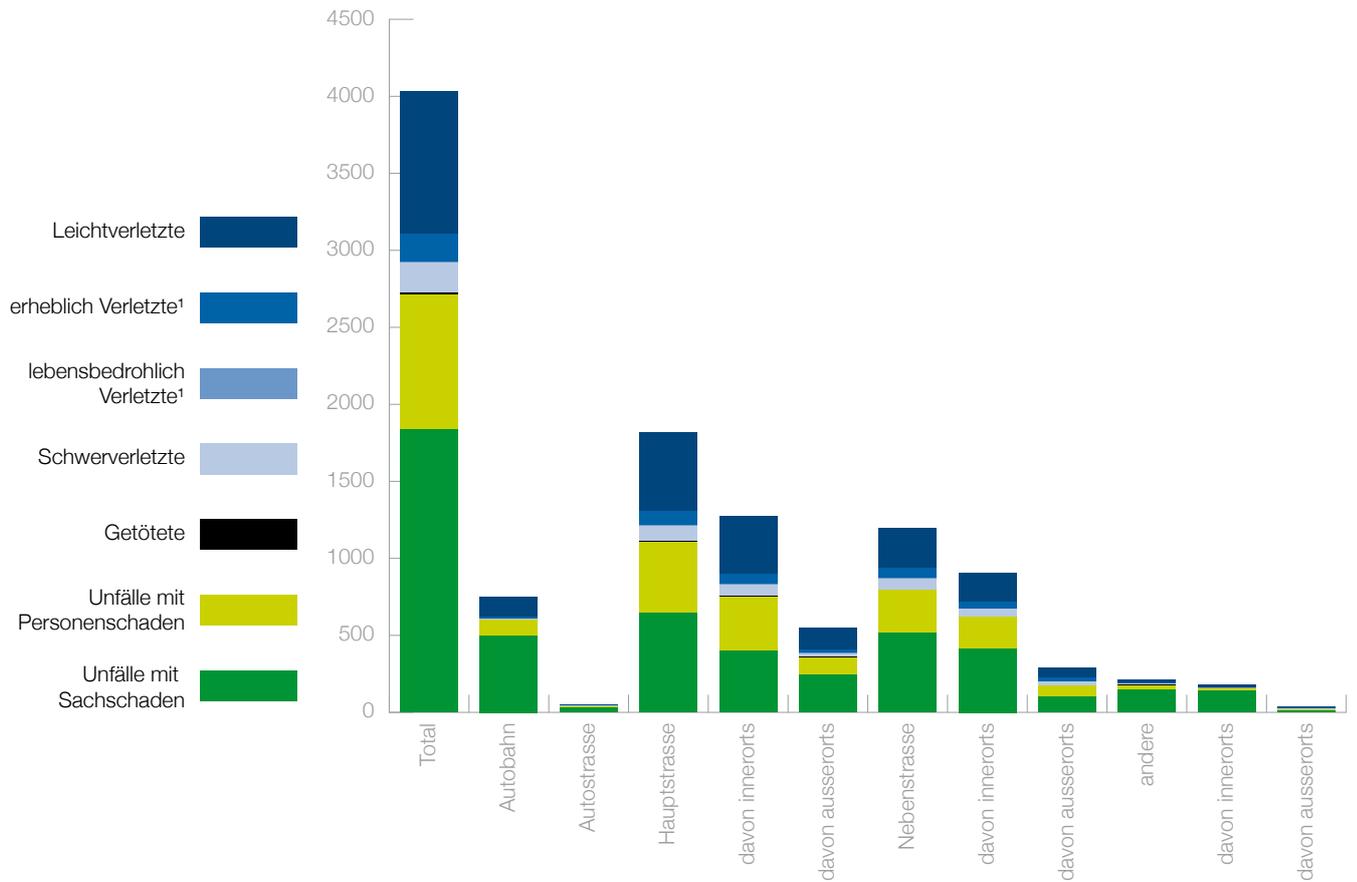


Wir befinden uns immer noch nahe dem historischen Tiefststand der Verkehrstoten im Kanton St.Gallen. Die Zahl der Schwerverletzten ist zwar 2016 gesunken, leider ist jedoch die Zahl der Leichtverletzten angestiegen. Unter der Gesamtzahl der Schwerverletzten verbergen sich 9 lebensbedrohlich Verletzte. Dies zeigt auf, dass die Zahl der Verkehrsoffer jährlich stark schwanken kann.



Strassenart und Ortslage

Unfälle nach Unfallfolgen, Strassenart und Ortslage

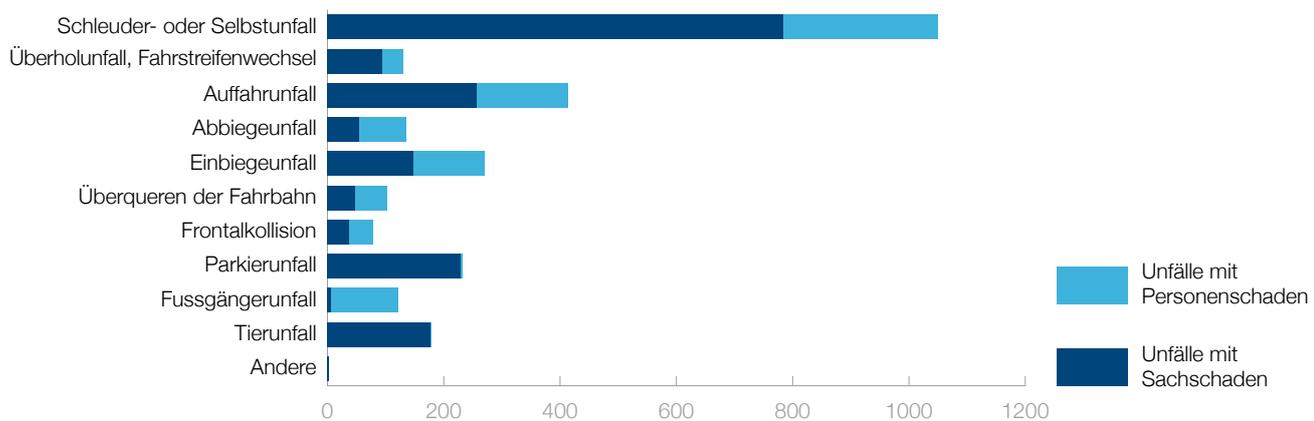


Die meisten und folgenschwersten Unfälle im Kanton St.Gallen geschehen auf Haupt- und Nebenstrassen innerorts. Aus diesem Grund konzentriert sich die Kantonspolizei St.Gallen bei Geschwindigkeitsmessungen auf den Innerortsbereich. Die Unfälle auf der Autobahn sind weniger folgenschwer, trotz höherer Geschwindigkeiten. Dies ist natürlich der Richtungstrennung und anderen Einflussfaktoren wie z.B. der Sicherheitstechnik zu verdanken.

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

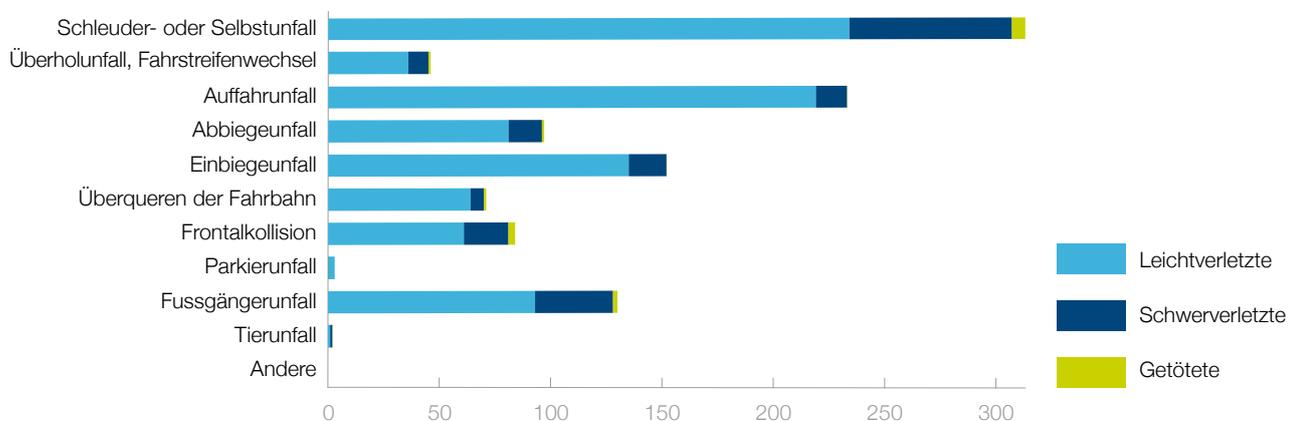
Unfalltypengruppen

Unfälle nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen



Betrachtet man die einzelnen Unfälle genauer, fällt auf, dass die meisten und folgenschwersten 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 folgenschwer für die Insassen eines Fahrzeugs. Das Pendant dazu sind die Fussgängerunfälle.

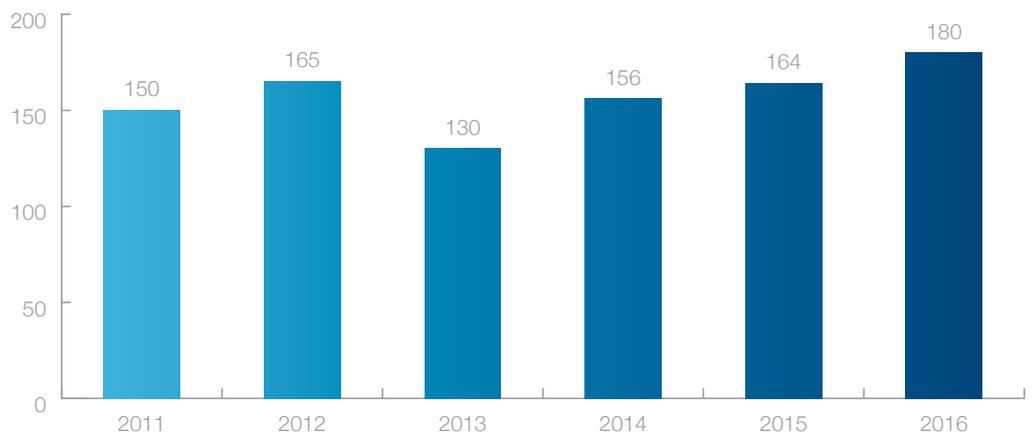
Verunfallte nach Unfallfolgen und Gruppen der Unfalltypen



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

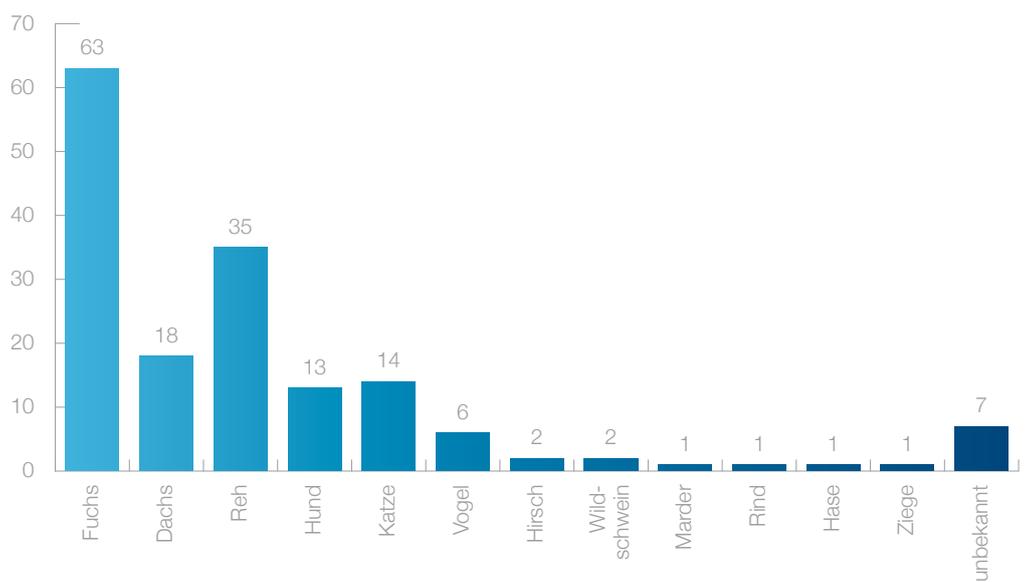
Tierunfälle

Tierunfälle nach Jahr



Dem Verkehr sind 2016 wiederum mehr Tiere zum Opfer gefallen. Vor allem sehr viele Füchse und Rehe waren in der Berichtsperiode betroffen.

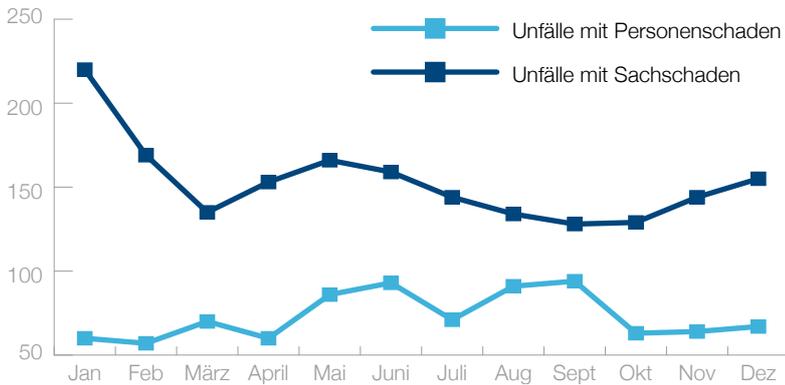
Tierunfälle nach Tierart





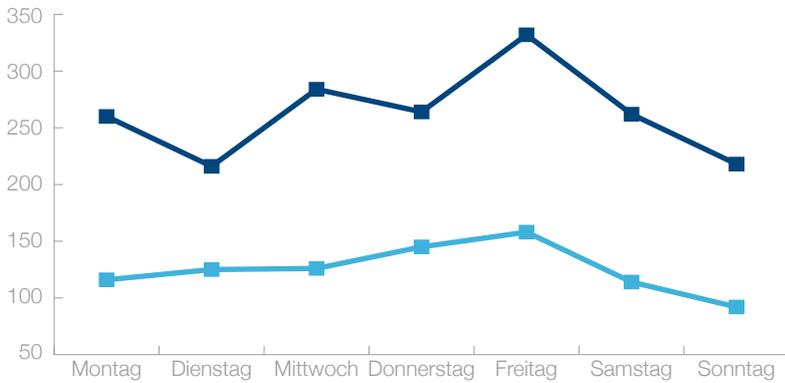
Zeitliche Verteilung der Unfälle

Unfälle und Verunfallte nach Unfallfolgen und Monat



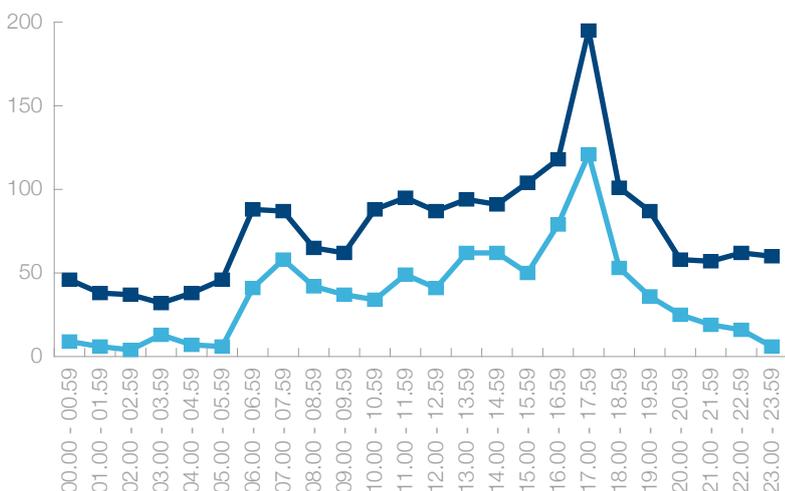
Die Verteilung der Unfälle über das ganze Jahr ist typisch. Vor allem in den Wintermonaten geschehen viele Unfälle, welche aber hauptsächlich nur zu hohen Sachschäden führen. Die Personenschäden steigen vor allem in Monaten, in welchen sich typischerweise mehr Fussgänger und Fahrzeuge auf den Strassen bewegen (mit Ferienunterbrüchen). Die meisten Verkehrstoten wurden 2016 im September verzeichnet (3 Personen).

Unfälle nach Unfallfolgen und Wochentag



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.

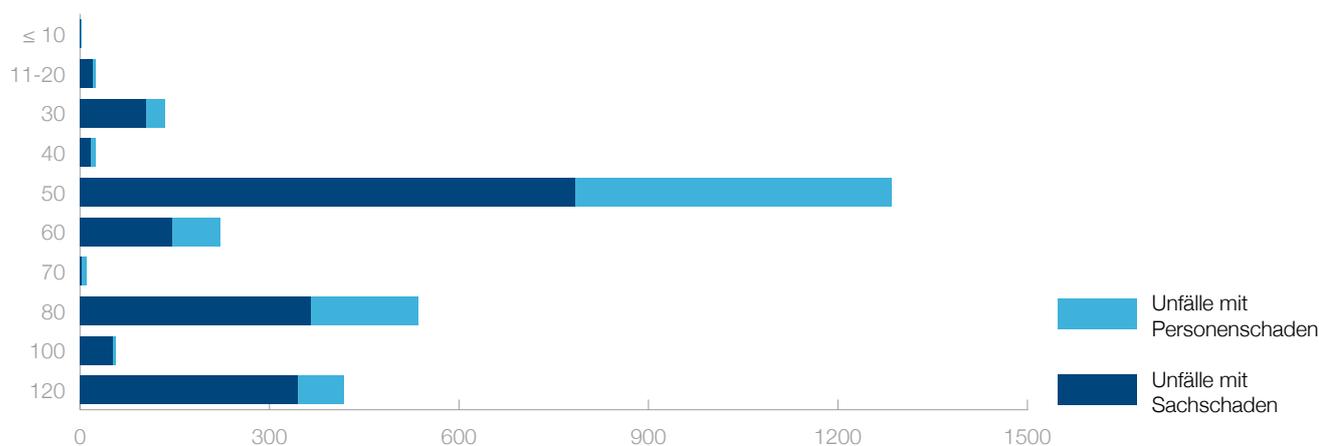
Unfälle nach Unfallfolgen und Stunde



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

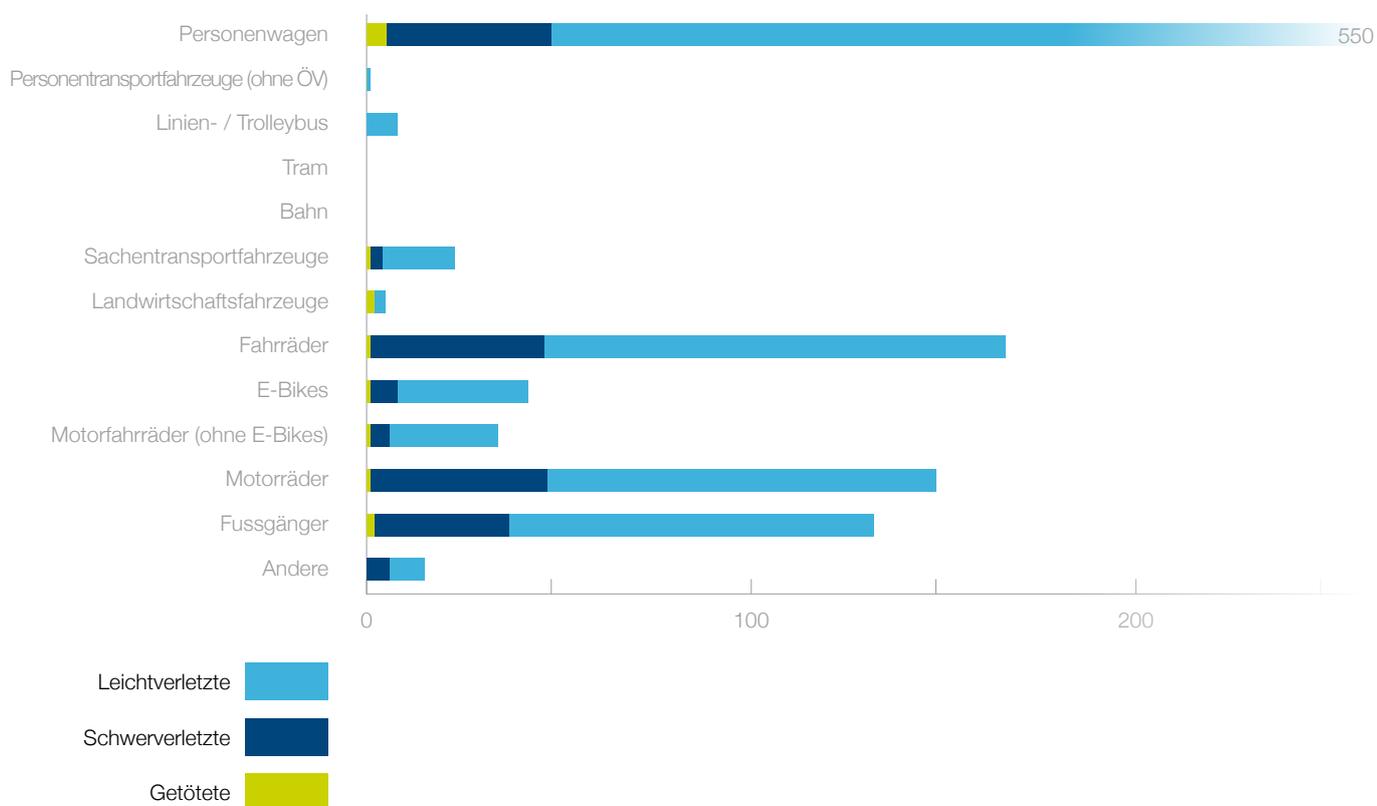


Die meisten Unfälle geschehen innerorts bei der geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h. Hier haben wir auf engstem Raum die grösste Durchmischung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Aus der Grafik auch ersichtlich ist, dass die Autobahnen als sicherste Verkehrsträger angesehen werden können.

Wir verfügen im Kanton St.Gallen mittlerweile über mehr als 65 30er Zonen. 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

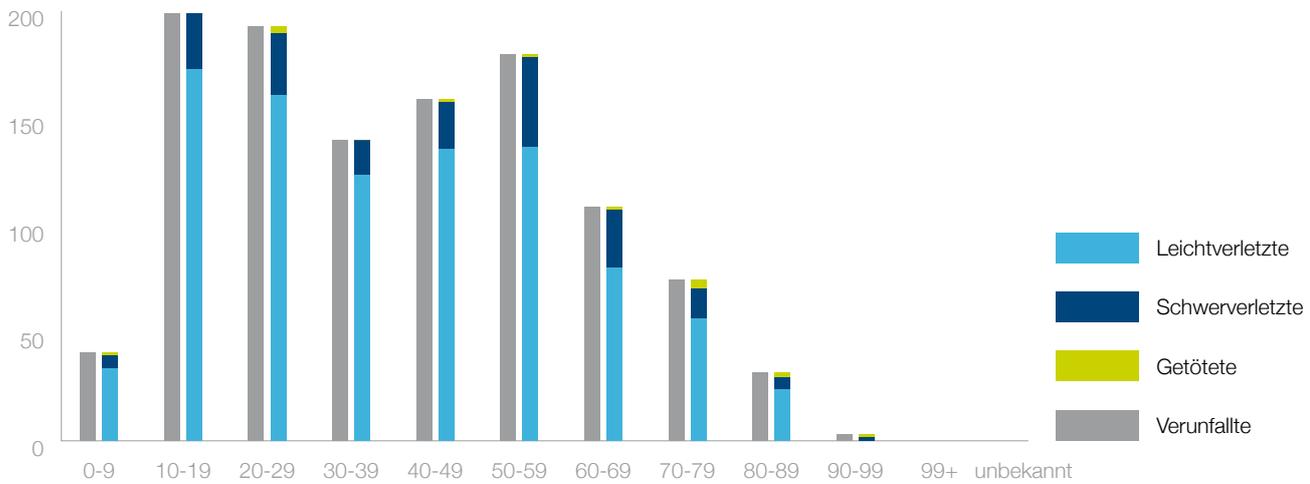
Verunfallte nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme



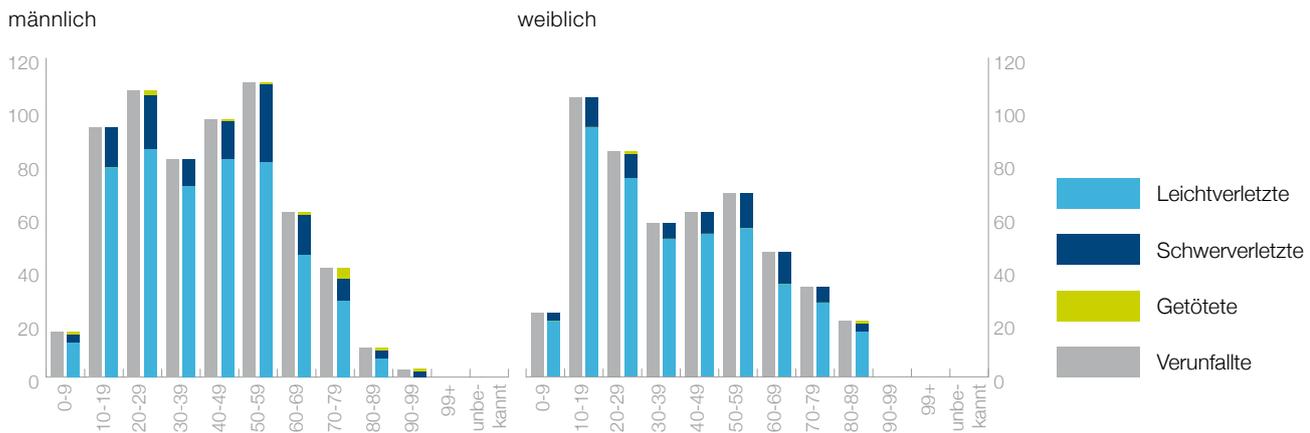
Fussgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer weisen als «schwache» Verkehrsteilnehmer die grösste Verletzungsrate auf. Die hohe Anzahl Verletzter bei den Personenwagen ist auf deren grössere Verkehrsbeteiligung zurück zu schliessen.

Alter und Geschlecht

Verunfallte nach Unfallfolgen und Alter



Verunfallte nach Unfallfolgen, Alter und Geschlecht

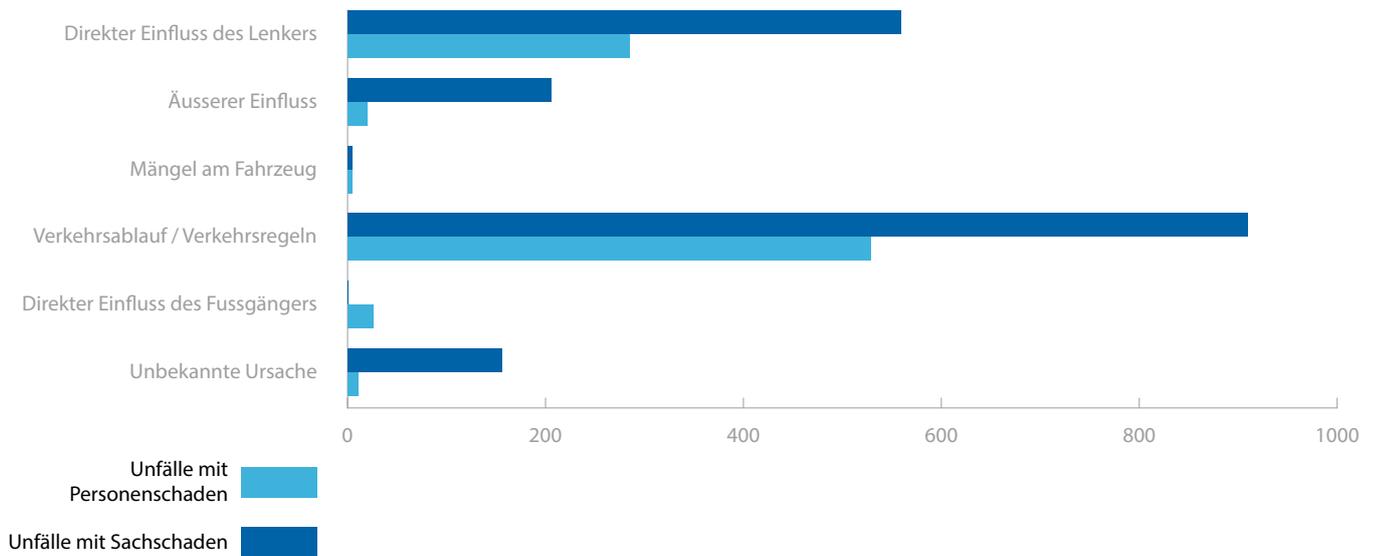


Dem Verkehr am meisten zum Opfer fallen Jugendliche von 10-19 Jahren und Personen im Alter von 20-29 Jahren. Höchste Mortalität im Verkehr weisen die 20-29 Jährigen und die 70-79 Jährigen auf.

Bei den Männern scheint das Alter von 20-29, 40-49 und 50-59 gefährlich zu sein, im Verkehr verletzt zu werden. Bei den Frauen ist die Gefahr eines Verkehrsunfalles zwischen 10 und 29 Jahren besonders hoch.

Hauptursachen

Unfälle nach Unfallfolgen und Gruppen der Hauptursachen



Unter „direkter Einfluss des Lenkers“ versteht man: Zustand des Lenkers, beeinträchtigte Sicht des Lenkers, Nichtbeachten von Signalisation oder Zeichen, Missachten Lichtsignale, mangelhafte Bedienung des Fahrzeugs, Ladung des Fahrzeugs und Ablenkung des Lenkers.

Äussere Einflüsse auf den Lenker sind: Mangel an der Strassenlage, der Einfluss von Dritten und vorübergehende äussere Einflüsse.

Bei den Mängeln an Fahrzeugen sind vor allem technische Defekte und mangelhafter Unterhalt für Unfälle ursächlich.

Unter Verkehrsablauf/Verkehrsregeln sind das Nichteinhalten der Geschwindigkeit, Links-/Rechtsfahren und Einspuren, Überholen und Missachten des Vortrittsrechts zu verstehen. Als direkter Einfluss des Fussgängers wird der Zustand und das Verhalten des Fussgängers gesehen.

Den meisten Unfällen liegt eine Verkehrsregelverletzung zugrunde (missachten Vortrittsrecht).



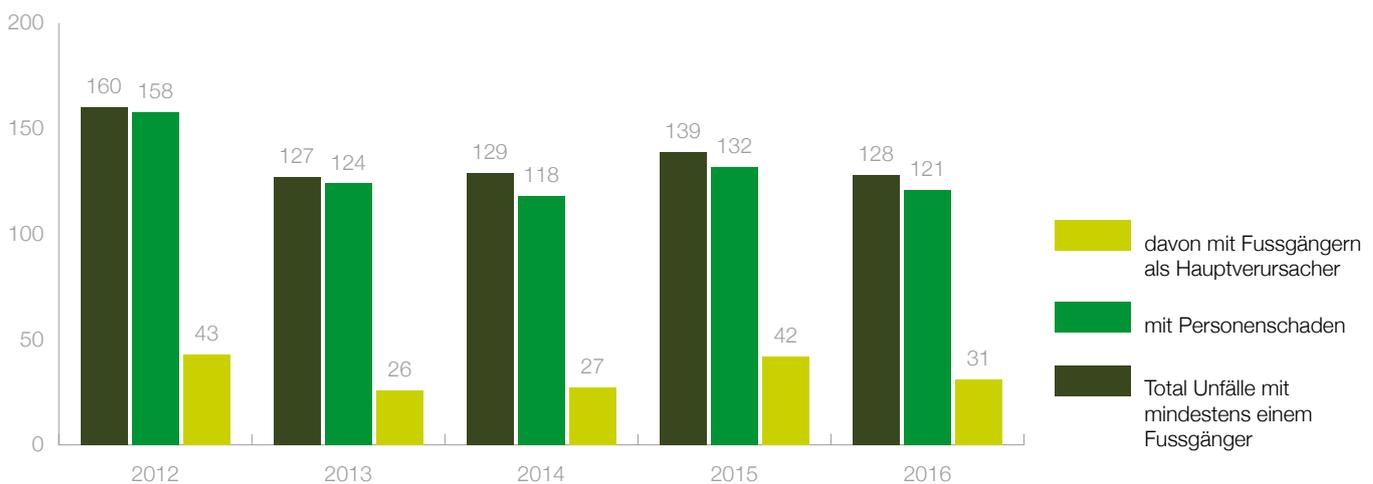


Unfälle nach Verkehrsteilnahme

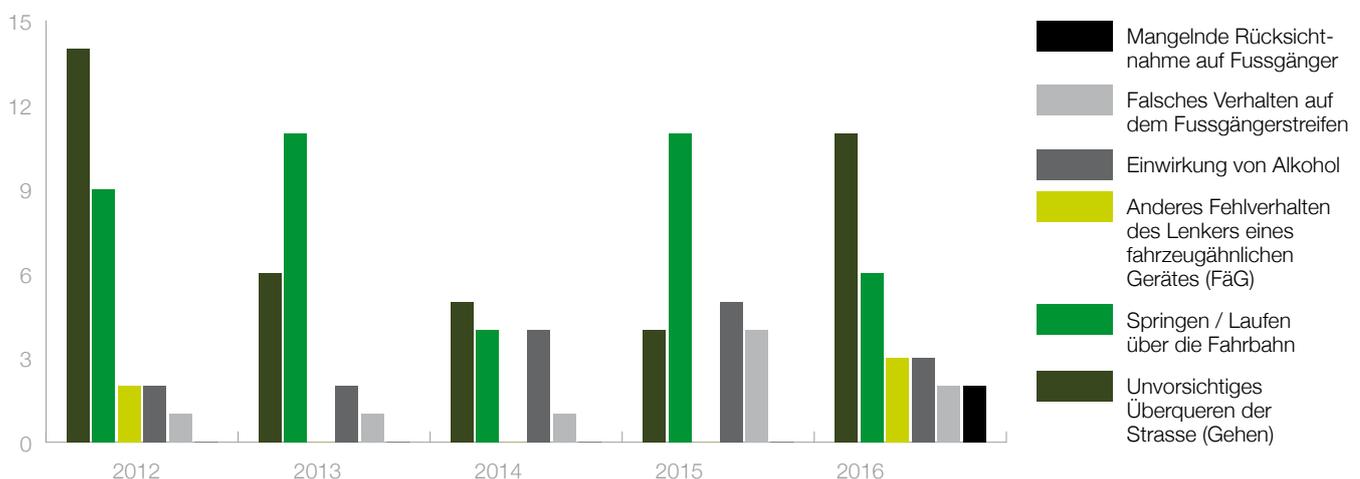
Fussgänger

Die Unfälle mit Fussgänger haben 2016 etwas abgenommen. Schaut man sich die Ursachen der Unfälle an, fällt auf, dass 2016 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 junge Erwachsene von 18-24 Jahren.

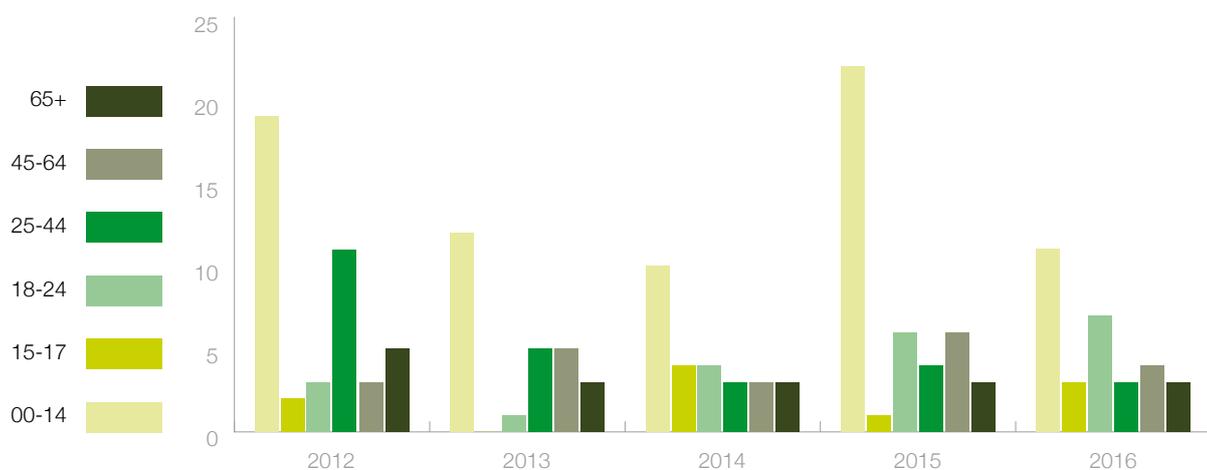
Unfälle mit mindestens einem Fussgänger



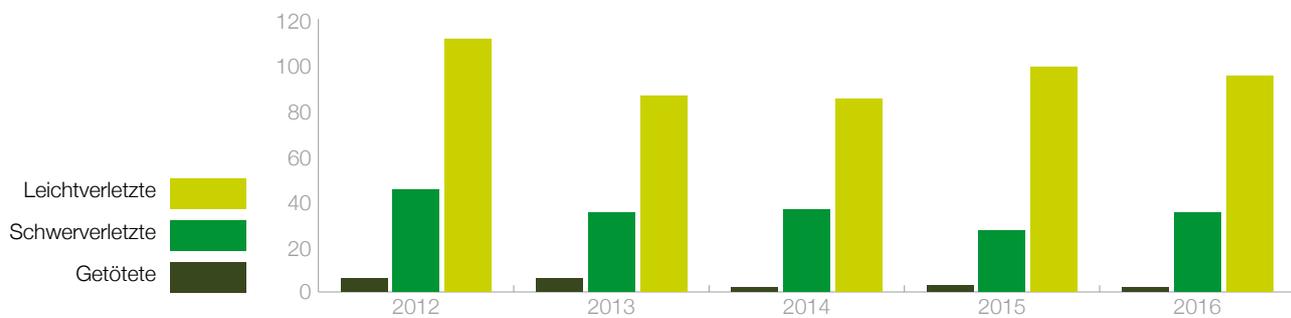
Unfälle mit Personenschaden mit Fussgänger als Hauptverursacher



Altersgruppe des Hauptverursachers

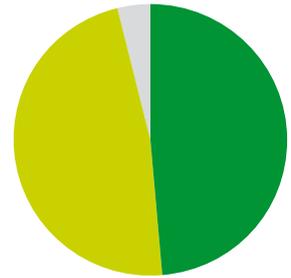


Verunfallte Fussgänger



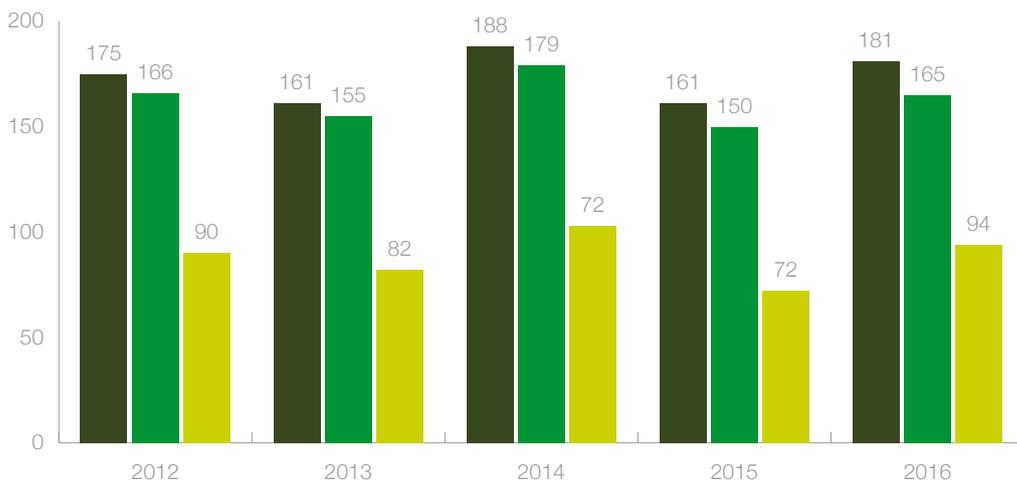
Fahrrad

Die Verkehrsunfälle mit Fahrrädern haben nach einem Rückgang im Vorjahr 2016 wieder zugenommen. Dabei waren diese Unfälle zu ca. 50% durch die Fahrradfahrer selbstverschuldet. Meist war bei diesen Unfällen Alkohol im Spiel. Aber auch Verstöße gegen die Verkehrsregeln und Unaufmerksamkeit waren ursächlich für diese Unfälle. Vor allem waren 25 bis 64 jährige Personen betroffen.



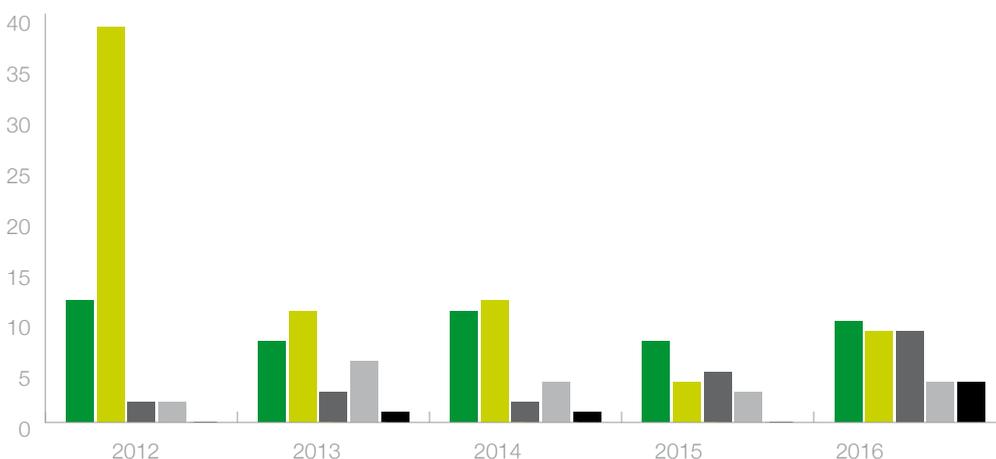
Dabei trugen 81 Fahrradfahrer keinen, 79 trugen einen Helm. Bei den restlichen Unfällen (6) konnte dies nicht mehr eruiert werden.

Unfälle mit mindestens einem Fahrrad



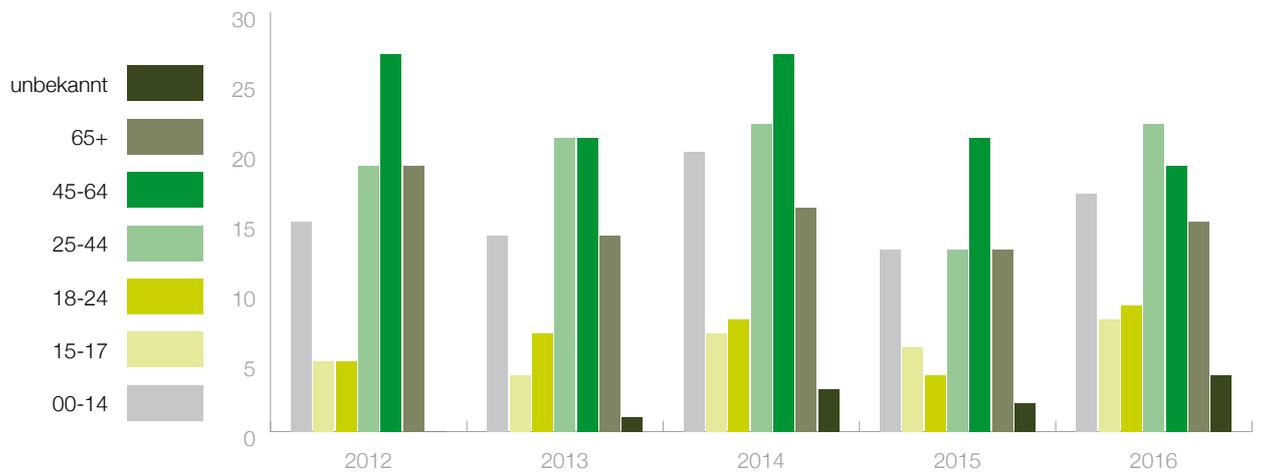
- davon mit Fahrradlenker als Hauptverursacher
- mit Personenschaden
- Total Unfälle mit mindestens einem Fahrrad

Unfälle mit Personenschaden mit Fahrradlenker als Hauptverursacher

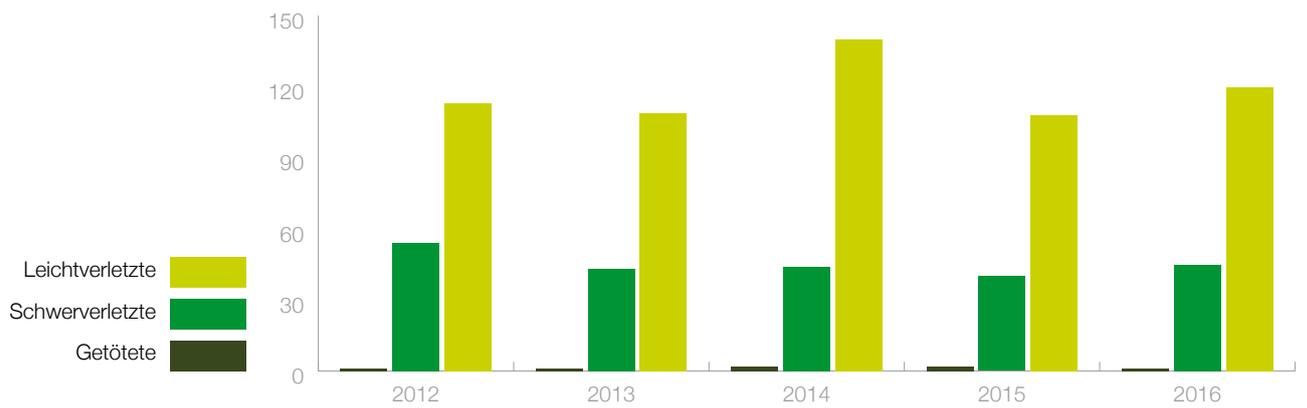


- Nichtvortrittlassen beim Einbiegen in Verkehr ab Vorplatz, usw.
- Befahren eines Trottoirs / Fussweges (längs) mit einem Fahrzeug
- Momentane Unaufmerksamkeit
- Anderes Fehlverhalten des Fahrrad- oder Motorfahradlenkers
- Einwirkung von Alkohol

Altersgruppe des Hauptverursachers



Verunfallte Fahrradlenker und Mitfahrer



E-Bike

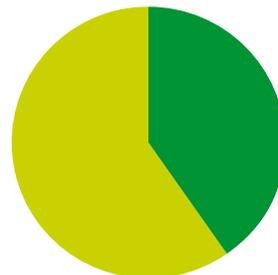
Die E-Bike Unfälle haben sich im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt. Obwohl zurzeit die Zahl der E-Bikes im Verkehr sehr stark zunimmt, ist diese Verdoppelung besorgniserregend. Die Auswertung nach Alter bei den verunfallten E-Bikefahrern zeigt, dass vor allem die ältere Generation beim Fahren mit E-Bikes 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:

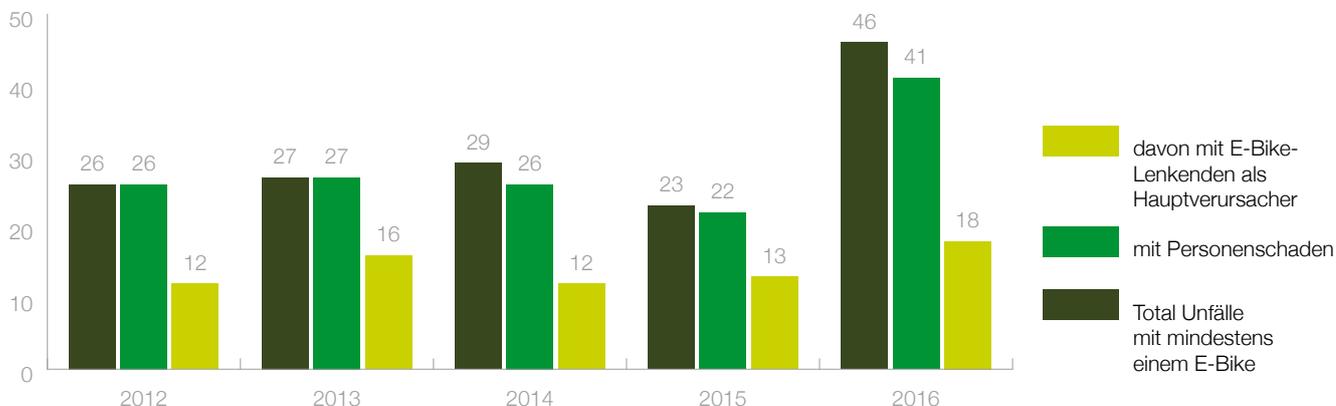
- Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten wird meist der Bremsweg falsch (zu kurz) eingeschätzt.
- Andere Verkehrsteilnehmer sehen aus einiger Distanz die schmale Silhouette eines Fahrradfahrers und schätzen seine Geschwindigkeit falsch ein.
- Das „Fahrradfahren“ ist auch für Ungeübte wieder möglich geworden.

Auch hier sind Alkohol und Unaufmerksamkeit als Ursachen zu finden.

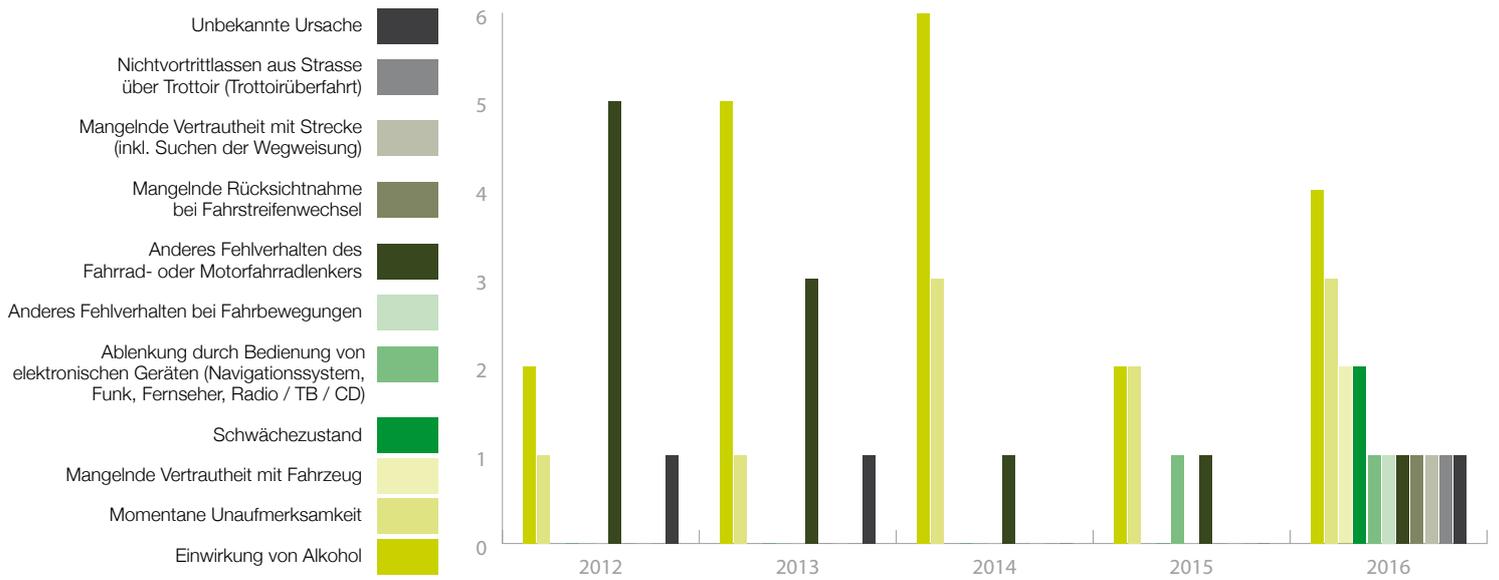


25 der Verletzten trugen einen Helm, 17 keinen.

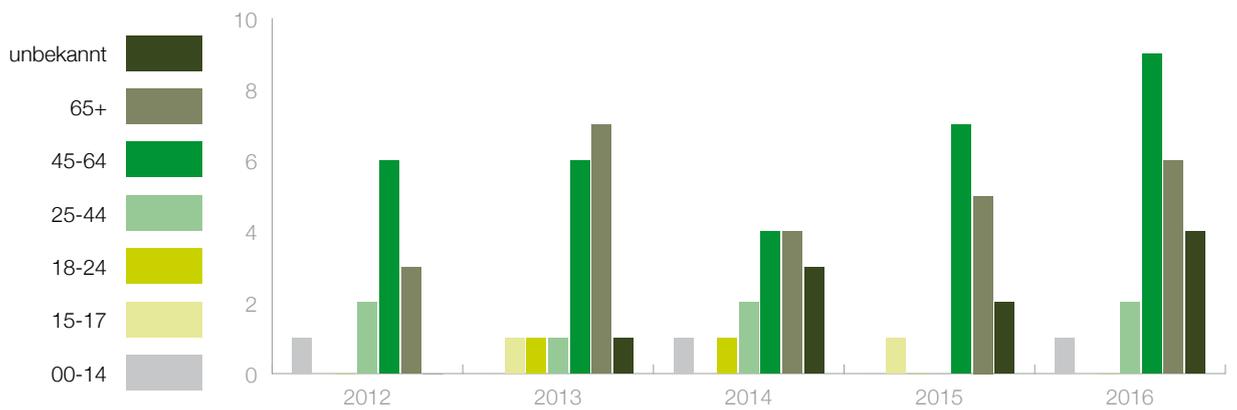
Unfälle mit mindestens einem E-Bike



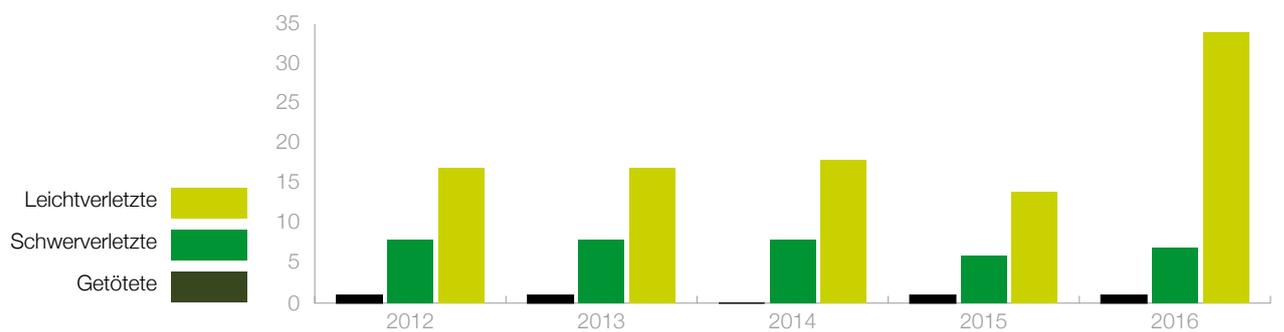
Unfälle mit Personenschaden mit E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher



Altersgruppe des Hauptverursachers



Verunfallte E-Bike Lenkende und Mitfahrende





Unfallsschwerpunkte 2016

Aus der im Vorwort angesprochenen Bundesapplikation MISTRA (Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr) können nebst den einzelnen Unfällen sowie deren Gruppierungen auch Unfallsschwerpunkte ermittelt werden.

Unfallsschwerpunkt USP

Ein Unfallsschwerpunkt ist eine Unfallhäufung auf einer Stelle im Strassennetz, an der der Berechnungswert innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert überschreitet. Der Berechnungswert entspricht der Summe der nach Unfallsschwerkategorien gewichteten Anzahl von Unfällen innerhalb einer definierten Stelle im Strassennetz. Dabei werden nur die polizeilich registrierten Ereignisse mit Personenschäden gewertet.

Umgang mit Unfallsschwerpunkten

Mit einer detaillierten Analyse des Unfallgeschehens hinsichtlich sicherheitskritischer Umstände und der Analyse der Situation werden diejenigen örtlichen Sicherheitsdefizite identifiziert, welche gemäss Norm zur Entstehung und/oder den Folgen der Unfälle innerhalb des Unfallsschwerpunktes beigetragen haben. Die Abbildung auf der Doppelseite zeigt unter anderem die noch nicht detailliert untersuchten Unfallsschwerpunkte (blaue Quadrate) im Kanton St.Gallen. Ebenfalls in der Abbildung enthalten ist die Wirkungskontrolle. Der Untersuchungszeitraum umfasst jeweils drei Jahre.

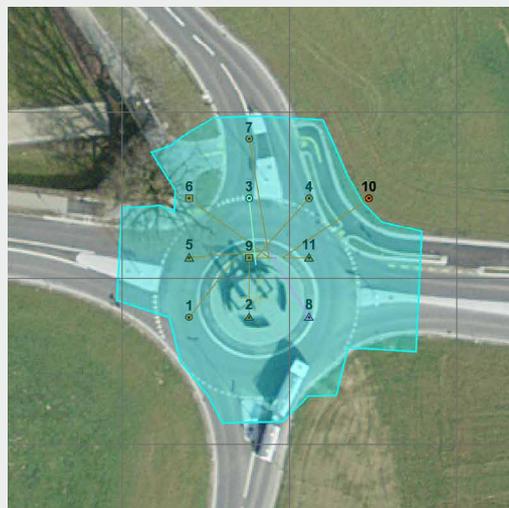
Überwachungszonen

Unfallsschwerpunkte können sich im Laufe der Zeit verschieben oder aber auch wieder auflösen. Damit Unfallsschwerpunkte überwacht und verfolgt werden können, erlaubt die heutige Software die Einrichtung von Überwachungszonen. Damit kann ein auffälliger Punkt unter Beobachtung gehalten und bei Veränderungen reagiert werden.

Thal Hegi



Niederhelfenschwil Sproochbrugg



Thurgau



Ausfluss in das kantonale Strassenbauprogramm

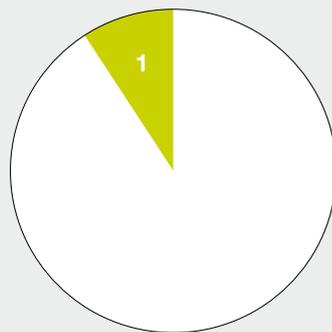
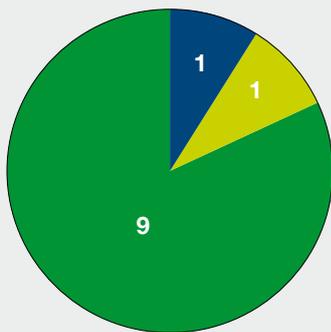
Der Kanton St.Gallen hat das Ziel, eine sichere Strasseninfrastruktur anbieten zu können. Die laufende Verbesserung und Erhaltung der Strassen ist nicht einfach zu bewältigen. Das Strassengesetz des Kantons St.Gallen sieht dazu den Erlass mehrjähriger Strassenbauprogramme vor, die Auskunft über die geplanten Bauvorhaben, den dafür notwendigen Rahmenkredit und dessen Finanzierung geben. Die ermittelten Unfallschwerpunkte finden jeweils in den Strassenbauprogrammen Einzug.



Niederhelfenschwil Sproochbrugg

Vorher

Nachher

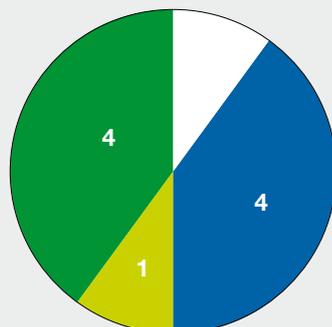
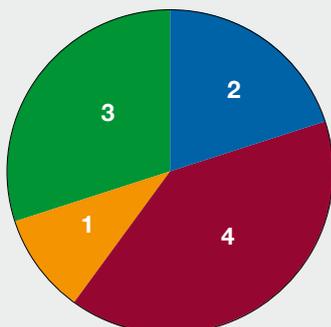


- Autobahn
- Kantonsstrassen
- △ Autobahnausfahrt
- | Zählstelle
- Unfallschwerpunkt

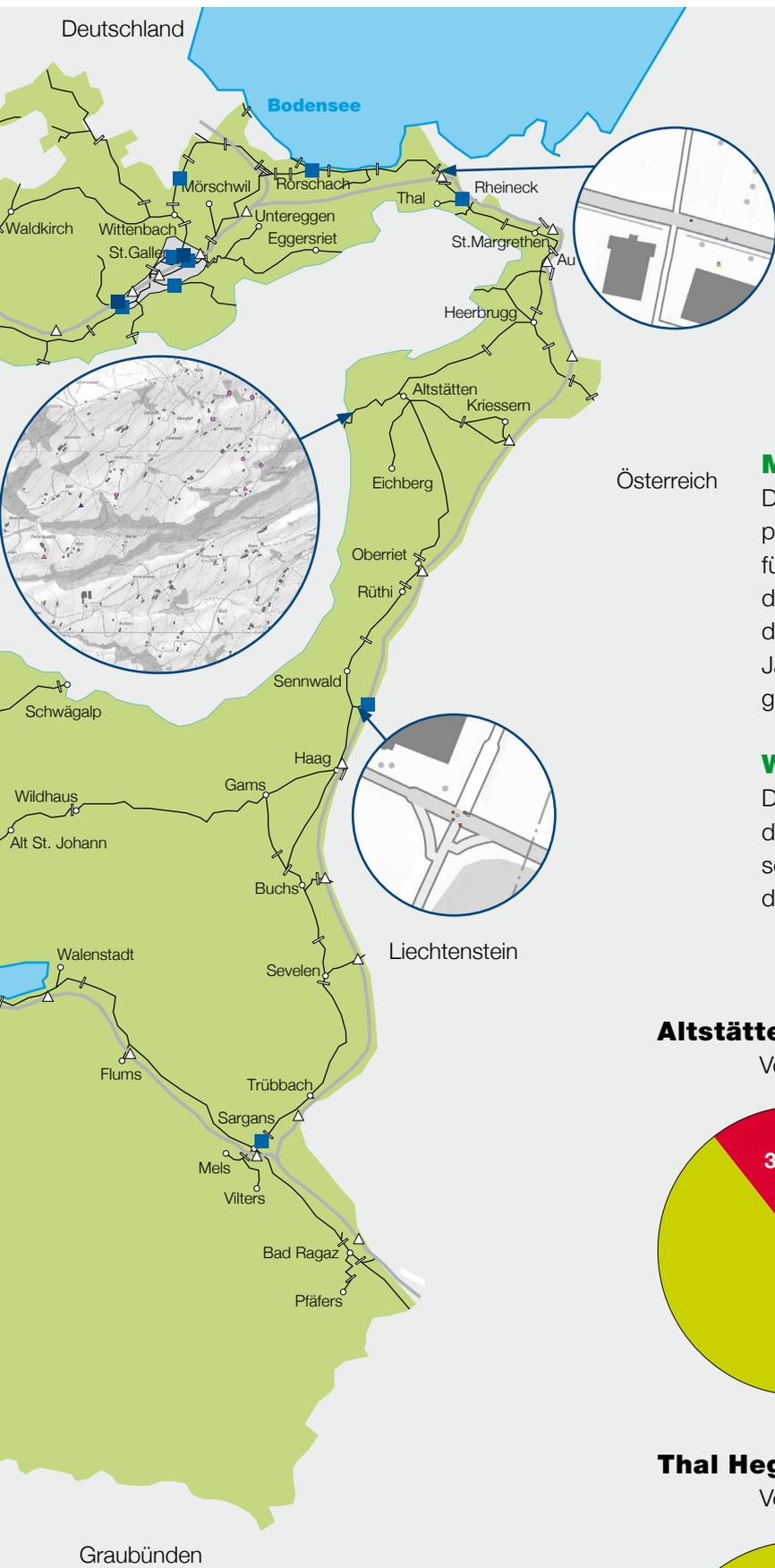
Sennwald Hof

Vorher

Nachher



- Überqueren der Fahrbahn
- Überholunfall, Fahrstreifenwechsel
- Tierunfall
- Schleuder- oder Wälzunfall
- Fussgängerunfall
- Frontalkollision



Monitoring

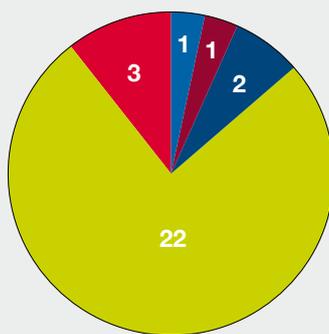
Damit der Erfolg der schlussendlich im Strassenbau-programm festgelegten und anschliessend ausgeführten Massnahmen überprüft werden kann, werden die eingerichteten Überwachungszonen nach der Sanierung der Unfallschwerpunkte weitere drei Jahre aufrecht erhalten und ausgewertet. Nachfolgende Beispiele zeigen einige sanierte Stellen.

Wirkungskontrolle

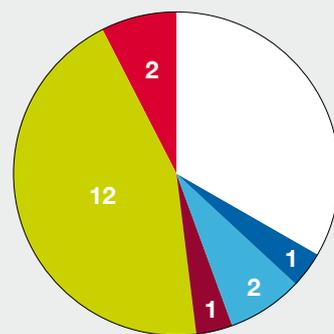
Die nachfolgenden Diagramme zeigen auf, wie sich das Unfallgeschehen vor und nach einer Strassen-sanierung entwickelt hat. Die Unfallwerte sind dabei in Anzahl sowie Unfalltyp dargestellt.

Altstätten Stoosstrasse

Vorher

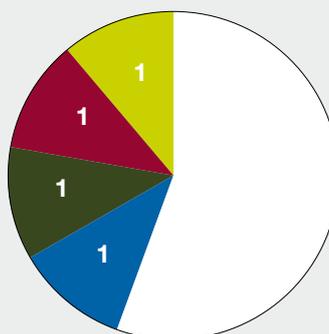


Nachher

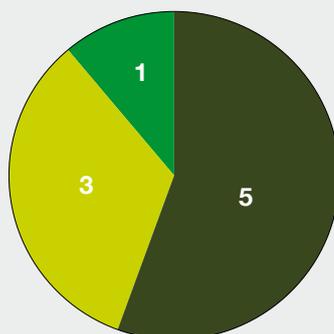


Thal Hegi

Vorher



Nachher



der Selbstunfall
Unfall
on

Einbiegeunfall
Auffahrunfall
Andere

Abbiegeunfall
Differenz

Bei der Betrachtung der Beispiele fällt auf, dass im Fall Hegi in Thal ein negativer Erfolg (Massnahmewirkung in untenstehender Tabelle) verbucht werden muss. Bei der genaueren Betrachtung gilt es zu berücksichtigen, dass es vor Beginn des Überwachungszeitraumes zu einem tödlichen Unfall und zu mehreren Fastunfällen gekommen ist. Insbesondere der tödliche Unfall sowie die Vielzahl der Fastunfälle haben den Kanton St.Gallen damals dazu bewogen, den Knoten mit einer Lichtsignalanlage sicherer zu gestalten. Seit Einrichtung dieser Lichtsignalanlage kommt es vermehrt zu Auffahrunfällen. Da diese in Heftigkeit und Schwere aber nicht vergleichbar mit der vorangegangenen Situation sind, konnte die Verkehrssicherheit trotz der rechnerisch ausgewiesenen negativen Bewertung und der daraus resultierenden negativen Massnahmenwirkung gesteigert werden. Dieses Beispiel zeigt, dass die erhobenen Werte jeweils hinterfragt und detailliert betrachtet werden müssen.

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Der nachfolgenden Tabelle kann die effektiv erfasste Steigerung der Verkehrssicherheit im Punkt Massnahmewirkung entnommen werden. Die dargestellte Erhöhung der Verkehrssicherheit kann auch in Kosten ausgedrückt werden. Die der Berechnung zu Grunde gelegte Norm gilt für den Durchschnitt aller Fahrzeugkategorien. Die Norm unterscheidet nicht zwischen den einzelnen Fahrzeugkategorien. Im Durchschnitt betragen die volkswirtschaftlichen Unfallkosten pro polizeilich registriertem Unfall Fr. 103'500.-. Basierend auf den ausgerechneten Werten der Unfallauswertung konnten bei den sanierten Unfallschwerpunkten pro Jahr folgende volkswirtschaftlichen Unfallkosten vermieden werden:

Vermiedene Unfälle und Massnahmenwirkung	Vermiedene Unfälle vU pro Jahr	Massnahmenwirkung MW [%]	Vermiedene volkswirtschaftliche Unfallkosten pro Jahr (Durchschnitt Verunfallte Fr. 103'500.-)
Niederhelfenschwil Sproochbrugg	3.33	90,91	Fr. 344'655.-
Sennwald Hof	0.33	10	Fr. 34'155.-
Altstätten Stoosstrasse	3.67	37,93	Fr. 379'845.-
Thal Hegi	- 1.67	-125	Fr. -172'845.-

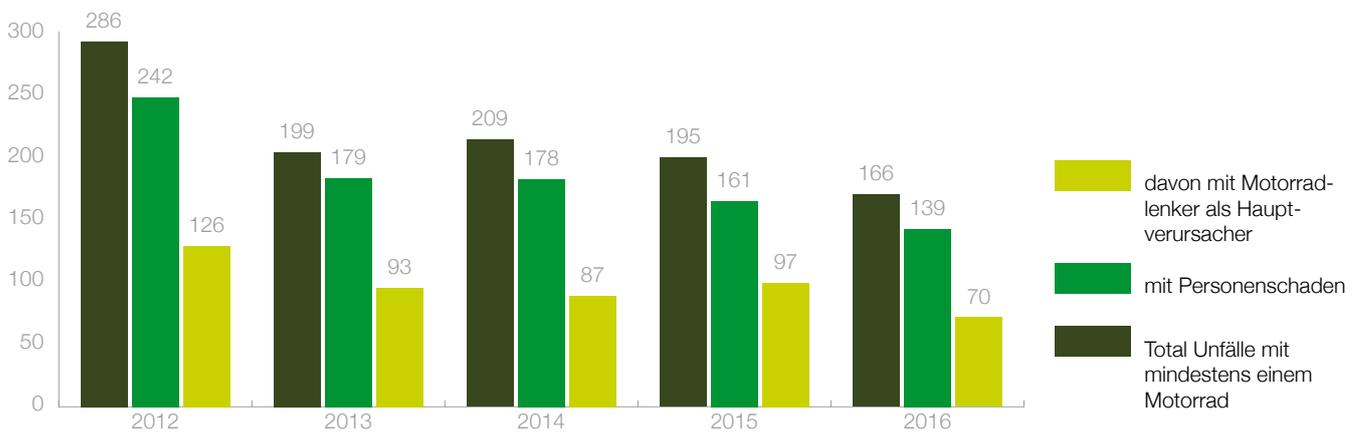
Selbstverständlich können die hinter jedem Verkehrsunfall stehenden persönlichen Schicksale nicht mit Wirkungsprozenten oder Unfallkosten aufgewogen werden. Auch hier gilt, dass jeder verhinderte Unfall als Erfolg verbucht werden kann.



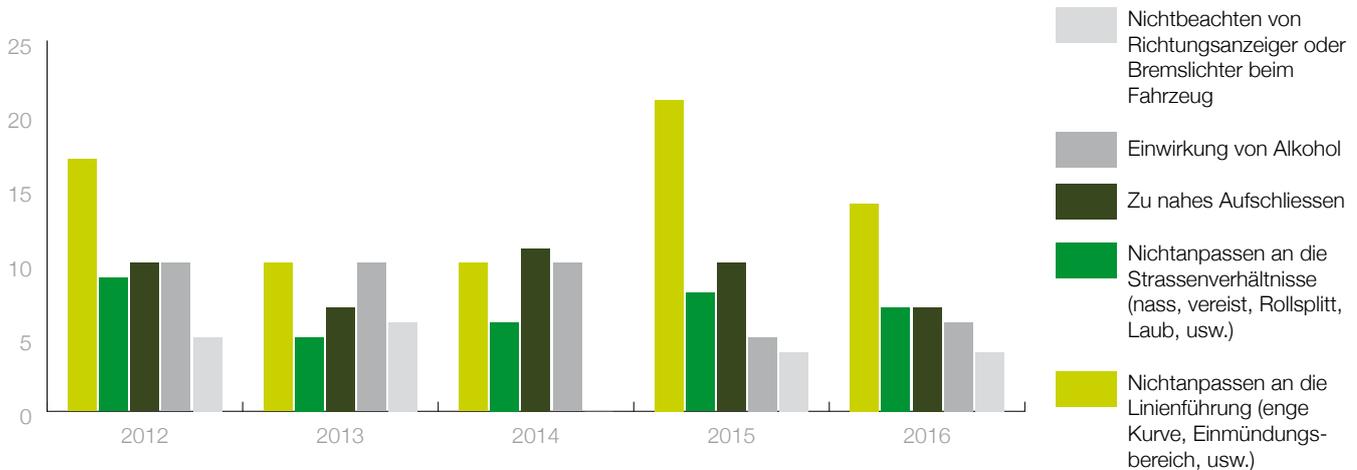
Motorrad

Die Motorradunfälle haben erfreulicherweise 2016 abgenommen. 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.

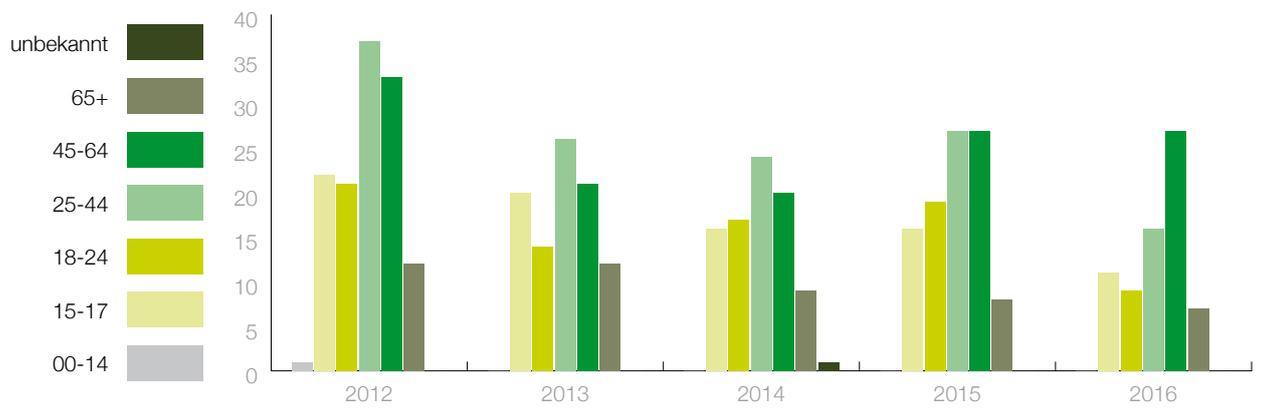
Unfälle mit mindestens einem Motorrad



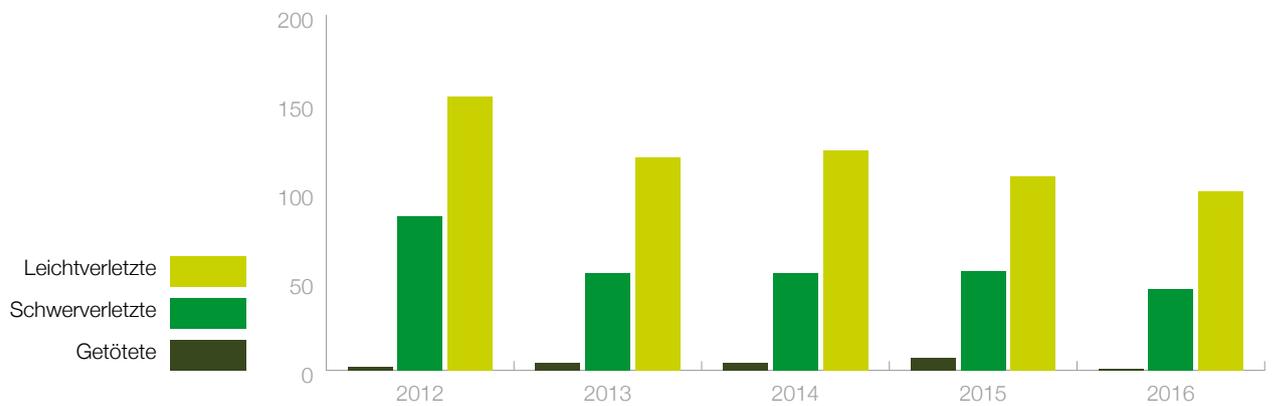
Unfälle mit Personenschaden mit Motorradlenker als Hauptverursacher¹



Altersgruppe des Hauptverursachers



Verunfallte Motorradlenker und Mitfahrende

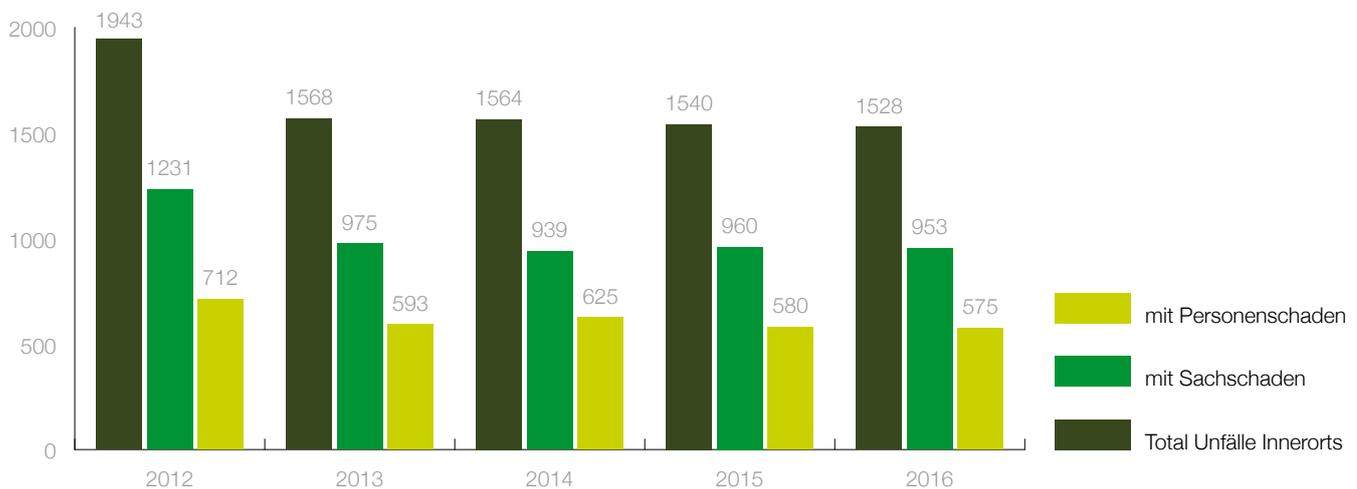


Unfälle nach Infrastruktur

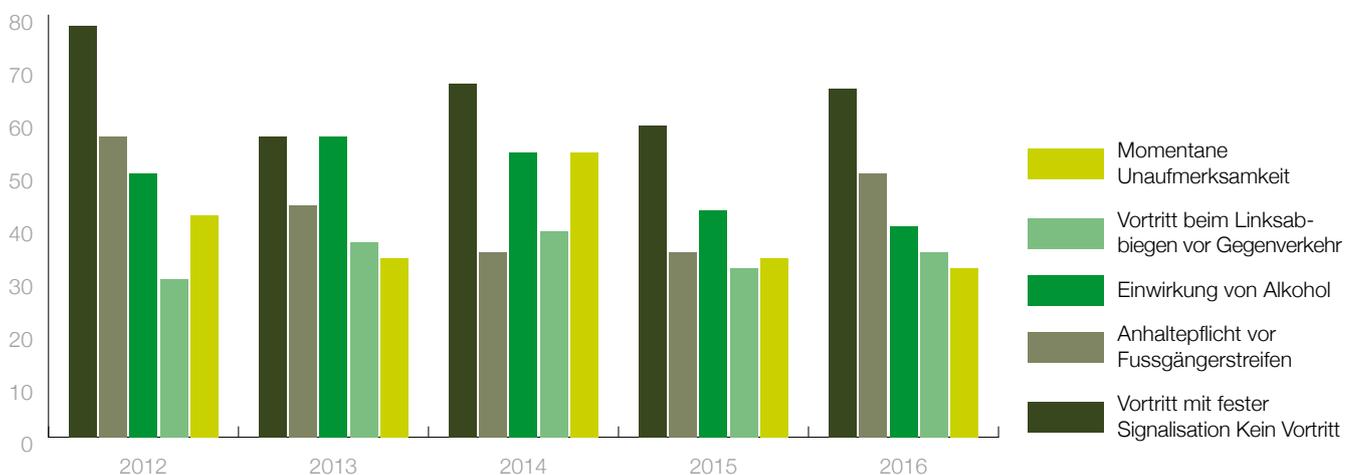
Innerorts

Die Unfälle im Innerortsbereich haben 2016 wiederum abgenommen. Auch gab es wieder weniger Verkehrsoffer zu beklagen. Meist werden die Vorrtrittsregeln missachtet. Auch Alkohol und Unaufmerksamkeit sind hier für die Unfälle ursächlich. Diese Unfälle geschehen meist zu den drei Tagesspitzen, zur Abendspitze jedoch gehäuft.

Unfälle



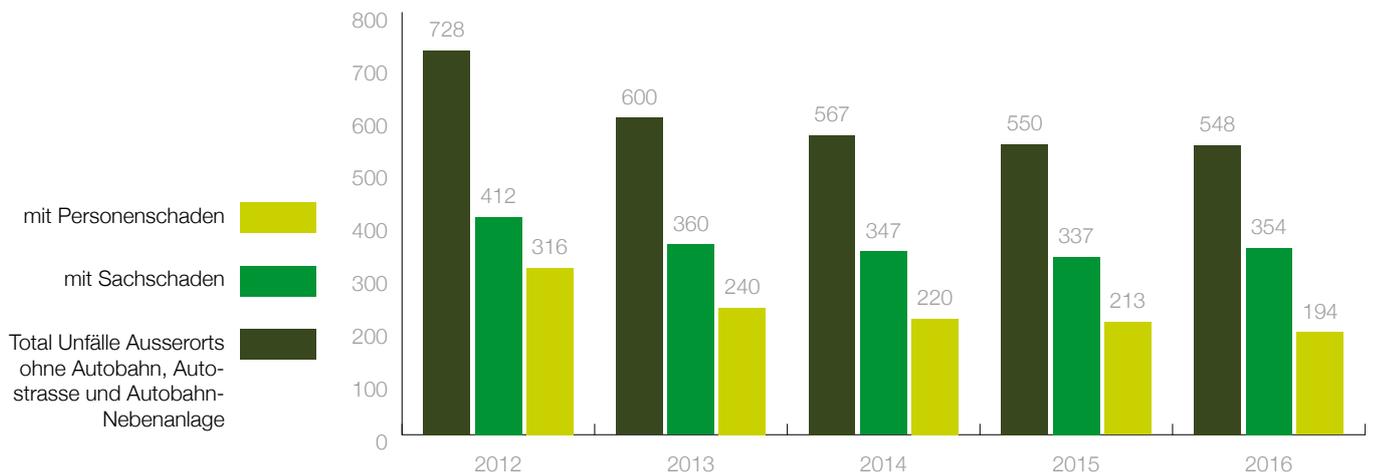
Unfälle mit Personenschaden häufigste Hauptursachen 2016



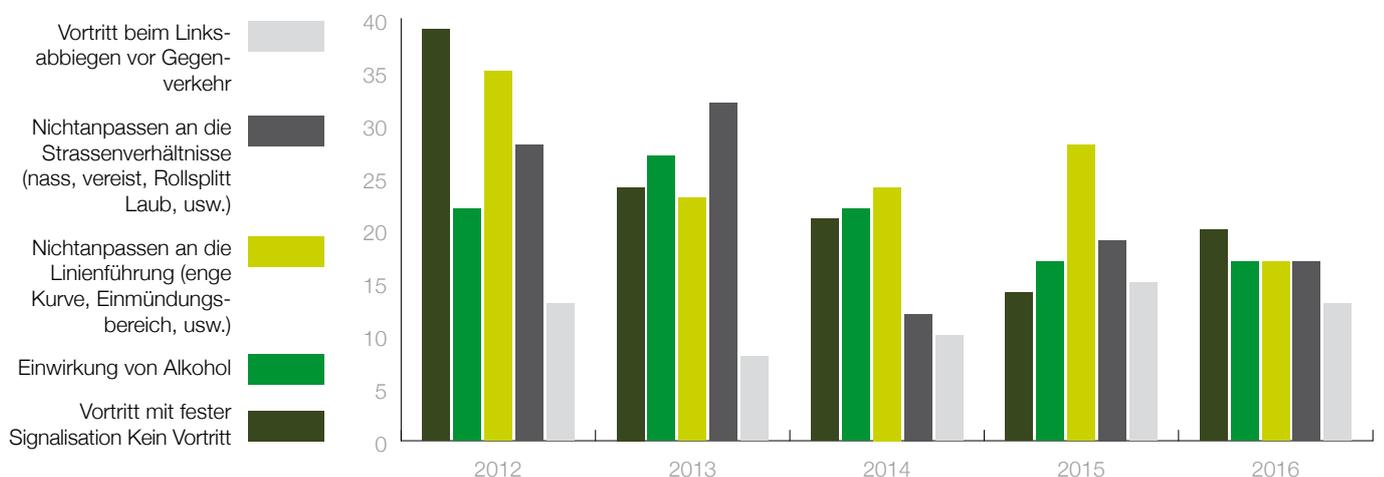
Ausserorts

Auch die Unfälle im Ausserortsbereich sind leicht rückgängig, ebenfalls die hier zu verzeichnende Anzahl der Verkehrsoffer. Auch hier wurden hauptsächlich die Vortrittsregeln missachtet und zu viel Alkohol getrunken. Zudem ist es wichtig, ausserorts die Fahrweise und auch die Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse anzupassen.

Unfälle (ohne Autobahn, Autostrasse und Autobahn-Nebenanlage)



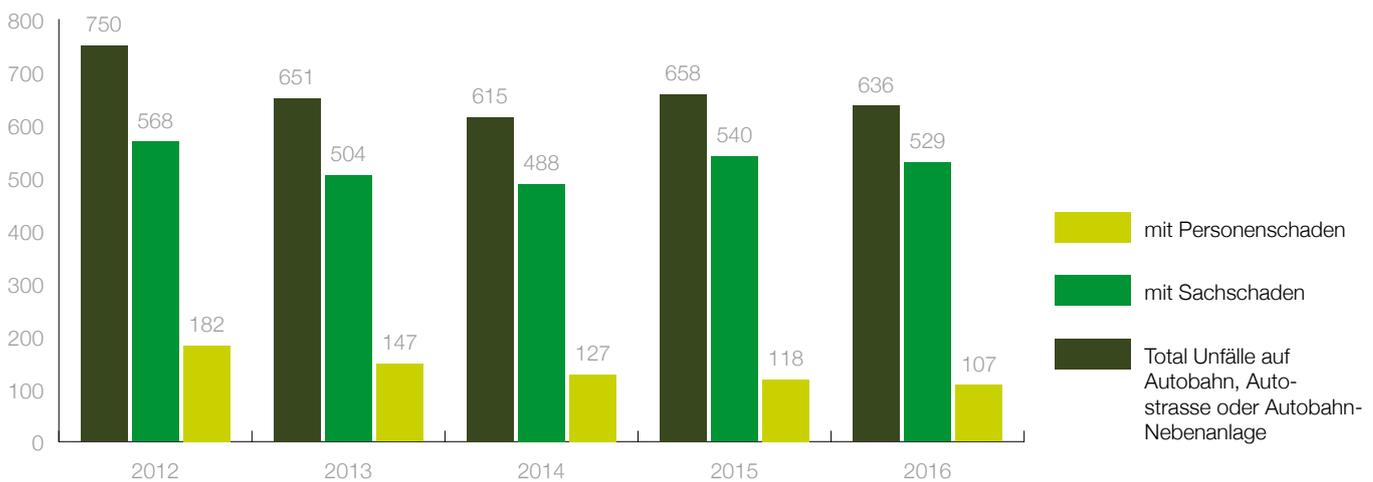
Unfälle mit Personenschaden häufigste Hauptursachen 2016



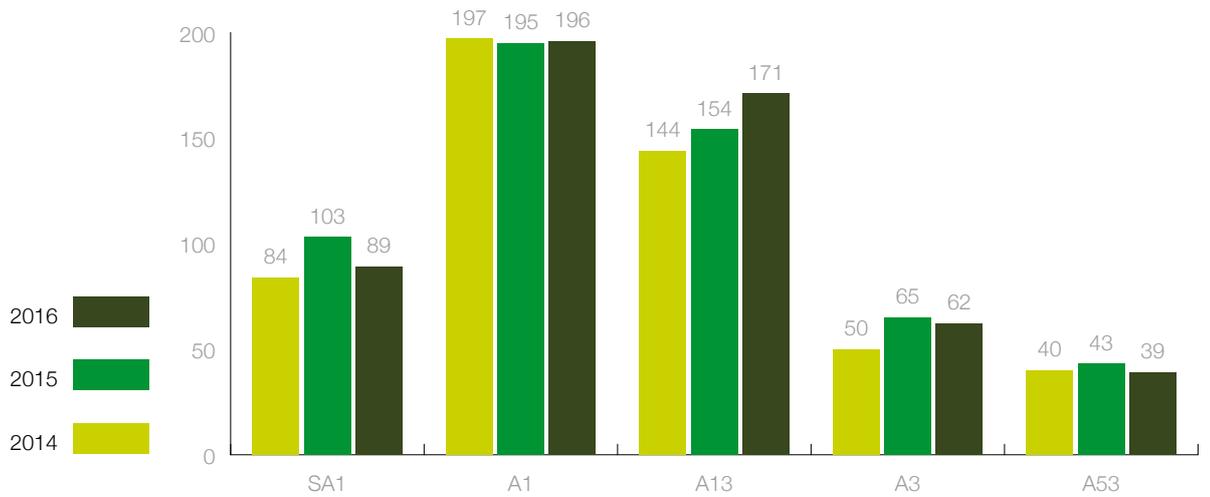
Autobahn, Autostrasse

Die Unfälle auf den Autobahnen im Kanton St.Gallen sind ebenfalls rückgängig. Dies merkt man auch an der kleineren Anzahl von Personenschäden. Die wichtigsten Unfallursachen hier sind das zu nahe Aufschliessen, Übermüdung, das Nichtanpassen an die Verkehrsverhältnisse und die Einwirkung von Alkohol. Die meisten Unfälle geschehen mittags und um den Feierabend.

Unfälle auf Autobahn, Autostrasse oder Autobahn-Nebenanlage



Unfälle auf den Autobahnen im Kanton St.Gallen

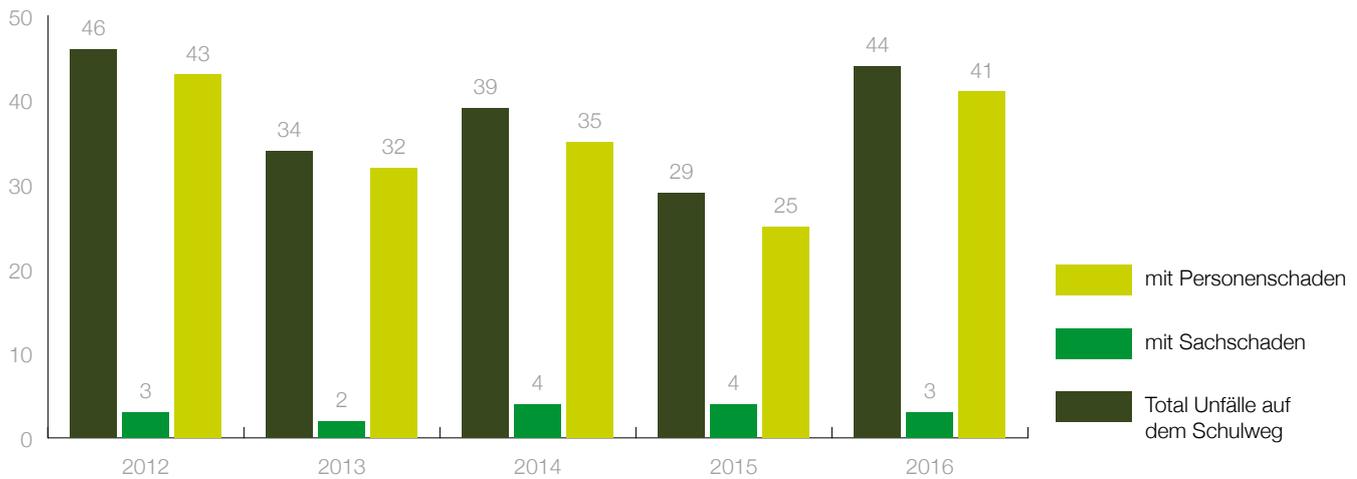


Stadtautobahn St.Gallen

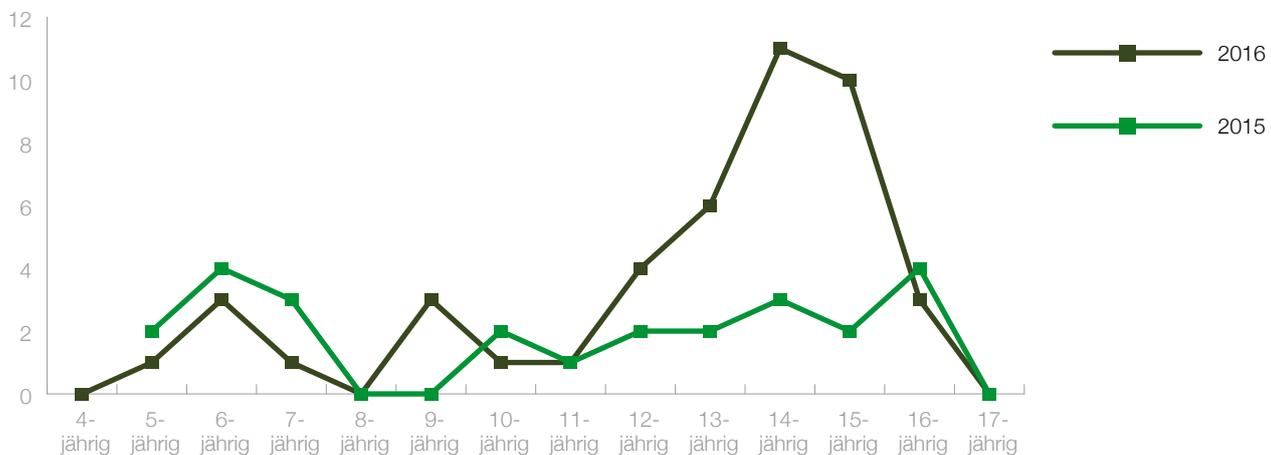
2016 wurden auf der Stadtautobahn (SA1) weniger Verkehrsunfälle registriert (-14). Da die Platzverhältnisse auf der Stadtautobahn sehr eingeschränkt sind, reicht bereits ein Pannenfahrzeug, um den Verkehr zum Erliegen zu bringen. Daher kann der Eindruck entstehen, es geschähen mehr Unfälle auf der Stadtautobahn.

Schulweg

Unfälle auf dem Schulweg

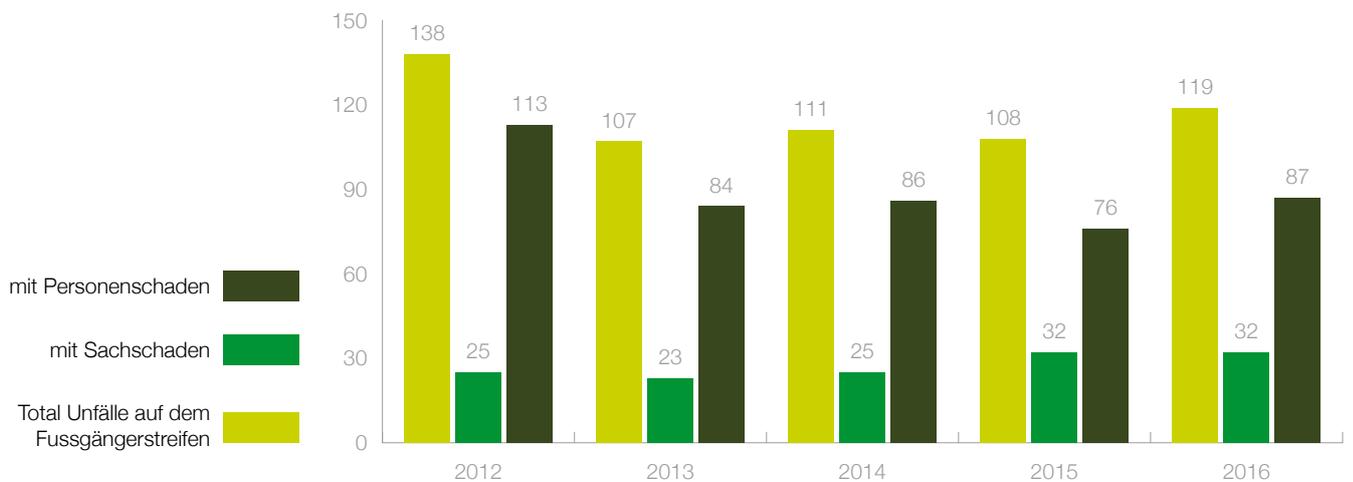


Die Unfälle auf Schulwegen sind stark angestiegen. Betroffen davon sind vor allem die 13 und 15 Jährigen. Dabei ist in zehn Unfällen ursächlich, dass von den Fahrzeugfahrern die Anhaltepflicht vor den Fussgängerstreifen missachtet wurde. Daneben führten aber auch Unaufmerksamkeit, unvorsichtiges Überqueren von Strassen und sonstiges Fehlverhalten zu diesen Unfällen. Diese Unfälle geschahen vor allem morgens und mittags.



Fussgängerstreifen

Unfälle auf dem Fussgängerstreifen

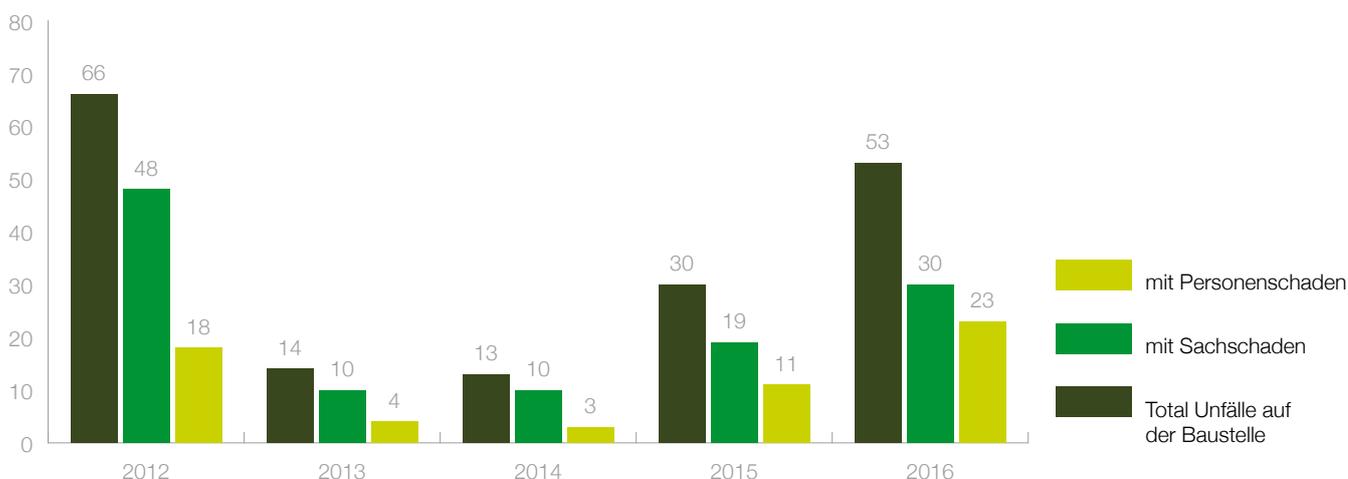


Die Unfälle auf Fussgängerstreifen haben 2016 etwas zugenommen. Bei den meisten Unfällen auf Fussgängerstreifen ist die Unaufmerksamkeit der Fahrer ursächlich, da die Fussgänger grösstenteils (bis zu 55% und mehr) auf der zweiten Hälfte der Fahrbahn verunglückt sind. Dieses Phänomen wurde nun in einer 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 und erste Sofortmassnahmen bereits ergriffen. Die flächendeckende Sanierung wurde mit dem 16. Strassenbauprogramm in Angriff genommen (Umsetzung 2014-2018).

Baustellen

Unfälle bei Baustellen



Die Zahl der Unfälle an den Baustellen im Kanton St.Gallen ist 2016 stark angestiegen. Zu den Unfällen führte Unaufmerksamkeit, Alkohol, Übermüdung und Fehlverhalten der Fahrzeugführer. Auslöser für das Ansteigen der Unfallzahlen sind die Baustellen in Wil, Georg-Renner Strasse, Thal/Buriet Absenkung Kantonsstrasse und St. Margrethen Neubau Zollbrücke. Diese drei Baustellen weisen komplizierte Verkehrsführungen auf und stellen an den Verkehrsteilnehmer hohe Anforderungen.



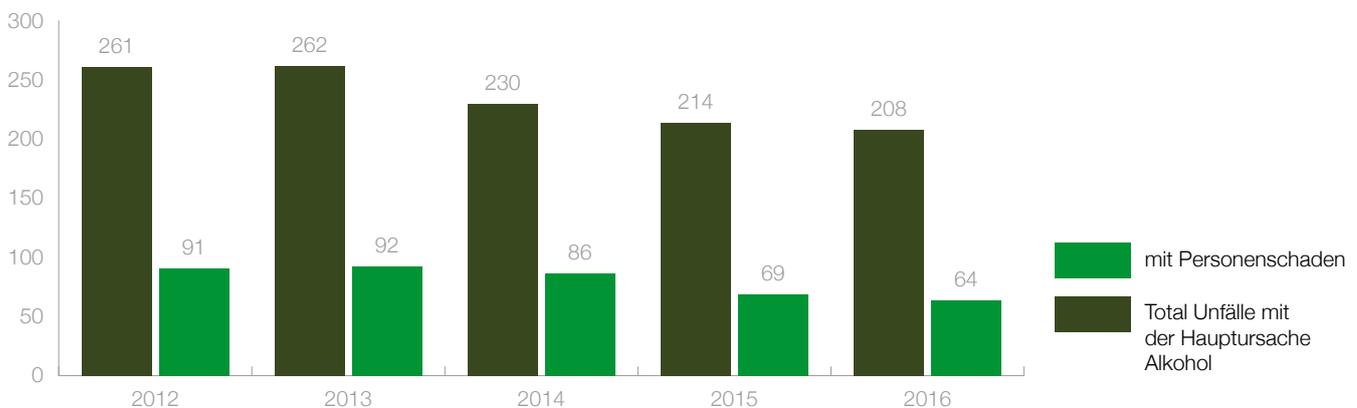
Unfälle nach Hauptunfallursache

Alkohol

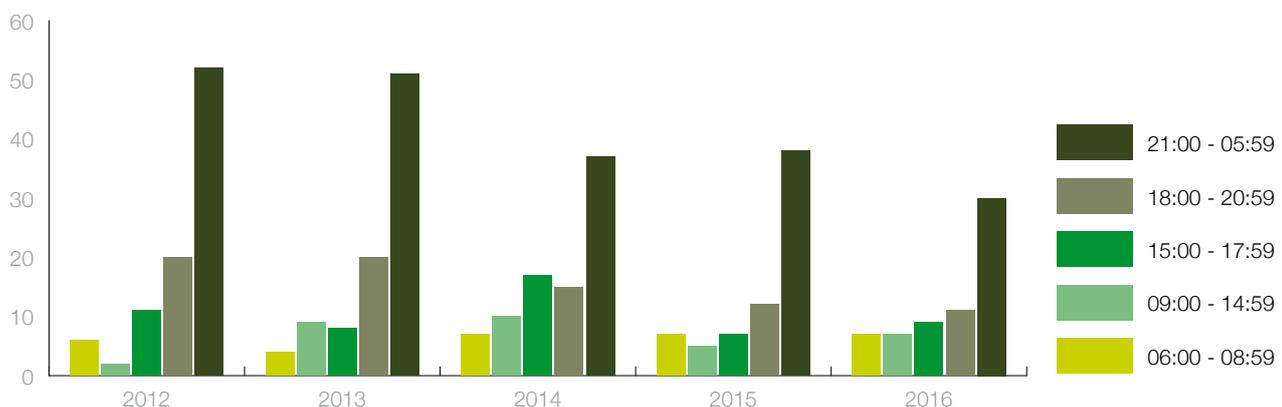
Die Anzahl der Unfälle mit der Ursache Alkohol haben 2016 abgenommen. Auch sind hier weniger Verkehrstopfer zu beklagen. Diese Unfälle geschehen meist nach Feierabend und in der Nacht. Die betroffenen Fahrer kollidieren bei diesen Unfällen meist mit Hindernissen auf und neben der Fahrbahn. Auch kommt es zu Frontalkollisionen oder Unfällen mit querenden Fussgängern.

Dem Alkohol stark erlegen ist die Altersklasse von 22-45 Jahren. Die jüngeren Fahrer halten sich wohl aufgrund der schärferen Alkoholbestimmungen und des provisorischen Ausweises mit Alkohol zurück. Bei den Geschlechtern werden hauptsächlich Männer mit Alkohol am Steuer erwischt.

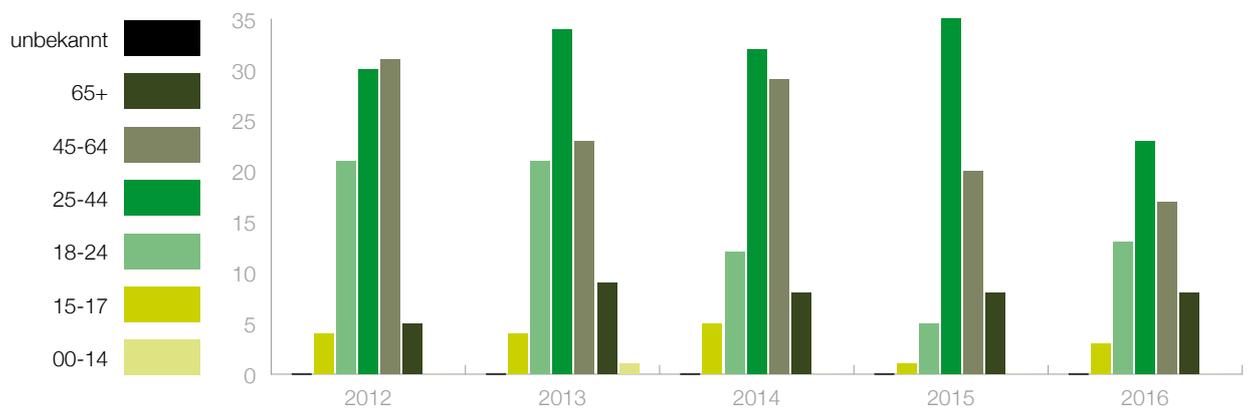
Unfälle mit der Hauptursache Alkohol



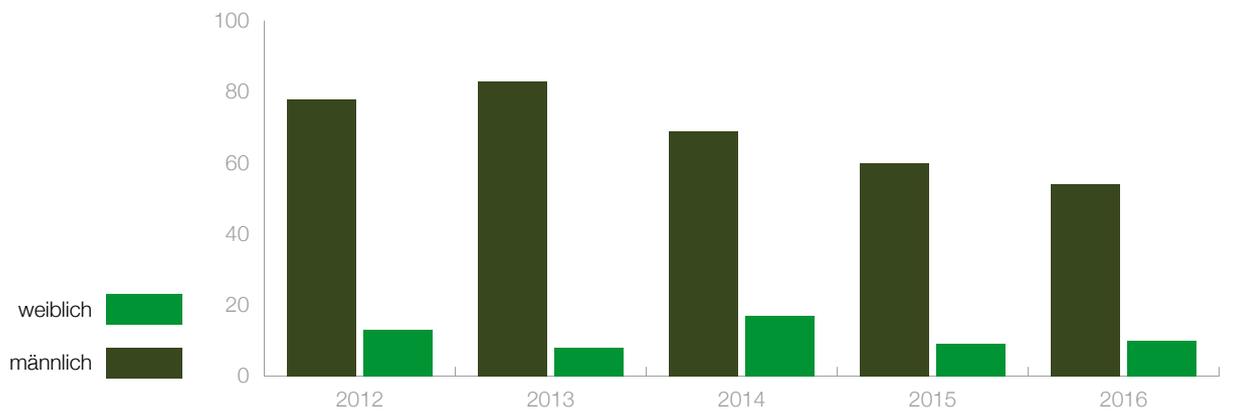
Unfälle mit Personenschaden nach Stunden



Altersgruppe des Hauptverursachers



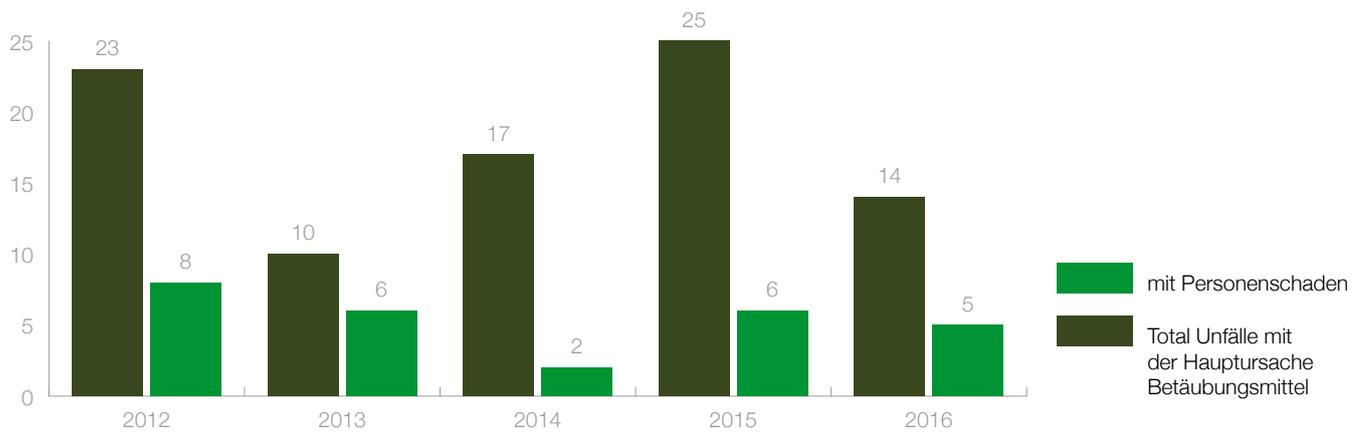
Geschlecht des Hauptverursachers



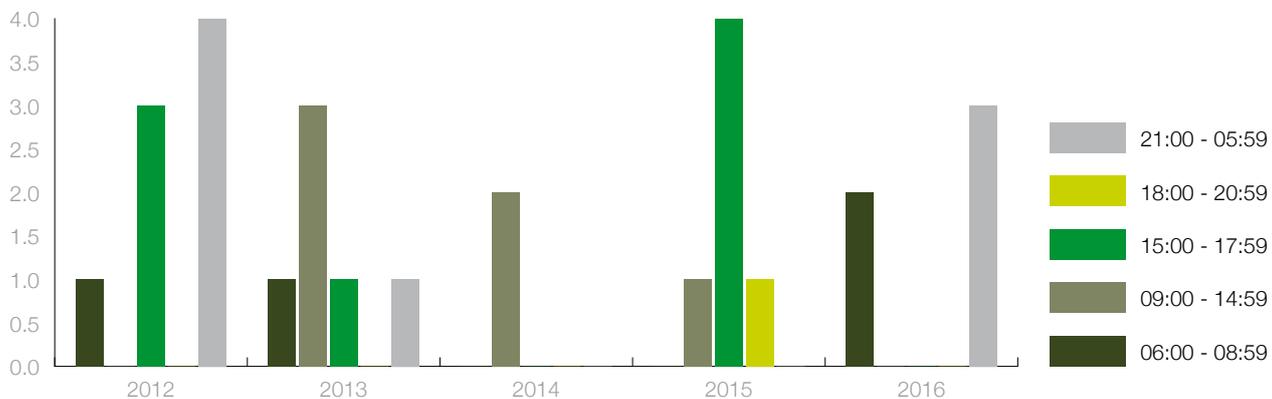
Betäubungsmittel

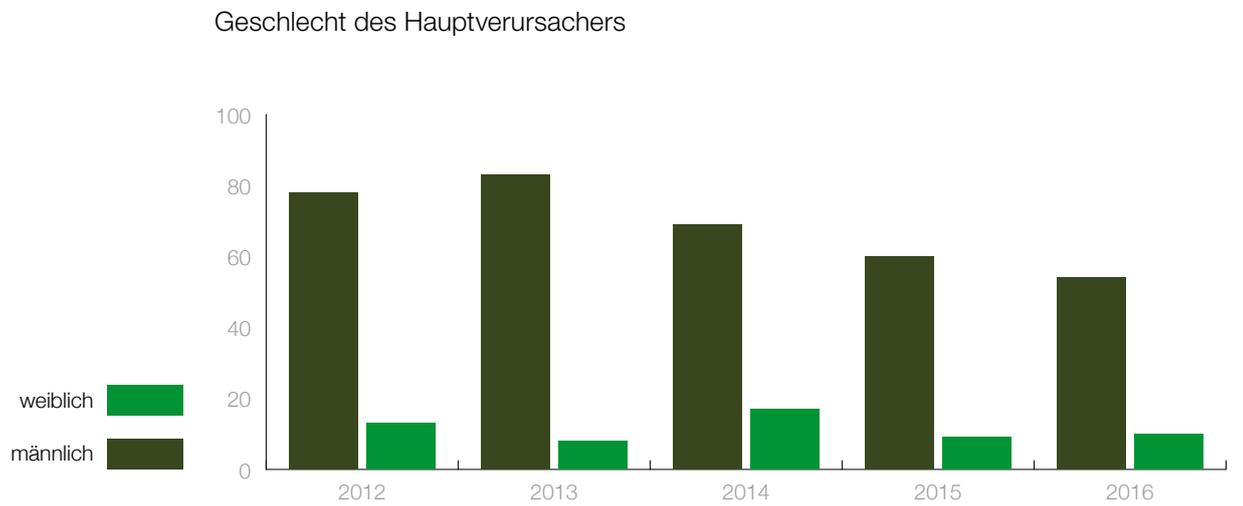
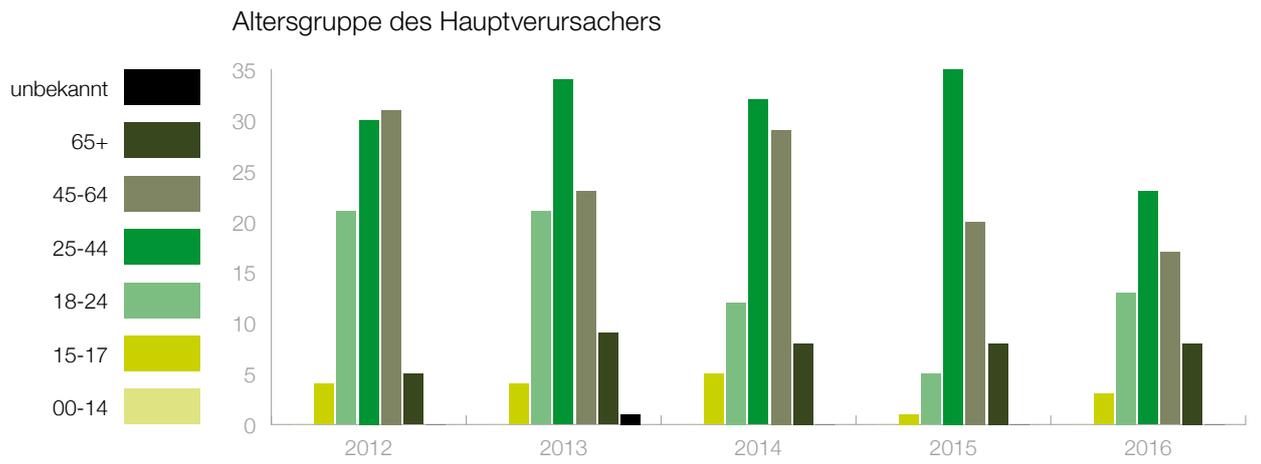
Die Unfälle mit Ursache Betäubungsmittelkonsum sind 2016 rückgängig. Die betroffenen Fahrer kollidieren bei diesen Unfällen gleich jenen unter Alkohol meist mit Hindernissen auf und neben der Fahrbahn. Auch kommt es zu Frontalkollisionen oder Unfällen mit querenden Fussgängern. Die Unfälle unter Drogen geschehen meist in der Nacht oder am frühen Morgen. Vom Alter her fallen Fahrer von 18 bis ins hohe Alter auf. Auch hier verursachen mit Abstand mehr Männer unter Drogen Unfälle als Frauen.

Unfälle mit der Hauptursache Betäubungsmittel



Unfälle mit Personenschaden nach Stunden





Geschwindigkeit

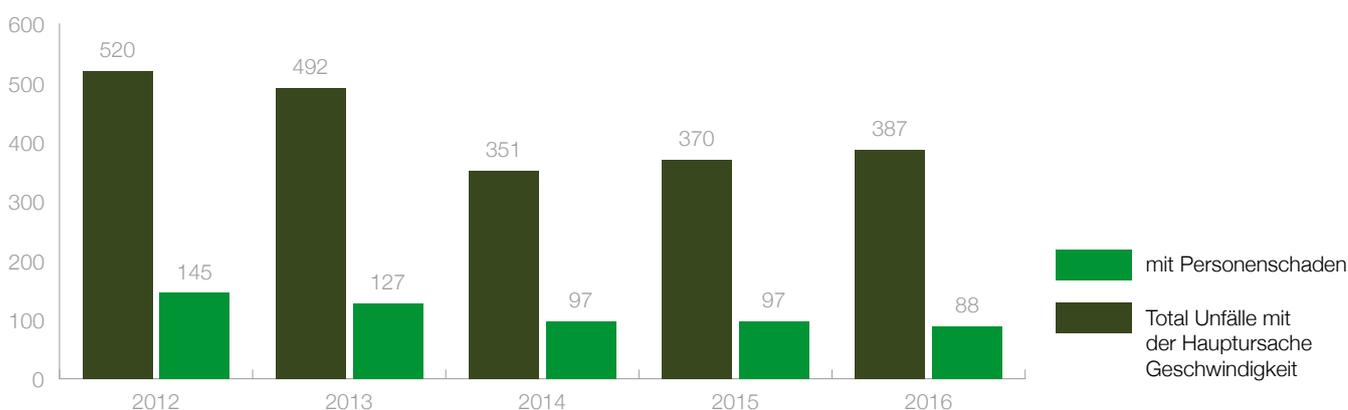
Die Unfälle mit der Ursache der nicht angepassten Geschwindigkeit haben 2016 wieder zugenommen. Glücklicherweise sind jedoch weniger Personenschäden als im Vorjahr zu verzeichnen.

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.

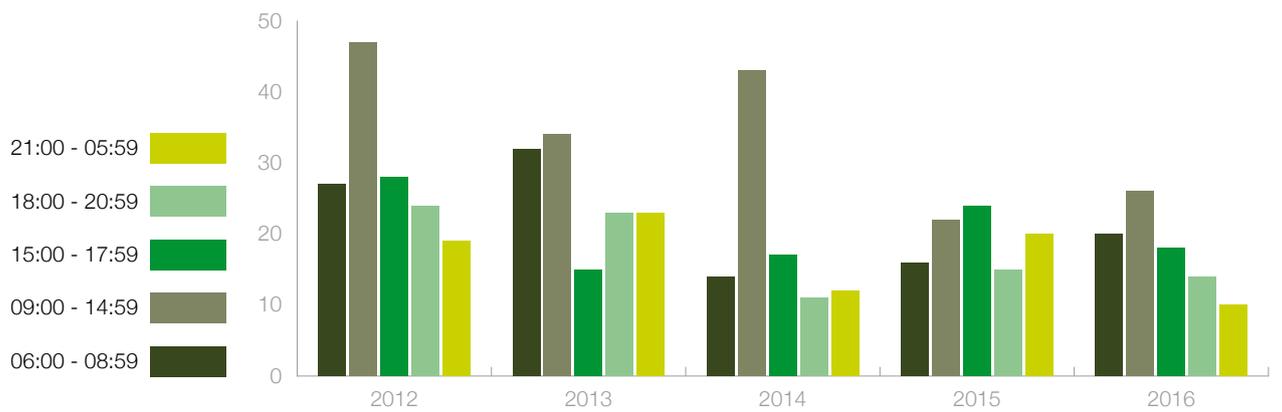
Es mehren sich jedoch die Anzeichen, dass stattdessen im angrenzenden Ausland vermehrt durch Schweizer gerast wird. Auch im Kanton selbst steigt die Zahl der Unfälle mit Ursache Geschwindigkeit seit 2015 an. Für die Kantonspolizei St.Gallen heisst dies, dass wieder vermehrt Geschwindigkeitskontrollen stattfinden müssen.

Zu schnell gefahren wird vor allem morgens und mittags. Dabei sind die zu schnellen Fahrer zwischen 25 und 64 Jahre alt. 1/3 sind Frauen, 2/3 Männer.

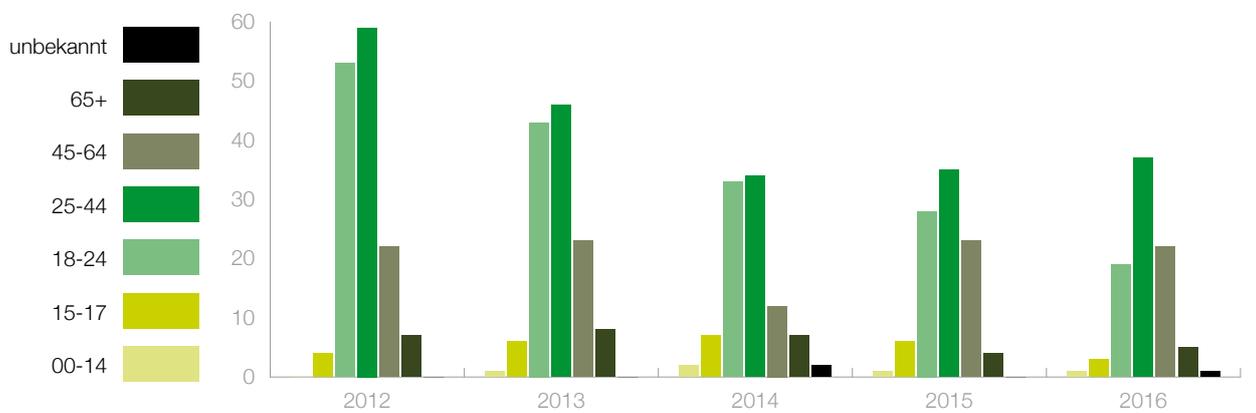
Unfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit



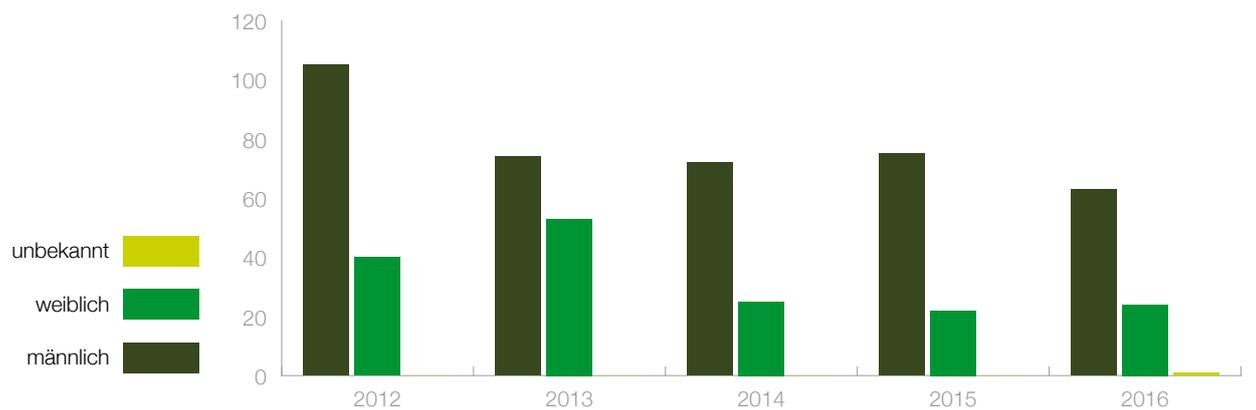
Unfälle mit Personenschaden nach Stunden



Altersgruppe des Hauptverursachers



Geschlecht des Hauptverursachers

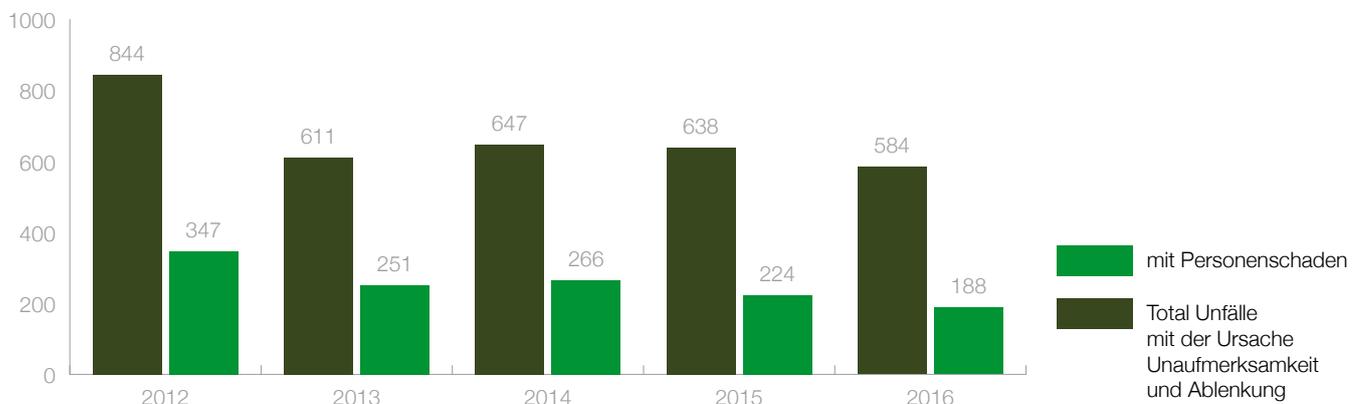


Ablenkung

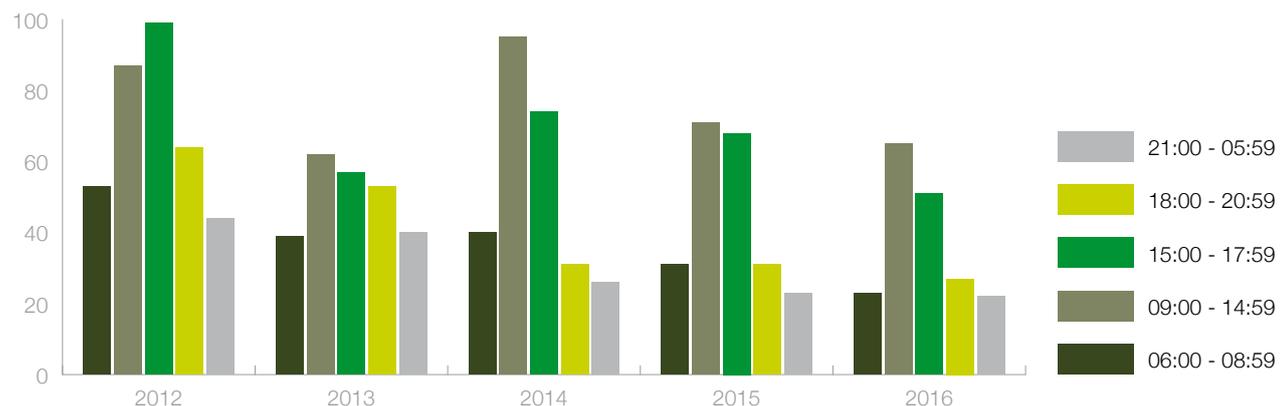
Unfälle mit Ursache Ablenkung haben abgenommen. Auch die hier zu verzeichnende Anzahl an Verkehrsoptionen ist markant zurückgegangen. Der Verkehrssicherheitsfonds hat die Kampagne des TCS «Augen auf die Strasse» unterstützt, welche derzeit noch am Laufen ist und sich diesem grossen Problem annimmt. Erschreckend ist zu sehen, dass unachtsame 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 abgelenkt Unfälle verursachen.

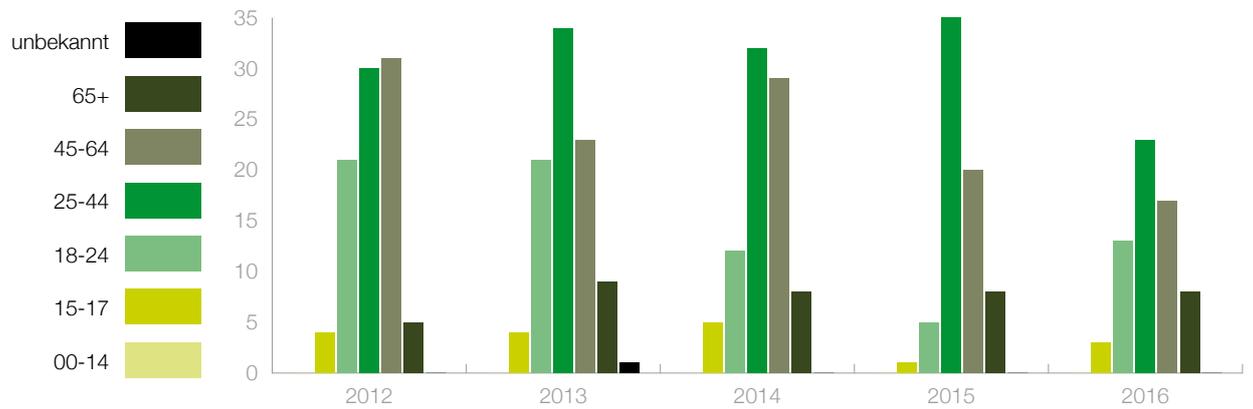
Unfälle mit der Hauptursache Ablenkung



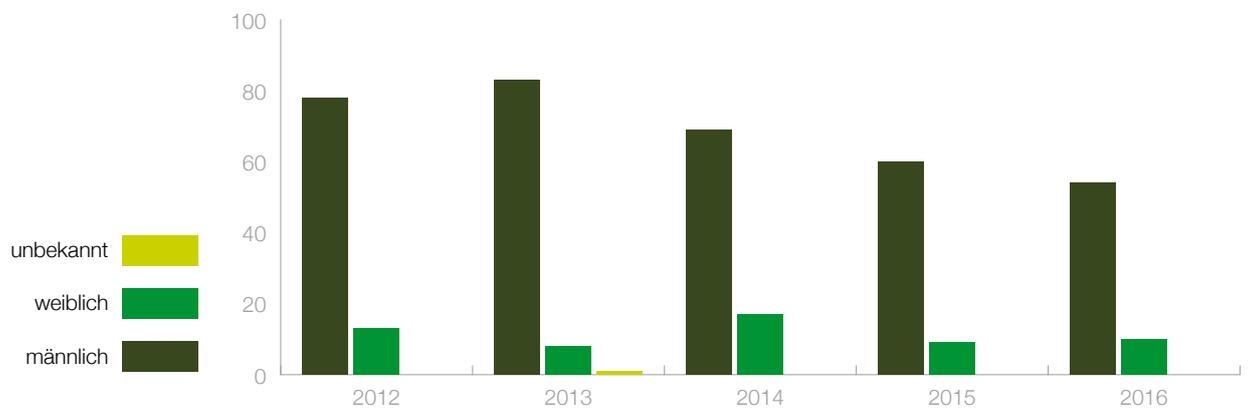
Unfälle mit Personenschaden nach Stunden



Altersgruppe des Hauptverursachers



Geschlecht des Hauptverursachers



Unfälle nach Gemeinden

Unfälle und Verunfallte

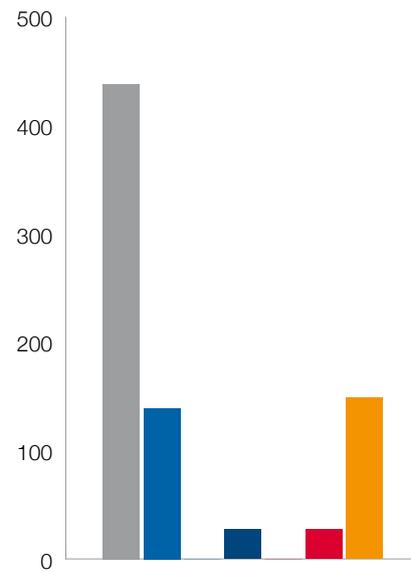
nach Unfallfolgen und Gemeinde

	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
					lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht- verletzte
Total	1836	876	14	190	9	181	927
Altstätten	33	27	0	5	0	5	28
Amden	3	1	0	1	0	1	0
Andwil (SG)	2	0	0	0	0	0	0
Au (SG)	21	27	0	6	0	6	26
Bad Ragaz	25	6	0	1	0	1	5
Balgach	10	2	0	0	0	0	2
Benken (SG)	30	6	0	1	0	1	5
Berg (SG)	4	2	0	0	0	0	2
Berneck	4	1	1	0	0	0	0
Buchs (SG)	46	27	0	4	1	3	32
Bütschwil-Ganterschwil	20	17	0	7	0	7	20
Degersheim	8	8	1	0	0	0	9
Diepoldsau	19	9	0	2	0	2	12
Ebnat-Kappel	7	4	0	0	0	0	5
Eggersriet	7	1	0	0	0	0	1
Eichberg	3	0	0	0	0	0	0
Eschenbach (SG)	41	18	0	6	0	6	15
Flawil	18	6	0	1	0	1	7
Flums	30	8	0	1	1	0	7
Gaiserwald	9	3	0	0	0	0	4
Gams	8	5	0	3	0	3	4
Goldach	17	8	0	4	0	4	5
Gommiswald	8	4	0	2	1	1	4
Gossau (SG)	83	29	1	2	0	2	31
Grabs	11	14	0	2	0	2	16
Häggen Schwil	7	5	0	1	0	1	11
Hemberg	0	3	0	0	0	0	5
Jonschwil	4	7	0	0	0	0	8
Kaltbrunn	14	6	0	2	0	2	9
Kirchberg (SG)	26	10	0	3	0	3	7
Lichtensteig	2	4	1	1	0	1	2
Lütisburg	7	5	0	2	0	2	9
Marbach (SG)	0	3	0	1	0	1	2
Mels	42	23	1	4	0	4	26
Mörschwil	32	11	0	5	0	5	9
Mosnang	10	5	0	2	0	2	4
Muolen	0	0	0	0	0	0	0
Neckertal	7	3	0	0	0	0	4

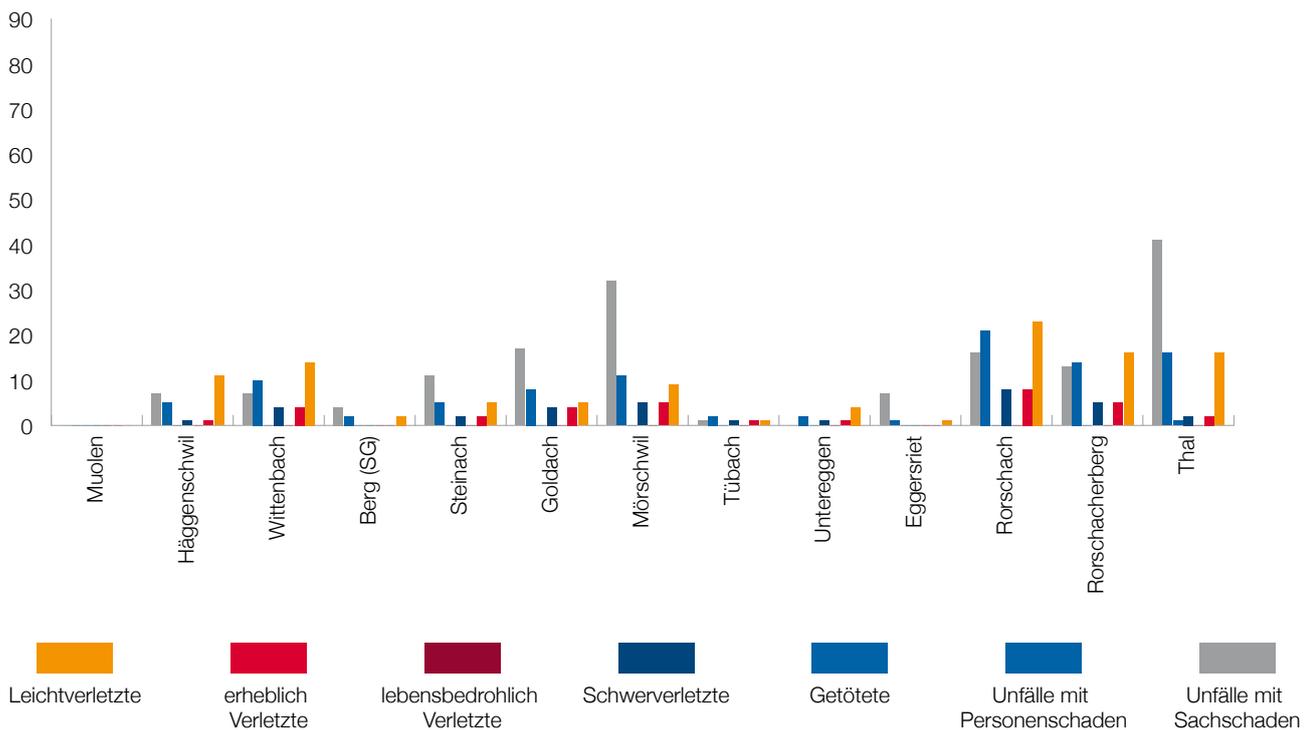
	Unfälle mit Sachschaden	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer- verletzte	davon		
					lebens- bedrohlich Verletzte ¹	erheblich Verletzte ¹	Leicht- verletzte
Nesslau	7	8	1	2	0	2	8
Niederbüren	5	4	0	0	0	0	6
Niederhelfenschwil	4	6	0	2	0	2	4
Oberbüren	29	16	0	5	0	5	16
Oberhelfenschwil	3	0	0	0	0	0	0
Oberriet (SG)	50	21	0	7	1	6	22
Oberuzwil	16	10	0	3	1	2	10
Pfäfers	4	1	0	0	0	0	1
Quarten	21	4	0	1	0	1	3
Rapperswil-Jona	77	50	2	11	1	10	44
Rebstein	5	8	0	2	0	2	7
Rheineck	5	11	0	2	0	2	9
Rorschach	16	21	0	8	0	8	23
Rorschacherberg	13	14	0	5	0	5	16
Rüthi (SG)	18	7	0	0	0	0	9
Sargans	23	10	0	1	0	1	12
Schänis	11	8	0	0	0	0	8
Schmerikon	11	1	0	0	0	0	1
Sennwald	58	14	0	1	0	1	23
Sevelen	28	11	0	1	0	1	12
Steinach	11	5	0	2	0	2	5
St. Gallen	438	139	0	27	0	27	149
St. Margrethen	48	9	0	3	0	3	10
Thal	41	16	1	2	0	2	16
Tübach	1	2	0	1	0	1	1
Untereggen	0	2	0	1	0	1	4
Uznach	24	12	1	1	0	1	12
Uzwil	33	9	0	5	0	5	7
Vilters-Wangs	13	10	0	0	0	0	12
Waldkirch	12	6	1	1	0	1	7
Walenstadt	21	11	0	4	1	3	11
Wartau	27	8	0	1	0	1	9
Wattwil	24	21	3	4	0	4	20
Weesen	1	4	0	1	0	1	5
Widnau	13	13	0	1	0	1	13
Wildhaus-Alt St. Johann	5	4	0	2	1	1	3
Wil (SG)	75	41	0	9	1	8	44
Wittenbach	7	10	0	4	0	4	14
Zuzwil (SG)	20	11	0	1	0	1	15

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

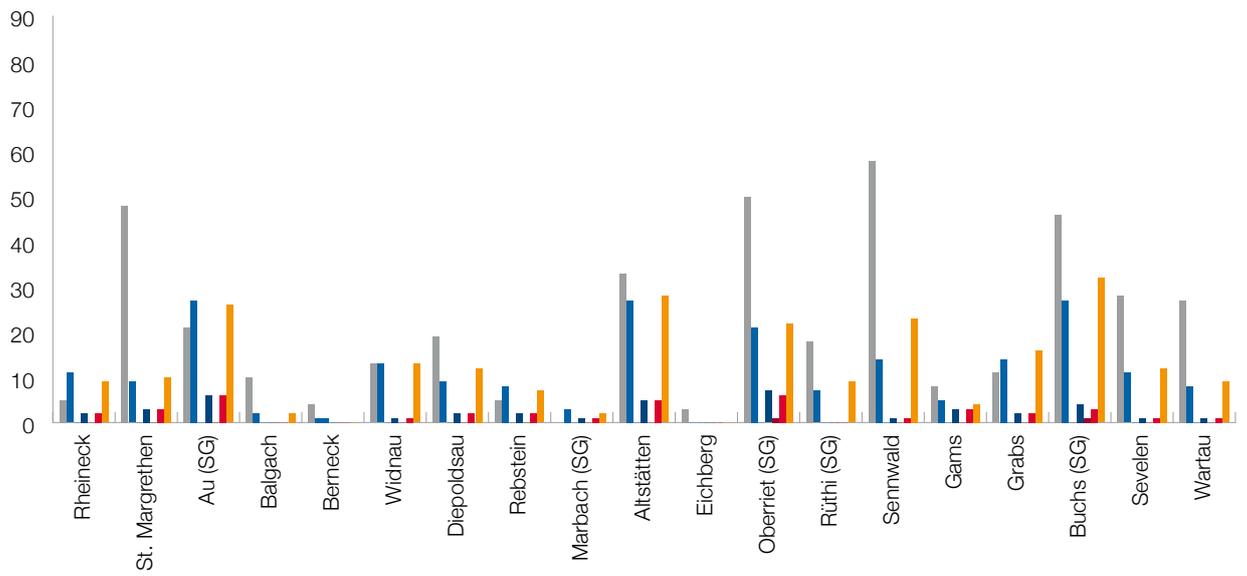
Verkehrsunfälle in der Stadt St.Gallen



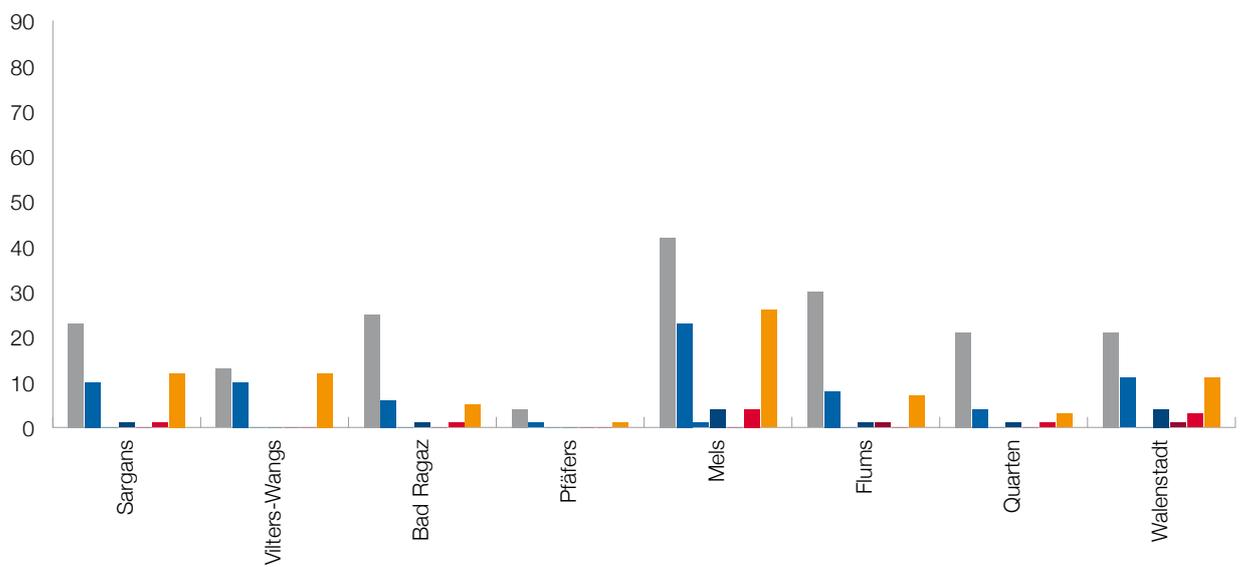
Verkehrsunfälle in der Region Bodensee



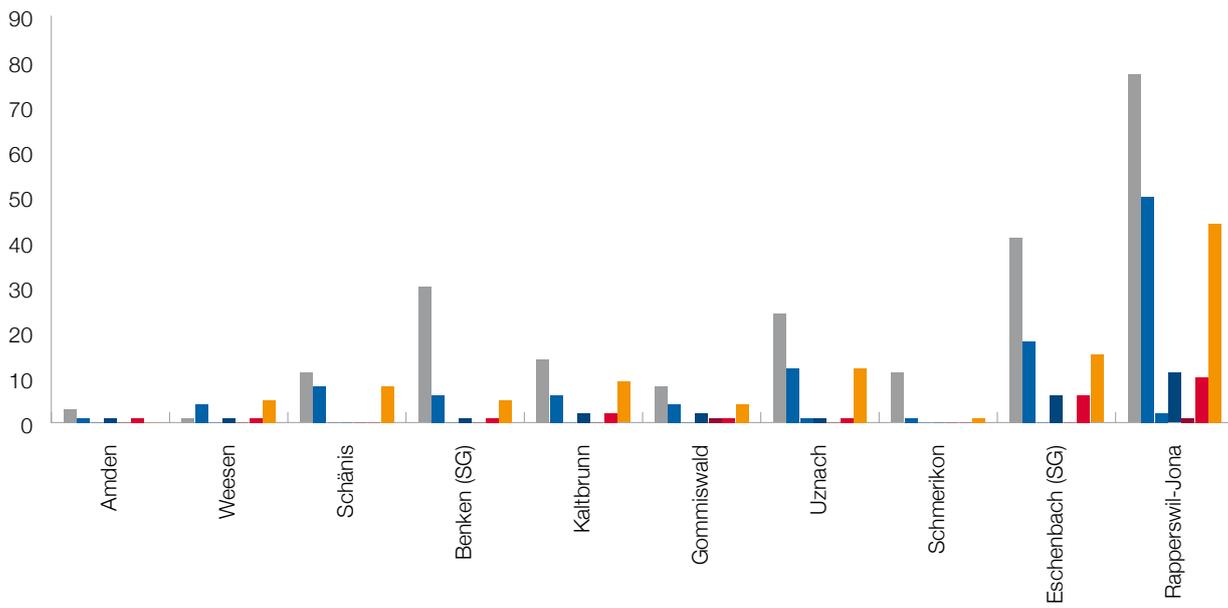
Verkehrsunfälle in der Region Rheintal



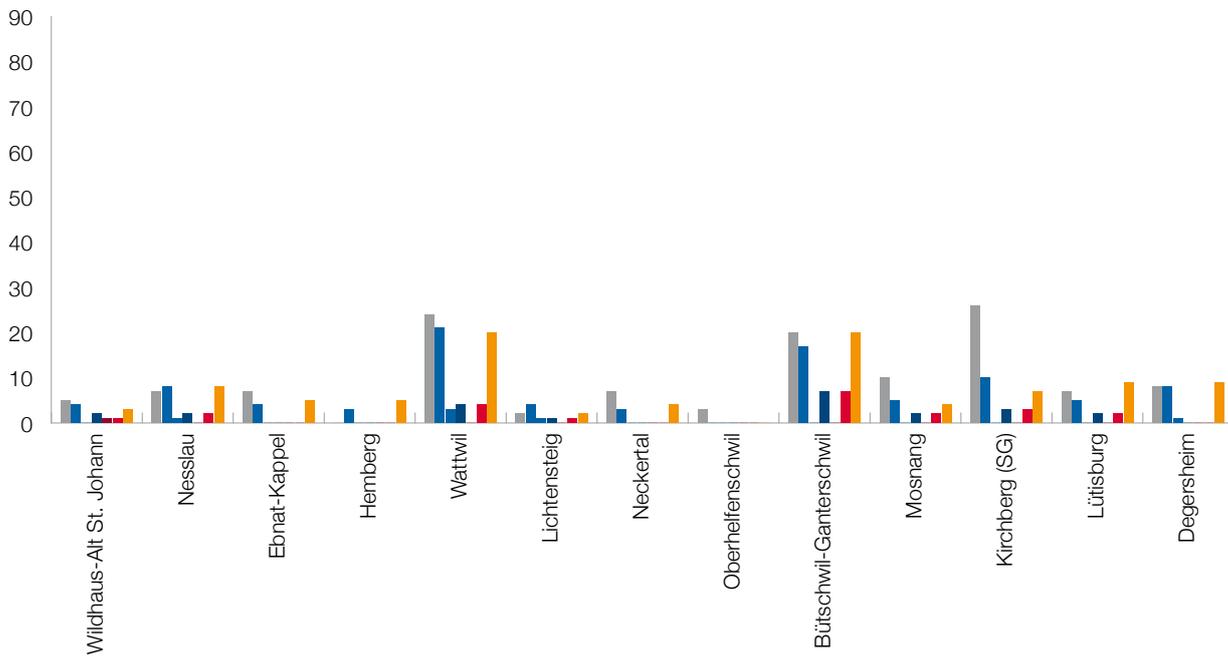
Verkehrsunfälle in der Region Oberland



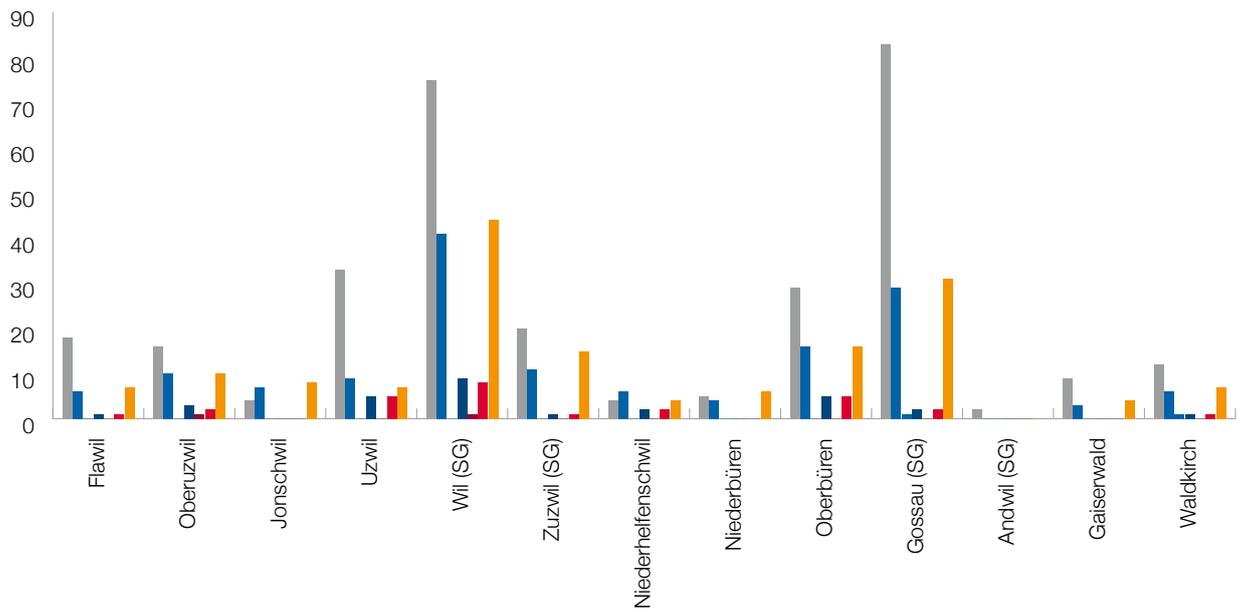
Verkehrsunfälle in der Region See-Gaster



Verkehrsunfälle in der Region Toggenburg



Verkehrsunfälle in der Region Fürstenland



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 2016
Copyright:	© Kantonspolizei St.Gallen © Bundesamt für Strassen ASTRA

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

St.Gallen, März 2017

