

Meldung der Aargauer Zeitung vom [19.3.2020](#) zur **Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2019**

«So tief wie noch nie: Erstmals weniger als 200 Verkehrstote auf Schweizer Strassen

Im letzten Jahr sind hierzulande 187 Menschen bei Verkehrsunfällen gestorben. Das zeigen neue Zahlen des Bundes. Das ist der tiefste Stand, seit die Unfallzahlen erfasst werden. Erneut angestiegen ist die Zahl der schwerverletzten E-Bike-Fahrern.» (Zitatende)

Über Jahre hinweg sanken die Unfallzahlen stetig, mit Ausnahme der E-Bike-FahrerInnen. Das war eine neue Kategorie und sie wurde ab 2011 (vorher als Mofa) separat zu den Radfahrern ohne E-Antrieb erhoben. Obwohl in der Schweiz immer mehr Menschen wohnten, die immer mehr Fahrzeuge immatrikulierten, war diese Entwicklung Europa-weit seit Jahrzehnten zu beobachten. Dieser Trend traf auch für die Motorrad- und Rollerfahrer zu, mit einer einzigen Ausnahme: In Frankreich hielten sich die Zahlen ziemlich konstant.

Doch leider hat sich die Lage im Jahr 2020 geändert, mit einer neuen **Spitze im Jahr 2023**: Deshalb muss man die Zahlen des vergangenen Jahres im Vergleich mehrerer Jahre sehen. In der Übersicht habe ich jeweils pro Zeile die Zahl mit den meisten Opfern hervorgehoben. Dabei sticht das Jahr 2023 heraus. Die 2024er-Zahlen sehen deshalb nicht so positiv aus wie im Presse-Communiqué des ASTRA erwähnt: Fast überall sinkende Zahlen ... – ja, schon, aber von einem **Allzeithoch!**

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Unfallstatistik Strassenverkehr					2020 - 2024	
		Ganzes Jahr (Januar - Dezember)						
Getötete	2020	2021	2022	2023	2024	Trend ¹	Δ 2024 - 2023 ²	
alle Getöteten	227	200	241	236	250	8.2	+ 5.9%	
nach Verkehrsteilnahme								
Personenwagen	71	65	87	75	81	3.0	+ 8.0%	
Personentransportfahrzeuge	1	1	0	1	2	0.2	+ 100.0%	
Sachtransportfahrzeuge	5	4	7	7	8	0.9	+ 14.3%	
Motorräder	52	47	46	50	47	-0.7	- 6.0%	
Motorfahrräder ³	6	3	4	4	3	-0.5	- 25.0%	
E-Bikes	15	17	23	16	25	1.9	+ 56.3%	
Fahrräder	29	22	19	26	20	-1.4	- 23.1%	
Fussgänger	36	37	36	42	48	2.9	+ 14.3%	
auf Fussgängerstreifen	16	14	9	24	11	0.0	- 54.2%	
nicht auf Fussgängerstreifen	20	23	27	18	37	2.9	+ 105.6%	
Fahrzeugähnliche Geräte	2	0	4	4	3	0.6	- 25.0%	
Elektro-Trottinette ³	0	0	3	2	0	0.2	- 100.0%	
Andere ³	10	4	12	9	13	1.1	+ 44.4%	
nach mutmasslicher Hauptursache								
Alkoholeinfluss	24	16	28	26	34	3.0	+ 30.8%	
Geschwindigkeitseinfluss	41	33	36	38	33	-1.1	- 13.2%	
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	26	26	37	27	24	-0.3	- 11.1%	
nach Strassenart								
auf Autobahnen/-strassen	20	19	28	28	25	1.9	- 10.7%	

«**Woher wir kommen**» 1971 war das schlimmste Jahr in der seit 1940 schweizerisch geführten Statistik: Damals waren 1773 Opfer im Strassenverkehr zu beklagen, bei einem bedeutend geringeren Verkehr. In den 70er-Jahren starben **um die 150 Töff-Fahrer im Jahr**, also in jeder grösseren Gemeinde wurde zumeist ein junger Mensch zu Grabe getragen. Einerseits fuhren viele mit einem Moped (50 Kubik Kleinmotorrad) zur Arbeit, andererseits gab es nun viele schnelle Maschinen, deren Fahrwerke nicht mithalten konnten mit den immer stärkeren Motoren. Es gab kaum Schutzbekleidung und das Helmobligatorium wurde erst 1982 eingeführt. Um die vorwiegend jungen Männer zu schützen, wurde 1977 der Stufenführerschein eingeführt. Erst nach einer zweijährigen Phase (ab Prüfungsdatum) auf 125er-Maschinen konnte der Lernfahrausweis für die «grossen Maschinen» gelöst werden. Da die Versicherungsprämien unheimlich teuer waren, sprangen auch viele ab auf 4 Räder, wenn sie sich den Kauf eines Autos leisten konnten. Nur der «harte Kern»

blieb erhalten, das war die Zeit, wo fast jeder jeden kannte. In der Region Zürich traf man sich vor allem am Sonntagabend im Rest. Mühlebach («s’Mühlibächli») in Altendorf/SZ. Dort sah man dann all diejenigen wieder, die man auf den Bündner- oder Zentralschweiz-Pässen angetroffen hatte. 1977 kaufte ich meine erste grosse Maschine, lernte die erste grosse Liebe kennen und gründete im Jahr darauf den «GoldWing-Club Schweiz». In den 80er-Jahren folgte ein grosser Töff-Boom: Nach einer Gross-Demonstration auf dem Bundesplatz in Bern wurde die obligatorische Lenker-Unfallversicherung gestrichen. Schnell zeigte die 125er-Pflicht ihren Erfolg und alljährlich wurde die obligatorische Haftpflicht mit zweistelligen Prozentsätzen nach unten korrigiert. In den 90er-Jahren kam dann der Roller-Boom und es gab kaum eine Familie, in der nicht jemand mit zwei motorisierten Rädern unterwegs war. Und da ja nicht alle Töff-Fahrer böse Typen (inzwischen betrug der Anteil an Frauen beim Lösen der Lernfahrausweise ein Viertel) sein konnten, zumindest nicht die der eigenen Familie, wurde Töfffahren wieder salonfähig. Der erste LOVERRIDE fand 1993 in Bänikon bei Gerlisberg statt, ab dem 3.LOVERRIDE dann auf dem riesigen Flughafengelände in Dübendorf. Seither wird regelmässig im Schweizer Fernsehen darüber berichtet: Das war der gesellschaftliche Ritterschlag!

Zurück zur **Unfallstatistik 2024**: Wenn von schwerverunfallten Personen gesprochen wird, dann sind das sowohl die Unfalldoten wie auch die Schwerverletzten. 2011 wurde der Verletzungsgrad neu definiert, damit unsere von der Polizei registrierten Unfälle (nur die finden den Weg in die Statistik) international kompatibel sind. Die skandinavischen Länder belegen die ersten Plätze, gleich dahinter kommt die Schweiz.

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Unfallstatistik Strassenverkehr Ganzes Jahr (Januar - Dezember)					2020 - 2024	
Schwerverletzte	2020	2021	2022	2023	2024	Trend*	Δ 2024 - 2023 ²	
alle Schwerverletzten	3 793	3 933	4 002	4 096	3 792	16.1	- 7.4%	
nach Verkehrsteilnahme								
Personenwagen	611	738	768	719	684	12.7	- 4.9%	
Personentransportfahrzeuge	32	26	36	38	33	1.4	- 13.2%	
Sachtransportfahrzeuge	47	39	57	53	47	1.4	- 11.3%	
Motorräder	998	1 067	1 063	1 160	1 081	25.9	- 6.8%	
Motorfahrräder ³	71	67	62	73	62	-1.2	- 15.1%	
E-Bikes	521	531	560	595	533	8.8	- 10.4%	
Fahrräder	934	819	769	733	633	-68.8	- 13.6%	
Fussgänger	408	424	445	476	441	11.8	- 7.4%	
auf Fussgängerstreifen	201	202	213	212	177	-3.8	- 16.5%	
nicht auf Fussgängerstreifen	207	222	232	264	264	15.6	0.0%	
Fahrzeugähnliche Geräte	57	62	52	46	37	-5.6	- 19.6%	
Elektro-Trottinette ³	55	89	114	121	139	20.0	+ 14.9%	
Andere ³	59	71	76	82	102	9.7	+ 24.4%	
nach mutmasslicher Hauptursache								
Alkoholeinfluss	401	363	432	439	414	10.2	- 5.7%	
Geschwindigkeitseinfluss	468	513	477	540	448	-1.3	- 17.0%	
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	531	597	565	609	594	13.8	- 2.5%	
nach Strassenart								
auf Autobahnen/-strassen	144	219	231	239	213	15.8	- 10.9%	

Konzentrieren wir uns auf die TöfffahrerInnen: Mit 1081 bewegen wir uns in den Zahlen der Jahre 2021 (1067, da waren es 14 weniger) und 2022 (1063, da waren es 18 weniger) – 2020 im Pandemiejahr waren es 83 Schwerverletzte weniger! **Der unrühmliche Rekord steht im Jahr 2022 mit 79 Personen mehr als 2024!**

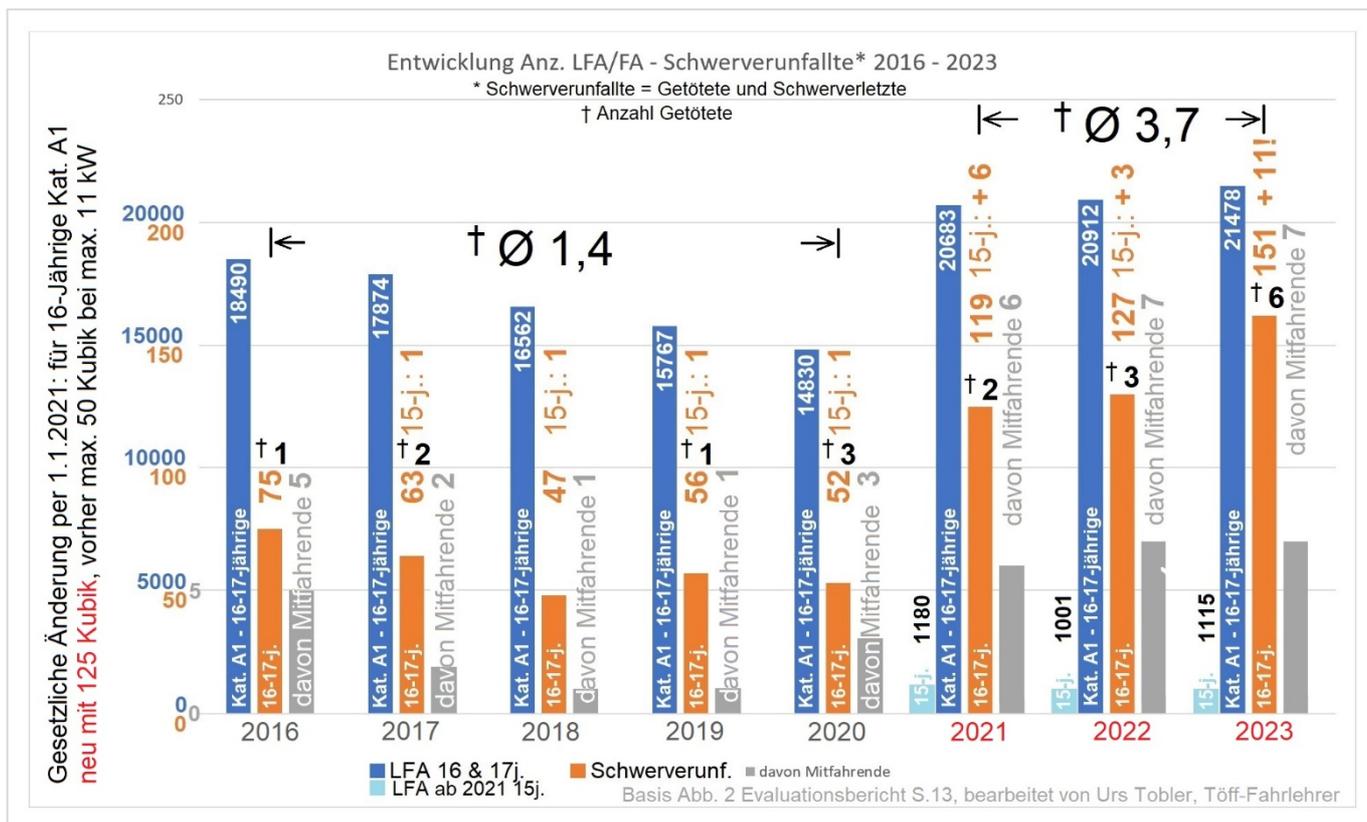
Ob diese Zahl mit den vielen Neulenkern (mit Lernfahrausweis oder frischem Führerausweis) durch die Regeländerung zu tun hatte? Ich spreche da die Werbekampagne 2020 an für Direkteinstieg, letzte Chance! Alle die ihren Lernfahrausweis bis zum 31.12.2020 gelöst hatten, profitierten von den alten Regeln. Diese wurden nach 18 Jahren zugunsten von «für mehr Sicherheit» abgeschafft ... !

Unter besonderer Beobachtung standen die 15-17jährigen Neulenkern: Aufgrund eines Bundesratsbeschlusses erfolgte zur vorgesehenen Änderung für diese Altersgruppe eine Vernehmlassung. Zur Auswahl stand eine "gewerbe-freundliche" Variante und eine "sicherheitsorientierte" Variante, wobei die Interessen des Handels mit der Neuerung, dass bereits 15-Jährige auf Tempo 45 km/h-reduzierten Fahrzeugen und 16-Jährige bereits 125er-Maschinen bis max. 11 kW fahren dürfen, schliesslich umgesetzt wurde. Entsprechende Umstellungen in den Niederlanden und in Österreich zeigten einen massiven Anstieg der Unfälle in dieser Altersgruppe, die «bfu» und Fachkreise, darunter auch die Fahrlehrerschaft, warnten.

Ich zitiere wieder aus der Einführung des 25-seitigen Evaluationsberichtes: «... Gleichzeitig hat sich die durchschnittliche Anzahl der mit einem (Klein-)Motorrad schwerverunfallten 15- bis 17-Jährigen mehr als verdoppelt (von durchschnittlich 66 Schwerverunfallten pro Jahr (2014-2020) auf 139 Schwerverunfallte pro Jahr (2021-2023); +111 %). Auch die Bedeutung der (Klein-)Motorradunfälle am Gesamtunfallgeschehen der 15- bis 17-Jährigen hat stark zugenommen. Im Jahr 2023 sind 67 % (162 Personen) aller schwerverunfallten Jugendlichen in dieser Altersgruppe auf einem (Klein-)Motorrad schwer verunfallt. In den Jahren 2014 bis 2020 lag dieser Anteil zwischen 33 und 48 %. Die Unfallzahlen sind vor allem bei den 16- und 17-Jährigen gestiegen.»

Vor der Einführung der Kat. A1 für 16-Jährige, die zuvor wegen einer Gesetzeslücke und einem findigen Motorradimporteure Kat. F-Motorräder und -roller mit einer Höchstgeschwindigkeit von erst 40 km/h, später auf 45 km/h korrigiert, führen durften, wurde im Jahr 2003 eine schweizerische Kategorie geschaffen mit 50 Kubik, jedoch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Ein solches Fahrzeug fährt normalerweise eine Geschwindigkeit von max. 60-80 km/h. Da es recht schmalbrüstig motorisiert war, lud es kaum ein, zu zweit zu fahren. So konnten motorradbegeisterte Jugendliche ihren Töff-Traum leben mit einem relativ kalkulierbaren Risiko. Diese Fahrzeugkategorie bestand in dieser Form nur in der Schweiz, weshalb die Importeure schon lange Druck machten, dies zu ändern. Ich zitiere den Obmann des Zweiradverbandes, heutiger Präsident der FIM-autorisierten Rennhoheit «swissmoto» (früher: FMS, Föderation Motorradfahrer Schweiz) alt-NR Walter Wobmann: Unsere 16-Jährigen sind bestimmt nicht dümmer als die Jungen anderer Nationen, die z.B. in Italien oder Spanien schon längere Zeit 125er-Maschinen fahren durften. Die Sicherheit im Strassenverkehr hat nichts mit Intelligenz zu tun – wahrscheinlich gibt es in der Schweiz mehr Jugendliche mit einem höheren Schulabschluss als in diesen Ländern. Aber sie wachsen in einer sehr geschützten Umgebung auf, haben wenig Möglichkeiten, Verkehrserfahrung zu sammeln, abgesehen davon, dass sie als Mitfahrende in Autos wohl mehr Informationen auf ihrem Handy konsumieren, als dass sie sich mit dem Strassenverkehr und dessen Problemen beschäftigen. Da bei uns sehr regelkonform und sehr wenig intuitiv gefahren wird, haben es Fahranfänger schwer, erlaubt ihnen noch zusätzlich das Gesetz **ohne Begleitung** diese Erfahrungen zu sammeln. Als Verkehrspädagoge bezeichne ich dies schon als fahrlässig, und zwar fahrlässig vom Gesetzgeber, der eigentlich seine Bürger schützen sollte, so auch vor sich selbst!

Wie von uns Fachleuten erwartet, liessen die alarmierenden Zahlen nicht lange auf sich warten! Ich zitiere aus der Einführung des 25-seitigen Evaluationsberichtes: «Viele der im Zeitraum 2021 bis 2023 schwerverunfallten 15- bis 17-jährigen (Klein-)Motorradlenkerinnen und -lenker sind in den ersten 5 Monaten nach Erhalt des LFA verunfallt. Ab dem 6. Monat nehmen die Unfallzahlen deutlich ab. Die Gründe für diesen Abfall sind nicht erklärbar.»



Skala Blau zeigt die Anzahl der 16- und 17-Jährigen mit einem Lernfahrausweis(LFA)/Führerausweis (FA) am 31.Dez.
 Skala Orange zeigt die Anzahl der Schwerverunfallten, seit 2021 speziell vom ASTRA beobachteten 16- & 17-Jährigen.
 Skala Grau zeigt der Anteil der Mitfahrenden bei den seit 2021 stark ansteigenden Zahlen der Schwerverunfallten.

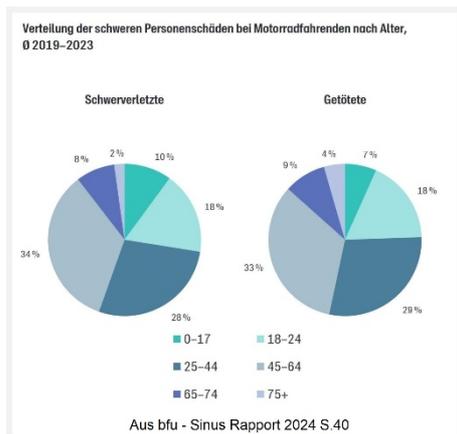
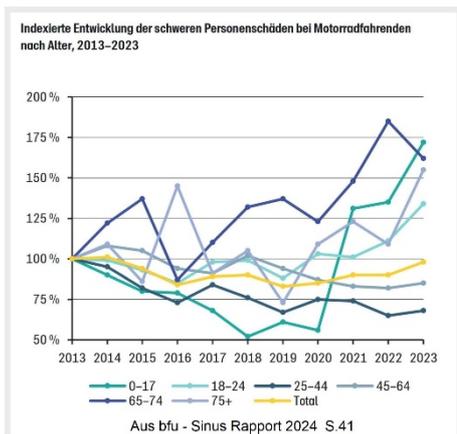
Bereits anlässlich der Vorstellung der neuen Regelung im Jahr 2003 hatte ich darauf hingewiesen, dass es nicht vernünftig sein kann, einem 16-Jährigen einen Lernfahrausweis für 16 Monate auszustellen. Das Ziel aus der Sicht der Verkehrssicherheit müsste sein, sie so schnell wie möglich auszubilden und zur Prüfung zu bringen. Mein Vorschlag wären 2 Monate zum Besuch des obligatorischen Unterrichts und dann eine Verlängerung um max. 7 Monate. Ein anderer Vorschlag, sie zur Prüfung zu motivieren, wäre, dass nur wer eine Kat. A1-Prüfung hat, sich mit 18 Jahren einen Lernfahrausweis für die Kat. A beschr. holen kann. Dann würden alle, die von einem grösseren Töff träumen, gezwungen, zuvor die 125er-Prüfung zu machen. Der Sprung zu den 125ern bedeutete auch, dass sie Autobahnen benützen dürfen. Da liesse sich die Autobahnbenützung ebenfalls vom Alter abhängig machen, dass der Lernfahrausweis vor 18 keine unbegleiteten Lernfahrten zulässt. Zur Begleitung bei Motorradfahrern könnten neu dieselben Regeln gelten wie bei Begleitfahrten für Autos: Mindestens 23 Jahre alt und 3 Jahre im Besitz des Führerausweises. In der Begleitung des Fahrlehrers oder eines Ausbildners könnte das Autobahnfahren unter Aufsicht geübt werden. Weitere Möglichkeiten zur Verschärfung der Regeln könnte ich mir eine bessere Theorie-Ausbildung für Töfffahrer vorstellen, mit beispielsweise einer separaten fahrzeugspezifischen Theorieprüfung und anlässlich dieser z.B. eine verpflichtende Vorführung eines Filmes, der auf die speziellen Gefahren des Zweiradfahrens hinweist und auch die Thematik der Unfallsituation der jugendlichen Fahrer berücksichtigt. Ich erinnere mich, dass in den 80er-Jahren anlässlich der Theorieprüfung zumindest im Kanton Zürich für die Töfffahrer ebenfalls ein Film gezeigt wurde, der extra dafür geschaffen wurde. Leider entsinne ich mich nicht mehr des Titels, aber auf jeden Fall stand «Töff» darin Dies war noch vor der Tramstrasse 100-Zeit.

Mit dem Evaluationsbericht des ASTRA steht nun eine fundierte Studie zur Verfügung, auf deren Basis mit allen Beteiligten an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit diskutiert werden kann, verursacht durch die fahrlässige Regeländerung, im Jahr 2018 angekündigt und im Jahr 2021 in Kraft gesetzt, ohne entsprechende Begleitmassnahmen. Die einzige Begleitmassnahme war das spezielle Monitoring dieser Altersgruppe, um festzustellen, was in allen anderen europäischen Untersuchungen schon feststand: Das dies zu einer drastischen Unfallzunahme in dieser Altersgruppe führen würde, und durch unser System, dass ein Jugendlicher bis zu 8 Monate* ohne je eine Fahrschule besucht zu haben, mit 16 Jahren selbst Erfahrungen im Verkehr sammeln darf. **2023** wurden 162 Schwerverunfallte, darunter 6 tödlich verunfallte Jugendliche im Alter zwischen 15 und 17 Jahren verzeichnet. Unter schwerer Verletzung definiert der Gesetzgeber «Ausfall von 3 Monaten und mehr bis hin zur IV». Mit anderen Worten, bei 156 Jugendlichen wurde das Leben u.U. für den Rest unwiederbringlich zerstört. In den Jahren 2014-2020 (Beobachtungsphase vor der Regeländerung waren es im Schnitt 66 Schwerverunfallte, mit 1.4 Getöteten jährlich – nach der Änderung über die 3 Jahre im Schnitt 139 (+ 111%), die Todesrate lag nun bei 3.7 (+ 165%) jährlich im Schnitt, Tendenz steigend.

Was mich am meisten ärgert, ist die Tatsache, dass von der Fahrlehrerschaft zur Regeländerung nichts gefordert und nichts vorbereitet wurde. Während der Pandemie wurde der für diese Zusammenarbeit mit den Ämtern spezialisierte Motorrad-Fahrlehrer-Verband aufgelöst. Zwar wurde eine spezielle Fachgruppe Motorrad gebildet, die aber ausser einer «Chropfleerete» im Jahr 2023 bis heute nichts unternommen hat. Anlässlich dieser konstituierenden Sitzung in Bern konnte zwar ein riesiges Potential an engagierten Zweiradspezialisten, auch in der welschen Fahrlehrerschaft, erkannt werden, aber danach wurde ein grosser Teil gleich wieder «ausgeladen», und zwar genau diejenigen, die bereits in anderen Gremien Zweiradinteressen vertraten und dadurch bestens vernetzt waren. Auch ich wurde ein solches «Opfer», weil ich zu dieser Zeit die Interessen der Motorradfahrer in der «Qualitäts-Kommission» des SFV vertrat.

Aufgerufen sind alle in der Branche, vom Handel über die Versicherungen, der «bfu» (dort würden offene Türen aufgestossen!), der Fahrlehrerschaft, den Fahrlehrerschulen und über die Strassenverkehrsämter und deren Vereinigung «asa» jetzt aktiv zu werden und mit dem ASTRA konstruktiv die Zukunft der Zweiradsicherheit zu gestalten. Dazu müssten vielleicht neue Pfade beschritten werden, Änderungen, wie z.B. dass die einmal absolvierte Grundschulung (in der Regel auf einem Automatik-Roller im Alter von 15 oder 16 Jahren) für den Rest des Lebens gültig ist, unabhängig, ob man je eine Führerprüfung abgelegt hat, in Frage gestellt werden und andere Vorschläge, wie ich sie schon oben aufgelistet habe, begutachtet werden.

*) Lernfahrausweis 4 Monate gültig, 2.Lernfahrausweis nochmals 4 Monate (also 8 Mte ohne Grundschulung möglich)



Das müsste dir zu denken geben ... !

Sterbe-Risiko junger Männer

Im Vergleich zu anderen Gesundheitsproblemen fällt das niedrige Alter der im Strassenverkehr Verunfallten auf. Das mittlere Sterbealter ist ähnlich niedrig wie bei den Suiziden: Von 1000 Sterbefällen pro Jahr sind bei den 15- bis 44-jährigen Männern 55, bei den 1- bis 14-jährigen Knaben sogar 74 auf Strassenverkehrsunfälle zurückzuführen.

Polizeilich erfasste Unfälle bilden wahrscheinlich nur 1/3 ab !

Die Bedeutung des Unfallgeschehens im Strassenverkehr wird häufig unterschätzt. Zum einen, weil die Entwicklung in den letzten 50 Jahren so erfreulich war, zum anderen, weil das Gesamtausmass nur unvollständig bekannt ist. Die Schwere der Verletzungen und die Langzeitfolgen werden in der amtlichen Statistik nur ungenügend erfasst. Zudem werden nicht alle Unfälle mit Personenschäden im Strassenverkehr polizeilich registriert. Von den 80 000 Verletzten wurden nur 20 000 – also rund ein Viertel – polizeilich registriert. Von den 34 000 verletzten Velofahrenden ist sogar nur jede und jeder Zehnte der Polizei bekannt.

Aus bfu - Sinus Rapport 2023 S.10