



AXA Stiftung
Prävention

Studie der Stiftung für Prävention der AXA zum subjektiven Sicher- heitsempfinden im Strassenverkehr

Inhalt

1. Ausgangslage	3
2. Ansatzpunkte für zielgerichtete Kommunikation	4
2.1 Zwischen Wahrnehmung und objektiven Daten	4
2.2 Wirksame Präventionsmassnahmen mit gesellschaftlicher Unterstützung	10
2.3 Schlüsselakteure bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit	10
2.4 Einschätzung der Sicherheitsentwicklung im Strassenverkehr der letzten fünf Jahre	11
3. Fazit	12
Anhang	13
Literaturverzeichnis	16
Impressum	17

1. Ausgangslage

Im Auftrag der Stiftung für Prävention der AXA führte die Ipsos SA zwischen dem 25. Juli und dem 21. August 2024 eine Online-Befragung zum subjektiven Sicherheitsempfinden im Strassenverkehr durch¹.

Der vorliegende Bericht legt ein besonderes Augenmerk auf Abweichungen zwischen den erhobenen subjektiven Wahrnehmungen und bestehenden objektiven Daten aus Unfallstatistiken oder wissenschaftlichen Evaluierungen der Wirksamkeit bestehender Massnahmen. Solche Diskrepanzen weisen auf ein strategisches Kommunikationspotenzial hin. Indem sie sichtbar gemacht werden, können sie dazu beitragen, die Bevölkerung für reale Risiken zu sensibilisieren und ihr Vertrauen sowie ihre Zustimmung zu besonders vielversprechenden Präventionsansätzen zu stärken.

Darüber hinaus sind im Rahmen der Befragung geäusserte Warnsignale – wie ausgeprägte Unsicherheitsgefühle oder eine wahrgenommene Verschlechterung der Verkehrssicherheit – ebenfalls zu berücksichtigen.

Ebenso verdienen wirksame Massnahmen, die gemäss Befragung auf breite Akzeptanz stossen, besondere Beachtung. Diese Informationen bilden eine wertvolle Grundlage, um gut akzeptierte und effektive Massnahmen gezielt zu stärken.

Auch die individuelle Verantwortung, die von der Mehrheit der Befragten als ein zentraler Einflussfaktor zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen wird, sollte gezielt gefördert werden.

Um die Ergebnisse einordnen und validieren zu können, erfolgt – sofern sinnvoll und methodisch möglich – ein Abgleich mit weiteren Erhebungen zu verkehrsbezogenen Einstellungen wie etwa der Bevölkerungsbefragung der BFU (BBB) oder dem E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA).

¹ Wird in diesem Bericht als StIP-Befragung bezeichnet

2. Ansatzpunkte für zielgerichtete Kommunikation

2.1 Zwischen Wahrnehmung und objektiven Daten – mit Blick auf die relevantesten Diskrepanzen

2.1.1 Sicherheitsempfinden im Strassenverkehr nach Mobilitätsformen

Gemäss der StiP-Befragung fühlen sich rund drei Viertel der Befragten im Schweizer Strassenverkehr grundsätzlich (sehr) sicher (s. Tabelle 1a und Anhang A1). Lediglich 7 % geben an, sich eher oder sehr unsicher zu fühlen, während etwa ein Fünftel antwortet, dass sie sich weder sicher noch unsicher fühlen. Aufgeschlüsselt nach Mobilitätsformen zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede im individuellen Sicherheitsempfinden: Die höchste wahrgenommene Sicherheit wird das Fortbewegen mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Zu-Fuss-Gehen zugeschrieben. Auch Personen, die mit dem Auto unterwegs sind, fühlen sich mehrheitlich sicher; lediglich 5 Prozent der Befragten geben an, sich beim Autofahren insgesamt eher oder sehr unsicher zu fühlen. Deutlich häufiger wird ein Unsicherheitsgefühl von Motorradfahrenden, Mofa-Fahrenden sowie Nutzerinnen und Nutzern von E-Bikes und Velos geäussert – rund ein Viertel dieser Gruppen fühlt sich beim Fahren unsicher. Noch ausgeprägter ist das subjektive Unsicherheitsempfinden bei der Nutzung von E-Trottinets: Etwa ein Drittel der Befragten gibt an, sich dabei unsicher zu fühlen.

Tabelle 1a: Empfundene Sicherheit – Allgemein und nach Mobilitätsform

	Öffentlicher Verkehr (Bus, Tram, Bahn)	Gehen / Laufen (zu Fuss)	Auto	Motorrad	Motorroller / Mofa / Scooter	(Traditionelles) Velo	Elektro-Velo (E-Bike)	Elektro-Trottinette/ - fahzeugähnliche Geräte (E-FaG)	Total
Sehr sicher - eher sicher	86%	83%	76%	39%	35%	43%	45%	29%	75%
Neutral	11%	14%	19%	36%	38%	33%	33%	37%	19%
Eher unsicher - sehr unsicher	3%	4%	5%	25%	26%	25%	22%	34%	7%

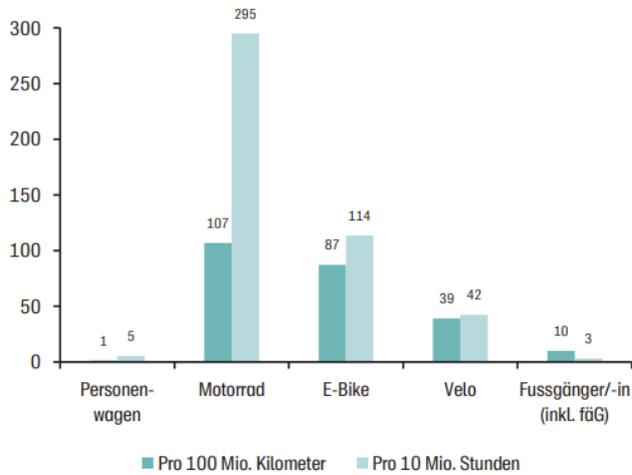
Frage: Wie sicher fühlen Sie sich grundsätzlich, wenn Sie im Schweizer Strassenverkehr unterwegs sind?
 Antwortmöglichkeiten: Sehr sicher - eher sicher - Neutral - Eher unsicher - Sehr unsicher

Diese Ergebnisse decken sich mit den Befunden aus den in der Schweiz erhobenen Daten im Rahmen der ESRA-Befragung (E-Survey of Road Users' Attitudes) zum Sicherheitsempfinden bei der Nutzung der jeweiligen Mobilitätsformen (s. Anhang A2). Die schweizerischen ESRA-Daten zeigen, dass das Sicherheitsbewusstsein beim Nutzen des öffentlichen Verkehrs und beim Zu-Fuss-Gehen am höchsten ist – gefolgt vom Autofahren. Bei der Nutzung von Zweirädern (Motorrädern, E-Bikes, Velos und E-Trottinets) ist das Sicherheitsgefühl tiefer als bei den anderen Verkehrsmitteln. Innerhalb dieser Gruppe weisen E-Trottinettfahrende das niedrigste Sicherheitsgefühl auf – allerdings nur knapp unter dem Niveau der übrigen Zweiradnutzenden. Im Vergleich zur StiP-Befragung fällt diese Differenz somit etwas weniger ausgeprägt aus.

Beide Befragungen zeigen, dass sich Personen beim Autofahren oder Zu-Fuss-Gehen sicherer fühlen als bei der Nutzung von Zweirädern – eine Wahrnehmung, die mit den fahrleistungsbezogenen Unfallrisiken dieser Verkehrsformen übereinstimmt (s. Abbildung 1, Auszug aus [1], Seite 19).

Abbildung 1

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer und 10 Mio. Stunden Unterwegszeit nach Verkehrsteilnahme, 2021



Quelle: ARE/BFS: MZMV, ASTRA: SVU, BFS: STATPOP

Das geringste Unfallrisiko zeigt sich in den Unfallstatistiken – unter Ausschluss des öffentlichen Verkehrs und je nach Bezugsgrösse – entweder bei Autofahrenden (bezogen auf die zurückgelegte Distanz) oder bei Fussgängerinnen und Fussgängern (bezogen auf die Unterwegszeit). Im Vergleich zu diesen beiden Fortbewegungsarten ist das unfallbezogene Risiko beim Velofahren – bezogen auf die Unterwegszeit – um den Faktor 8 bis 14 erhöht. Beim E-Bike liegt es knapp dreimal so hoch wie beim Velo. Motorradfahrende weisen im Vergleich zu Velofahrenden ein rund siebenfach erhöhtes Risiko auf. Mangels verfügbarer Expositionsdaten zur Nutzung von E-Trotinetts in der Schweiz kann das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko dieses Verkehrsmittels derzeit nicht beziffert werden.

Das stärker ausgeprägte Unsicherheitsgefühl bei der Nutzung von Velos, E-Bikes und Motorrädern spiegelt insgesamt das objektiv höhere Unfallrisiko dieser Fortbewegungsarten wider. Auffällig ist jedoch, dass sich das Sicherheitsempfinden innerhalb dieser Gruppe nur geringfügig unterscheidet – trotz erheblicher Unterschiede im tatsächlichen, statistisch erfassten Risiko.

Obwohl das auf die Fahrleistung bezogene Unfallrisiko für Motorradfahrende um ein Vielfaches höher ist als für Velofahrende, spiegelt sich diese erhöhte Gefährdung im subjektiven Erleben kaum wider. Mit anderen Worten: Motorradfahren wird im Alltag, als deutlich weniger gefährlich wahrgenommen, als es in Wirklichkeit ist.

Zudem ist hervorzuheben, dass das von den Befragten geäusserte Unsicherheitsgefühl besonders oft mit der Nutzung von E-Trotinetts verbunden ist. In der ESRA-Befragung wurde dieses Verkehrsmittel am häufigsten mit Unsicherheitsaussagen in Verbindung gebracht, ohne dass sich ein statistisch signifikanter Unterschied zu anderen Zweirädern zeigte. Auch die StIP-Daten weisen eine deutlichere Differenz. Das subjektive Unsicherheitsgefühl bei der Nutzung von E-Trotinetts fällt somit signifikant höher aus als bei anderen motorisierten und nicht-motorisierten Zweirädern.

2.1.2 Sicherheitsempfinden im Strassenverkehr nach Strassen- /Gebietstyp

Die Daten zeigen, dass das Unsicherheitsgefühl im Strassenverkehr stark von der Umgebung und auch von der genutzten Mobilitätsform abhängt. Generell fühlen sich Personen in Wohngebieten und verkehrsberuhigten Zonen am sichersten, während das Unsicherheitsgefühl in städtischen Zentren und insbesondere ausserorts (80er-Zonen) deutlich höher ist (s. Tabelle 2a).

Tabelle 2a: Anteil Personen, die sich sehr oder eher unsicher fühlen, nach Strassenraum und Mobilitätsform

	Gehen / Laufen (zu Fuss)	Auto	Motorrad	Motorroller / Mofa / Scooter	(Traditionelles) Velo	Elektro-Velo (E-Bike)	Elektro-Trotinette/ - fahrzeugähnliche Geräte (E-FöG)	Total
Im Wohngebiet (unmittelbare Wohnumgebung)	6%	3%	3%	14%	7%	5%	15%	6%
In meiner Stadt / Gemeinde (erweiterter Umkreis)	10%	7%	12%	20%	17%	16%	27%	13%
Im Zentrum von Städten allgemein	17%	23%	25%	31%	42%	35%	36%	-
Innerorts allgemein (50er Zone)	12%	8%	10%	27%	25%	24%	33%	-
Ausserorts allgemein (80er Zone)	36%	8%	19%	35%	51%	50%	50%	-
In 30er Zonen	9%	10%	12%	17%	7%	3%	10%	-
In Verkehrsberuhigten Zonen / Begegnungszonen / Spielstrassen	7%	12%	12%	11%	5%	5%	11%	-

Frage: Wie sicher oder unsicher fühlen Sie sich, wenn Sie "mit X" auf folgenden Strassen / in den folgenden Gebieten unterwegs sind
 Antwortmöglichkeiten: Sehr sicher - eher sicher - Neutral - Eher unsicher - Sehr unsicher

Auffallend ist, dass das Unsicherheitsgefühl bei fast allen Mobilitätsformen auf Ausserortsstrassen deutlich ausgeprägter ist als auf Innerortsstrassen. Bei Nutzerinnen und Nutzern von Zweirädern liegt der Anteil derjenigen, die angeben, sich auf Ausserortsstrassen unsicher zu fühlen, je nach Fahrzeugtyp um das 1,3- bis 2,1-Fache höher als bei Innerortsstrassen. Besonders deutlich zeigt sich dieser Unterschied bei Fussgängerinnen und Fussgängern: Der Anteil derjenigen, die ein Unsicherheitsgefühl ausserorts angeben, ist rund dreimal so hoch wie innerorts. Die Kombination aus höherem Geschwindigkeitsniveau, zum Teil fehlender Infrastruktur und Interaktion mit schnelleren Fahrzeugen dürfte hier eine zentrale Rolle spielen. Für Autofahrende hingegen zeigt sich kein Unterschied im Sicherheitsempfinden zwischen inner- und ausserörtlichen Strassen.

Tatsächlich ereignen sich – wie in Tabelle 2b dargestellt – deutlich mehr schwere Unfälle innerorts als ausserorts, insbesondere bei langsamen Fortbewegungsarten wie dem Zu-Fuss-Gehen oder der Nutzung von E-Trotti- netts bzw. E-Stehrollern (92 % innerorts, 8 % ausserorts). Auch bei nicht motorisierten oder schwach motorisier- ten Zweirädern liegt der Anteil innerörtlicher Unfälle zwischen 72 % und 83 %.

Bei Motorrädern beträgt der Anteil innerorts rund 50 %. Einzig bei Insassen von Personenwagen ist der Anteil schwerer Unfälle innerorts mit 34 % deutlich geringer. Diese Verteilungen dürften im Wesentlichen die Exposi- tion widerspiegeln. Genaue Vergleichsdaten liegen jedoch nur für den motorisierten Individualverkehr insgesamt vor (siehe [2], Seite 32). Laut diesen Schätzungen beträgt die Fahrleistung vom motorisierten privaten Perso- nenverkehr innerorts 20 888 Mio. Fahrzeugkilometer und ausserorts 22 726 Mio. Fahrzeugkilometer.

Auch wenn es nachvollziehbar ist, dass Strassen ausserorts bei einem grösseren Anteil der Verkehrsteilneh- menden Besorgnis auslösen – etwa aufgrund der vergleichsweise hohen erlaubten Geschwindigkeiten und der fehlenden baulichen Trennung der Fahrtrichtungen – ist es dennoch wichtig, dass sich die Bevölkerung bewusst ist, dass letztlich die Mehrheit der schweren Unfälle innerorts passieren.

Tabelle 2b: Getötete & Schwerverletzte innerorts und ausserorts nach Mobilitätsform (Σ 2020-2024)

	Zu Fuss (inkl. Fdg)	Persone- wagen	Motorrad	Klein- motorrad	Mofa	Velo	E-Bike	E--Trottinette/ E-Stehroller	Andere	Total
Innerorts	2 427	1 117	2 595	93	448	2 932	2 050	504	214	12 380
Ausserorts	218	2 166	2 644	19	138	1 071	786	42	340	7 424
Total	2 645	3 283	5 239	112	586	4 003	2 836	546	554	19 804
Innerorts	92%	34%	50%	83%	76%	73%	72%	92%	39%	63%
Ausserorts	8%	66%	50%	17%	24%	27%	28%	8%	61%	37%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: ASTRA: SVU, Spezialauswertung BFU

Die Tatsache, dass sich innerorts besonders viele schwere Verkehrsunfälle ereignen, lässt sich durch mehrere Faktoren erklären. Zum einen ist die Dichte verletzlicher Verkehrsteilnehmenden – wie Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende sowie Nutzerinnen und Nutzer von E-Trottinets – besonders hoch [3]. Zum anderen führt die gemeinsame Nutzung des Strassenraums durch Verkehrsteilnehmende mit stark abweichenden Geschwindigkeiten zu einem erhöhten Konfliktpotenzial. Besonders an komplexen Stellen wie Kreuzungen, Querungen und Einmündungen entstehen häufig gefährliche Situationen. Unübersichtliche oder stark frequentierte Verkehrsräume begünstigen darüber hinaus Fehlverhalten, Missverständnisse und verspätete Reaktionen – Faktoren, die das Unfallrisiko zusätzlich erhöhen.

2.1.3 Unfallursachen

Gemäss der StiP-Befragung werden Unaufmerksamkeit /Ablenkung und Geschwindigkeit am häufigsten als Unfallursachen wahrgenommen (s. Tabelle 3a). Tatsächlich zählen beide zu den drei Hauptursachen schwerer Verkehrsunfälle auf Schweizer Strassen (s. Tabelle 3b).

Tabelle 3a: Einschätzung der häufigsten Unfallursachen im Schweizer Strassenverkehr

	Geschlecht		Altersgruppen				Sprachregion			Total
	Männer	Frauen	16-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65+ Jahre	D-CH	W-CH	Tessin	
Unaufmerksamkeit oder Ablenkung	68%	68%	68%	69%	70%	64%	72%	57%	74%	68%
Geschwindigkeit	55%	58%	48%	52%	57%	68%	57%	57%	49%	57%
Einwirkung von Alkohol	45%	49%	47%	41%	47%	56%	42%	59%	56%	47%
Müdigkeit	27%	31%	46%	33%	23%	25%	30%	26%	37%	29%
Vortrittsmissachtung	28%	27%	20%	30%	29%	25%	30%	22%	16%	27%
Einwirkung von Drogen und / oder Medikamenten	24%	23%	14%	19%	25%	33%	21%	33%	21%	24%
Fehler bei der Fahrzeugbedienung	18%	10%	15%	16%	13%	11%	13%	16%	19%	14%
Andere (bitte notieren)	3%	3%	3%	3%	5%	1%	3%	4%	5%	3%

Frage: Was sind Ihrer Meinung nach die häufigsten Unfallursachen im Schweizer Strassenverkehr? Bitte wählen Sie maximal drei Antworten aus
 Antwortmöglichkeiten: Die in der Tabelle erwähnten Unfallursachen

Weniger im Bewusstsein verankert ist hingegen die Vortrittsmissachtung: Obwohl sie eine zentrale Unfallursache darstellt, wird sie deutlich seltener genannt. Umgekehrt wird die Ursache «Alkohol» im Vergleich zu ihrer tatsächlichen Bedeutung in der Unfallstatistik eher überschätzt – besonders ausgeprägt ist dies zu sehen bei der Einschätzung von Personen über 65 Jahren sowie bei Einwohnerinnen und Einwohnern der lateinischen Schweiz (Westschweiz und Tessin). Die Unterschätzung der Vortrittsmissachtung zeigt sich ebenfalls besonders stark bei befragten Personen in der lateinischen Schweiz. Diese Wahrnehmungslücke dürfte auch mit der Unterschätzung schwerer Unfälle im Innerortsbereich zusammenhängen.

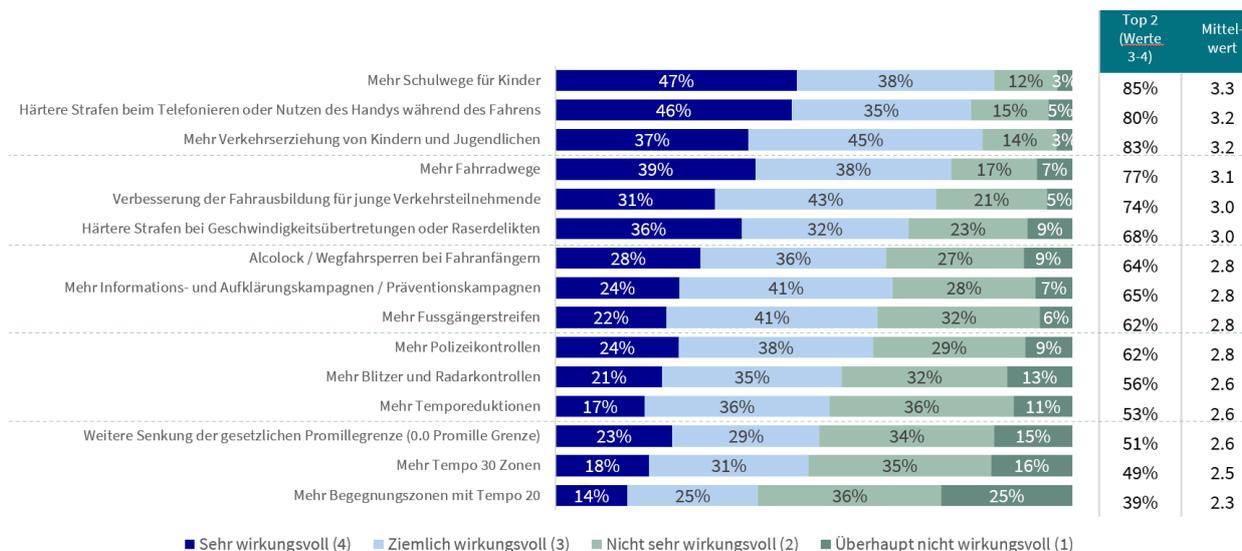
Tabelle 3b: Anzahl Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr 2019-2023 (Siehe [1], S. 15)

	Durchschnitt 2019-2023		
	Getötete	Schwerverletzte	Total
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	56	1185	1241
Vortrittsmissachtung	38	937	975
Geschwindigkeit	59	744	803
Alkohol	28	471	499
Fahrzeugbedienung	16	349	365
Einwirkung von Betäubungsmittel und Arzneimittel	14	146	160

2.1.4 Wirkung von Präventionsmassnahmen

Von den 15 möglichen Präventions-Massnahmen, die den Befragten zur Beurteilung vorgelegt wurden, überzeugte die Massnahme «Mehr Schulwege für Kinder» die meisten Personen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (s. Abbildung 2). Dicht dahinter folgen «härtere Strafen in Bezug auf Ablenkung während des Fahrens», «mehr Verkehrserziehung», «mehr Fahrradwege» sowie die «Verbesserung der Fahrausbildung für junge Verkehrsteilnehmende». Rund drei Viertel der Befragten – oder mehr – erachten diese Präventionsmassnahmen als sehr oder zumindest ziemlich wirkungsvoll.

Abbildung 2: Einschätzung der Wirkung folgender Präventionsmassnahmen



F: P1. Welche der folgenden Massnahmen werden Ihrer Meinung nach die Sicherheit im Strassenverkehr wirkungsvoll erhöhen? / Basis n=2'000 / skalierte Frage von 1 = *Überhaupt nicht wirkungsvoll* bis 4 = *Sehr wirkungsvoll*, Bestwert 4

Am wenigsten wirksam eingeschätzt werden Präventionsmassnahmen zur Temporeduktion – sei es durch generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen, mehr Tempo-30-Zonen oder zusätzliche Begegnungszonen – sowie die Einführung einer Promillegrenze von 0,0‰. Zwischen 47 % und 61 % der Befragten stufen diese Massnahmen als «überhaupt nicht» oder «nicht sehr wirkungsvoll» ein.

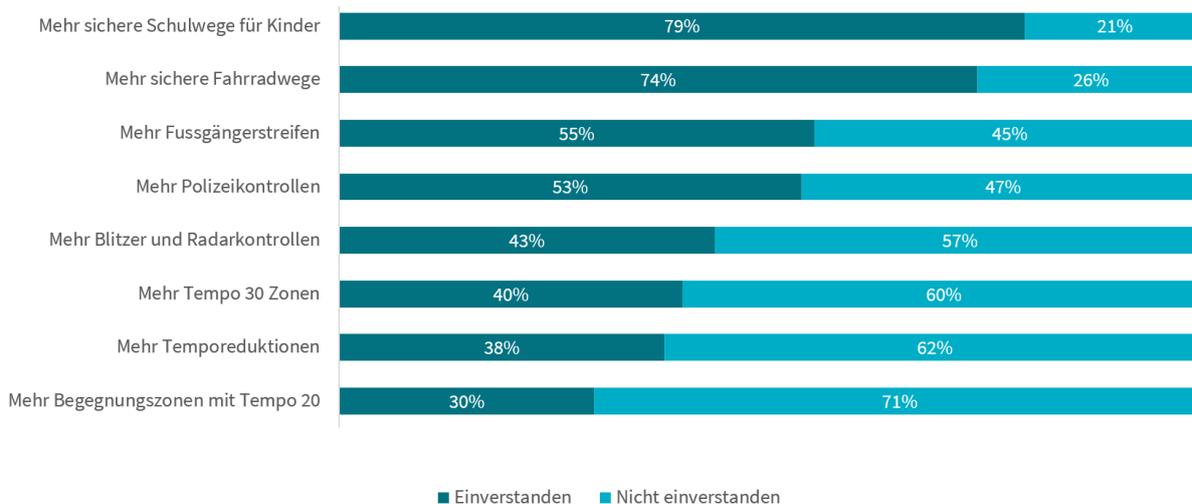
In der wissenschaftlichen Literatur wird die Wirksamkeit der vorgelegten Massnahmen teils deutlich anders gewichtet (zum Beispiel in den Literaturnachweisen [4–10]). Zahlreiche Studien belegen, dass gesetzliche Massnahmen – etwa Tempolimiten, Promillegrenzen oder die Gurtenpflicht – signifikant zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Auch infrastrukturelle Massnahmen gelten in der Literatur als besonders wirksam, da sie unter anderem langfristig angelegt sind.

Ein weiterer relevanter Bereich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Fahrzeugsicherheit. Sowohl Assistenzsysteme zur Unfallvermeidung als auch passive Schutzsysteme zur Minderung der Unfallfolgen tragen nachweislich zur Sicherheit bei. Technologische Entwicklungen zielen zunehmend auch darauf ab, die Sicherheit von Personen ausserhalb des Fahrzeugs, wie etwa Fussgängerinnen und Fussgänger oder Radfahrende, durch automatische Bremssysteme und Umfeldsensorik zu verbessern.

Präventionskampagnen, vorausgesetzt, sie sind fundiert konzipiert, können ebenfalls Wirkung entfalten. Erhöht wird ihre Effizienz, wenn sie von gesetzlichen Anpassungen begleitet werden. Verkehrserzieherische Massnahmen können ebenfalls positive Effekte erzielen, jedoch fehlt für viele dieser Interventionen bislang eine systematische Evaluation.

Die Antworten der Befragten zum Thema wirkungsvolle Präventionsmassnahmen wirken eher emotional als rational geprägt und scheinen zudem von sozialer Erwünschtheit beeinflusst zu sein. Bevorzugt werden Sicherheitsmassnahmen, die mit dem Schutz von Kindern und Jugendlichen verbunden sind – ebenso solche, die das eigene Verhalten als Fahrzeuglenkende kaum betreffen. Es stellt sich die Frage, ob tatsächlich so viele Befragte gesetzliche Massnahmen – von denen sie möglicherweise eine Einschränkung für sich selbst erwarten – als wenig wirksam einschätzen, oder ob diese Einschätzung vielmehr Ausdruck ihrer grundsätzlichen Zustimmung bzw. Ablehnung gegenüber solchen Massnahmen ist. Die Rückmeldungen auf eine weitere Frage zur Akzeptanz konkreter Massnahmen im eigenen Wohnumfeld/-Kanton sprechen dafür, dass normative Einstellungen das Antwortverhalten mitprägen (S. Abbildung 3).

Abbildung 3: Präventions-Anforderungen an Stadt / Gemeinde / Kanton



F: P4C. Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu: Um die Sicherheit auf den Strassen in meinem Wohnort / meiner Stadt / meiner Gemeinde weiter zu erhöhen, braucht es... / Basis n=2'000

Gerade bei Temporeduktionen zeigt sich exemplarisch, wie stark die öffentliche Wahrnehmung von der wissenschaftlichen Evidenz abweichen kann. Während viele Befragte solche Massnahmen als wenig unfallvermeidend einschätzen, belegen zahlreiche Studien das Gegenteil: Die Unfallwahrscheinlichkeit und insbesondere die Schwere der Folgen nehmen mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional zu. Für Fussgängerinnen und Fussgängern etwa steigt das Risiko, bei einer Kollision zu sterben, bei 50 km/h gegenüber 30 km/h um ein Mehrfaches. Tempo 30 bietet ein enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Wird die Höchstgeschwindigkeit auf einer Strasse von 50 auf 30 km/h reduziert, sinkt die Zahl der schweren Unfälle im Durchschnitt um mindestens ein Drittel. Dies zeigen statistische Analysen der BFU, die auf der GIS-basierten Plattform MEVASI (Massnahmenevaluation Strasseninfrastruktur) basieren [11]. Durch die Verknüpfung von Massnahmen mit den polizeilich registrierten Unfalldaten lassen sich Veränderungen im Unfallgeschehen vor und nach der Umsetzung mithilfe eines speziell entwickelten Regressionsverfahrens gezielt analysieren. Zum Zeitpunkt der Auswertung

waren rund 2500 Massnahmen in MEVASI dokumentiert, darunter 600 Tempo-30-Zonen. Die MEVASI-Datenbank wird laufend erweitert. Dadurch wird die Aussagekraft künftiger Bewertungen weiter verbessert.

Die Einführung von Tempo 30 – insbesondere in Wohnquartieren – wird daher in der Fachliteratur als kosteneffiziente und besonders wirksame Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingestuft.

2.2 Wirksame Präventionsmassnahmen mit gesellschaftlicher Unterstützung: «mehr polizeiliche Durchsetzung (Sanktionierung und Kontrollen)»

Aus den eben präsentierten Ergebnissen geht hervor, dass gewisse infrastrukturelle Massnahmen – wie etwa «mehr sichere Velowege» – sowie Massnahmen im Bereich der polizeilichen Durchsetzung – wie «härtere Strafen beim Telefonieren oder Nutzen des Handys während des Fahrens» oder «mehr Polizeikontrollen» - zu den am häufigsten als wirksam eingeschätzten Massnahmen zählen. Gesetzliche Massnahmen hingegen empfinden die befragten Personen als wenig wirksam. Eine Mehrheit der Befragten befürwortet, dass die Behörden entsprechende Infrastrukturmassnahmen ergreifen, und knapp über die Hälfte spricht sich für verstärkte Polizeikontrollen aus. Für die Planung und Kommunikation von Massnahmen ist es zentral zu wissen, mit welcher gesellschaftlichen Unterstützung – oder eben mit welchem Widerstand – zu rechnen ist.

2.3 Schlüsselakteure bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit - Eigenverantwortung fördern

Auf die Frage, welche Gruppen oder Personen den grössten Einfluss auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Schweiz haben, gaben 67 % der Befragten an, dass die Verantwortung in erster Linie bei der Bevölkerung bzw. den Verkehrsteilnehmenden selbst liege – sich selbst eingeschlossen (s. Tabelle 4a). Die Befragten konnten bis zu drei verantwortliche Instanzen nennen. An zweiter und dritter Stelle wurden mehrheitlich die Polizei sowie die Politik auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene genannt.

Tabelle 4a: Akteure in der Pflicht

	Anteil
Die Bevölkerung allgemein / die Verkehrsteilnehmenden - mich selbst eingeschlossen	67%
Die Polizei	52%
Die Politik auf Bundes-, Kantons- und Gemeinde-Ebene	42%
Verbände / Organisationen, die sich um mehr Sicherheit im Strassenverkehr kümmern	25%
Unternehmen mit innovativen technischen Lösungen für mehr Sicherheit (bspw. Fahrassistenzsysteme etc.)	22%
Versicherungsunternehmen	13%

Frage: Welche der folgenden Gruppen / Personen haben Ihrer Meinung nach den **grössten Einfluss**, um die Sicherheit im Schweizer Strassenverkehr zu verbessern:

Antwortmöglichkeiten: Wählen Sie bis zu drei Antworten aus. (Liste in der Tabelle, Items randomisiert)

Diese Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung von Ansätzen, die Eigenverantwortung und Selbstreflexion fördern – sowohl im Hinblick auf das eigene Verhalten als auch auf das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Präventionsarbeit sollte deshalb vermehrt Instrumente anbieten, mit denen Menschen ihre eigenen Fähigkeiten, ihr Wissen und ihre Risiken realistisch einschätzen können. Die Teilnehmenden sollen befähigt werden, ihre Sicherheit im Strassenverkehr aktiv mitzugestalten und sich von einer passiven Haltung hin zu einem verantwortungsbewussten und selbstwirksamen Verhalten weiterzuentwickeln.

2.4 Einschätzung der Sicherheitsentwicklung im Strassenverkehr der letzten fünf Jahre

Rund die Hälfte der Befragten schätzt, dass sich die Verkehrssicherheit in den letzten fünf Jahren nicht verändert hat, und 6 % fühlten sich nicht in der Lage, eine Einschätzung abzugeben. Unter den übrigen nehmen deutlich mehr eine Verschlechterung als eine Verbesserung wahr (s. Tabelle 4b). Besonders gross ist dieser Unterschied bei den Nutzerinnen und Nutzern von E-Trottinets: Nur 7 % berichten von einer Verbesserung, während 46 % eine Verschlechterung angeben. Auch bei den Motorradfahrenden überwiegt der kritische Blick – 26 % empfinden die Entwicklung als negativ, 8 % als positiv. Am vergleichsweise optimistischsten beurteilen Fussgängerinnen und Fussgänger sowie PW-Lenkende die Entwicklung der Verkehrssicherheit der letzten fünf Jahre.

Tabelle 4b: Veränderung des Sicherheitsempfindens über die letzten fünf Jahre - Allgemein und nach Mobilitätsform

	Gehen / Laufen (zu Fuss)	Auto	Motorrad	Motorroller / Mofa / Scooter	(Traditionelles) Velo	Elektro-Velo (E-Bike)	Elektro- Trottinette / - fahrzeugähnliche Geräte (E-FäG)	Total
Hat sich verbessert	23%	14%	8%	6%	22%	15%	7%	11%
Ist gleichgeblieben	49%	60%	56%	51%	40%	35%	33%	51%
Hat sich verschlechtert	24%	20%	26%	30%	32%	40%	46%	32%
Weiss nicht / Kann ich nicht beurteilen.	4%	5%	10%	14%	6%	10%	15%	6%

Frage: Was würden Sie sagen, hat sich die Sicherheit für die folgenden Verkehrsteilnehmer im Schweizer Strassenverkehr in den letzten 5 Jahren verbessert, verschlechtert oder ist sie gleichgeblieben?

Antwortmöglichkeiten: Sehr sicher - eher sicher - Neutral - Eher unsicher - Sehr unsicher

Ein Blick auf die Unfalldaten zwischen 2020 und 2024 zeigt, dass die Einschätzungen der Befragten in ihrer Tendenz mit der Realität übereinstimmen – auch wenn sie nicht in allen Verkehrsmittelgruppen exakt zutreffen (s. Tabelle 4c). Insgesamt ist die Zahl der schweren Personenschäden in diesem Zeitraum um rund 10 % gestiegen. Ein ähnlicher Anstieg zeigt sich bei den PW-Insassen und den Motorradfahrenden. Die Wahrnehmung dieser Entwicklung ist bei den Motorradfahrenden jedoch deutlich realitätsnaher als bei den Autofahrenden. Auffällig ist zudem die Abnahme schwerer Personenschäden bei den Velofahrenden – eine positive Entwicklung, die sich in der öffentlichen Wahrnehmung jedoch kaum widerspiegelt.

Tabelle 4c: Entwicklung der Anzahl Getöteten und Schwerverletzten nach Mobilitätsform 2020-2024

	Anzahl Getötete und Schwerverletzte					Indexierte Entwicklung				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Zu Fuss (inkl. FäG)	503	523	537	568	529	100	104	107	113	105
Personewagen	682	803	855	794	765	101	119	127	118	113
Motorrad	1 027	1 092	1 089	1 184	1 107	102	108	108	118	110
Kleinmotorrad	23	22	20	26	21	103	99	90	116	94
Mofa	98	95	119	146	129	104	101	126	155	137
Velo	963	841	788	759	653	105	92	86	83	71
E-Bike	536	548	583	611	558	106	108	115	121	110
E-Trottinette/ E-Stehroller	55	97	123	125	147	107	189	239	243	286
Andere	133	112	129	119	133	108	91	105	97	108
Total	4 020	4 133	4 243	4 332	4 042	109	112	115	117	110

Quelle: ASTRA: SVU, Spezialauswertung BFU

Der Rückgang sowohl der objektiven Verkehrssicherheit – messbar etwa an der Zunahme schwerer Unfälle – als auch des subjektiven Sicherheitsempfindens in der Bevölkerung stellt eine besorgniserregende Entwicklung dar. Anhand dieser sollten sich die zuständigen Behörden sowie alle im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Akteure zum Handeln veranlasst sehen. Diese Entwicklung verdeutlicht ebenfalls den Bedarf an koordinierten Massnahmen, um das Sicherheitsniveau nachhaltig zu erhöhen und das Vertrauen der Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr zu stärken.

3. Fazit

Die Ergebnisse der Befragung zeigen eine teils deutliche Diskrepanz zwischen subjektivem Sicherheitsempfinden und objektiven Unfallzahlen. Während sich die Mehrheit der Bevölkerung im Strassenverkehr grundsätzlich sicher fühlt, bestehen bei dieser Einschätzung jedoch grosse Unterschiede je nach Mobilitätsform und Strassentyp. Besonders Nutzende von E-Trottinetts, E-Bikes und Motorrädern berichten über ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl – was bei E-Trottinetts noch stärker ausgeprägt ist als bei den übrigen Zweirädern.

Objektiv betrachtet ist das Unfallrisiko bei diesen Fortbewegungsarten tatsächlich höher, wobei Motorradfahrende das höchste fahrleistungsbezogene Risiko aufweisen. Anhand der Befragung wurde jedoch deutlich, dass dieses Risiko tendenziell eher unterschätzt wird.

Auffällig ist zudem, dass sich viele schwere Unfälle innerorts ereignen – insbesondere bei verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Fussgängerinnen und Fussgängern oder Velofahrenden. Das Unsicherheitsgefühl hingegen ist vor allem ausserorts ausgeprägt. Hier zeigt sich ein relevantes Kommunikationspotenzial: Reale Risiken werden nicht immer dort wahrgenommen, wo sie statistisch am höchsten sind.

Auch die Einschätzung der Wirksamkeit von Präventionsmassnahmen weist Abweichungen zur wissenschaftlichen Evidenz auf. Während Massnahmen wie «Tempo 30» oder eine «0,0‰-Promillegrenze» von vielen als wenig wirksam eingeschätzt werden, gelten sie in der Forschung als nachweislich effektiv. Gleichzeitig finden infrastrukturelle Massnahmen – wie sicherere Velowege – eine hohe Zustimmung bei den Befragten.

Diese Ergebnisse verdeutlichen: Die Akzeptanz und Wirkung von Sicherheitsmassnahmen hängen stark von der Wahrnehmung und Einstellung der Bevölkerung ab. Eine gezielte, faktenbasierte Kommunikation sowie die Förderung von Eigenverantwortung sind entscheidend, um Verhalten zu beeinflussen, Akzeptanz zu stärken und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern.

Anhang

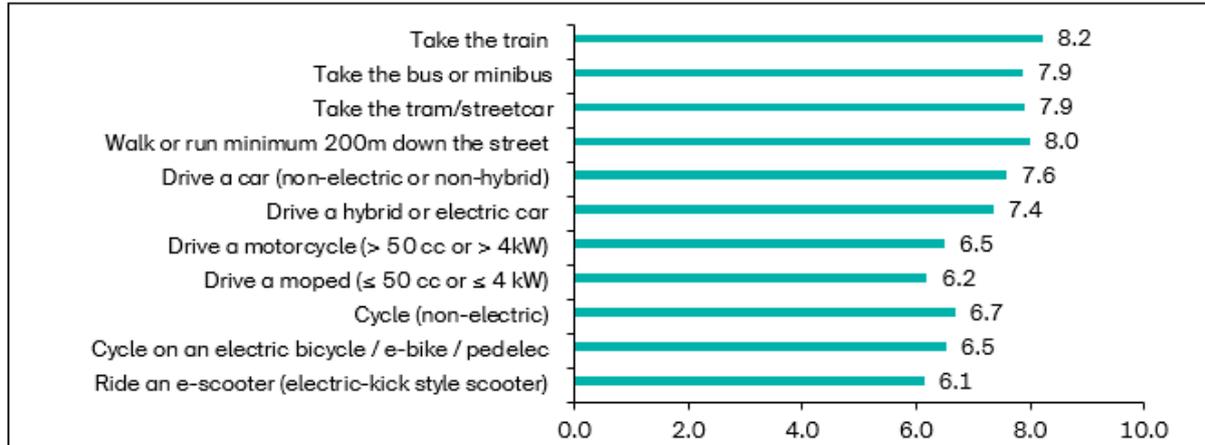
A1: Subjektives Sicherheitsempfinden – als Verkehrsteilnehmende genutzter Fortbewegungsmittel

Ergebnisse aus der StiP-Befragung

		Öffentlicher Verkehr (Bus, Tram, Bahn)	Gehen / Laufen (zu Fuss)	Auto	Motorrad	Motorroller / Mofa / Scooter	(Traditionelles) Velo	Elektro-Velo (E-Bike)	Elektro-Trottinette / - fahrzeugähnliche Geräte (E-Fäg)
		A	B	C	D	E	F	G	H
	<i>Unweighted Base</i>	1834	1966	1833	334	323	1081	598	336
	<i>Base: Nutzer Fortbewegungsmittel</i>	1846 100.00%	1970 100.00%	1829 100.00%	333 100.00%	330 100.00%	1092 100.00%	606 100.00%	337 100.00%
	5 - Sehr sicher	783 42.40% BCDEFGH	686 34.80% CDEFGH	290 15.90% DEFGH	21 6.50%	16 4.90%	84 7.70%	48 7.80%	21 6.10%
	4 - Eher sicher	806 43.60% DEFGH	942 47.80% ADEFHG	1097 60.00% ABDEFGH	108 32.30% H	100 30.40% H	382 35.00% H	222 36.60% H	79 23.30%
	3 - Neutral	199 10.80%	266 13.50% A	343 18.80% AB	121 36.30% ABC	127 38.40% ABC	357 32.70% ABC	203 33.40% ABC	124 36.80% ABC
	2 - Eher unsicher	48 2.60%	64 3.20%	87 4.80% AB	60 17.90% ABC	77 23.30% ABC	242 22.10% ABC	121 20.00% ABC	82 24.20% ABCD
	1 - Sehr unsicher	10 0.60%	13 0.70%	11 0.60%	24 7.10% ABCEFG	10 3.00% ABC	26 2.40% ABC	13 2.10% ABC	32 9.60% ABCEFG
	Mean	4.25 BCDEFGH	4.13 CDEFGH	3.86 DEFGH	3.13 H	3.11 H	3.24 EH	3.28 DEH	2.92
	Std Dev	0.79	0.81	0.75	1.01	0.92	0.96	0.94	1.05
	T2B	1588 86.10% BCDEFGH	1628 82.60% CDEFGH	1388 75.90% DEFGH	129 38.80% H	117 35.30%	467 42.70% EH	270 44.50% EH	99 29.40%
	Neutral	199 10.80%	266 13.50% A	343 18.80% AB	121 36.30% ABC	127 38.40% ABC	357 32.70% ABC	203 33.40% ABC	124 36.80% ABC
	B2B	58 3.20%	76 3.90%	98 5.30% AB	83 25.00% ABC	87 26.30% ABC	268 24.50% ABC	134 22.10% ABC	114 33.80% ABCDEFG
	<i>Overlap formulae used</i>								
<i>Column Proportions/Means: Columns Tested (5%): A/B/C/D/E/F/G/H Minimum Base: 30 (**), Small Base: 100 (**)</i>									
<i>Warning: Charts are not available on the 64-bit version.</i>									
Frage: Wie sicher fühlen Sie sich im Schweizer Strassenverkehr, wenn Sie mit den folgenden Verkehrsmitteln / auf folgende Arten unterwegs sind?									
Antwortmöglichkeiten: Sehr sicher - eher sicher - Neutral - Eher unsicher - Sehr unsicher									

A2: Perceived safety in road traffic

ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes), mean of a 11-point scale, where 0 = very unsafe & 10 = very safe



Question: How safe or unsafe do you feel when using the following transport modes in [country]?

Response options: 11-point scale, where 0 = very unsafe & 10 = very safe

A3: Einschätzung der häufigsten Unfallursachen im Schweizer Strassenverkehr

Ergebnisse aus der StIP-Befragung

	TOTAL A	Sprachregion			Ortsgrösse		Geschlecht		Altersgruppen			
		D-CH B	W-CH C	Tessin D	Stadt E	Land F	Männer G	Frauen H	16-24 Jahre I	25-44 Jahre J	45-64 Jahre K	65+ Jahre L
Unweighted Base	2000	1333	578	84	1529	471	1001	996	210	659	705	426
Base: Alle Befragten	2000 100.00%	1419 100.00%	491 100.00%	83 100.00%	1561 100.00%	439 100.00%	993 100.00%	1004 100.00%	219 100.00%	661 100.00%	663 100.00%	457 100.00%
Unaufmerksamkeit oder Ablenkung	1359 68.00% CW	1016 71.60% AC	281 57.20%	61 73.60% C*	1061 68.00%	298 67.90%	670 67.50%	686 68.30%	148 67.80%	452 68.50%	464 70.00%	294 64.40%
Geschwindigkeit	1135 56.70% IR	810 57.10%	281 57.20%	41 49.10% *	895 57.30%	240 54.70%	549 55.30%	585 58.30%	104 47.60%	346 52.30%	375 56.50%	310 67.80% AIJK
Einwirkung von Alkohol	943 47.20% BJP	602 42.40%	291 59.30% AB	47 56.30% B*	722 46.20%	221 50.40%	451 45.40%	490 48.80%	103 46.90%	274 41.40%	312 47.10% J	255 55.70% AIJK
Müdigkeit	582 29.10% KQ	421 29.60%	130 26.40%	31 37.10% C*	461 29.50%	121 27.60%	271 27.30%	312 31.00%	101 46.00% AIKL	220 33.40% AKL	149 22.50%	112 24.50%
Vortrittsmissachtung	546 27.30% CDI	420 29.60% CD	110 22.40%	14 16.30% *	436 27.90%	111 25.20%	276 27.80%	270 26.80%	44 20.10%	198 30.00% I	191 28.90% I	113 24.60%
Einwirkung von Drogen und / oder Medikamenten	474 23.70% BIJPRV	295 20.80%	160 32.60% ABD	17 20.60% *	361 23.10%	114 25.90%	241 24.20%	234 23.30%	30 13.70%	126 19.10%	167 25.20% IJ	151 33.10% AIJK
Fehler bei der Fahrzeugbedienung	277 13.90% H	180 12.70%	80 16.30% B	16 19.10% *	226 14.40%	52 11.80%	173 17.50% AH	104 10.30%	33 15.30%	108 16.40% L	88 13.20%	48 10.50%
Andere (bitte notieren)	65 3.30% L	37 2.60%	22 4.40% B	4 4.80% *	50 3.20%	16 3.50%	33 3.30%	33 3.20%	7 3.20%	19 2.90%	33 5.00%	6 1.40% AIL

Column Proportions/Means: Columns Tested (5%): A/B/C/D,A/E/F,G/H,A/I/J/K/L,A/M/N/O/P/Q/R/S,A/T/U/V,A/W/X/Y Minimum Base: 30 (**), Small Base: 100 (*)

Frage: Was sind Ihrer Meinung nach die häufigsten Unfallursachen im Schweizer Strassenverkehr? Bitte wählen Sie maximal drei Antworten aus
 Antwortmöglichkeiten: Die in der Tabelle erwähnten Unfallursachen

A4: Perceptions of how often different factors cause car crashes, share of respondents who rated the factor as occurring often to (almost) always, i. e. 4–6 on the scale

ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes)

	% often (4-6)
Inattentiveness or daydreaming while driving	60.6%
Using a hand-held mobile phone while driving	58.7%
Driving faster than the speed limit	58.8%
Driving after drinking alcohol	64.0%
Driving while tired	61.9%
Driving within 1 hour after taking drugs (other than prescribed or over the counter medication)	54.3%

Question: How often do you think each of the following factors is the cause of a road crash involving a car?

Response options: (scale from 1 to 6, where 1 is "never" and 6 is "(almost) always")

Literaturverzeichnis

- [1] Hertach P, Uhr A, Achermann Stürmer Y et al. *Sinus 2024: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2023*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024. DOI:10.13100/bfu.2.536.01.2024.
- [2] Niemann S, Achermann Stürmer Y, Ellenberger L, Meier D. *Status 2024: Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus in der Schweiz*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024. DOI:10.13100/bfu.2.533.01.2024.
- [3] Adminaité-Fodor D, Jost G. *Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU: PIN Flash 37*. Brussels; 2019.
- [4] Uhr A, Allenbach R, Ewert U et al. *Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2017. Sicherheitsdossier Nr. 16. DOI:10.13100/bfu.2.280.01.
- [5] Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. *Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. Sicherheitsdossier Nr. 06.
- [6] Hertach P, Uhr A, Niemann S et al. *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2020. Sicherheitsdossier 2.361. DOI:10.13100/BFU.2.361.01.
- [7] World Health Organization WHO. *Global status report on road safety 2023*. Geneva: WHO; 2023.
- [8] Kirley BB, Robison KK, Goodwin AH et al. *Countermeasures that work: A highway safety countermeasure guide for state highway safety offices*. 11th ed. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration NHTSA; 2023. Report DOT HS 813 490.
- [9] Akbari M, Heydari ST, Razzaghi A et al. Effectiveness of interventions for preventing road traffic injuries: A systematic review in low-, middle- and high-income countries. *PloS one*. 2024; 19(12): e0312428. DOI:10.1371/journal.pone.0312428.
- [10] Organization WH. *Strengthening Road Safety Legislation: A Practice and Resource Manual for Countries*. Geneva. Documents for Sale.
- [11] Niemann S, Deublein M, Eberling P, Geiser M. *Massnahmenevaluation Verkehrsinfrastruktur MEVASI*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2023. Forschung 2.392. DOI:10.13100/BFU.2.392.01.2023.

Impressum

Künstliche Intelligenz

Für diese Publikation wurde auch künstliche Intelligenz eingesetzt. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei der Stiftung für Prävention der AXA.

Haftungsausschluss

Dieser Bericht wurde sorgfältig und nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet. Es kann jedoch keine Garantie dafür übernommen werden, dass die zur Verfügung gestellten Informationen vollständig sind. Die Informationen sind allgemeiner Art und nicht auf die besonderen Bedürfnisse des Einzelfalls abgestimmt. Die Autoren haften in keinem Fall für allfällige direkte oder indirekte Schäden und Folgeschäden, die aufgrund des Gebrauchs dieser Informationen entstehen.

Datengrundlage und Limitationen

Die vorliegenden Ergebnisse basieren auf einer Online-Befragung, in der das subjektive Sicherheitsempfinden der Teilnehmenden erhoben wurde. Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass es sich um individuelle Einschätzungen handelt, die durch persönliche Erfahrungen, Erwartungen und situative Faktoren geprägt sind. Solche Wahrnehmungen lassen sich nur eingeschränkt verallgemeinern.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass subjektive Angaben anfällig für kognitive und soziale Verzerrungseffekte sind. Dazu zählen insbesondere sozial erwünschtes Antwortverhalten sowie Effekte, die sich aus der konkreten Formulierung und Reihenfolge der Fragen ergeben können. Diese Einflüsse können die Validität der erhobenen Daten beeinträchtigen.

Ein weiterer methodischer Aspekt betrifft die fehlende Erhebung zur Häufigkeit und Dauer der Verkehrsteilnahme. Diese Informationen sind jedoch zentral, um das individuelle Risiko sowie das daraus resultierende Sicherheitsempfinden angemessen einordnen zu können. Insgesamt liefern die erhobenen Daten wichtige Einblicke in das subjektive Erleben von Sicherheit, sollten jedoch stets im Lichte dieser Limitationen betrachtet werden.